

## CCLXXII

## TORNATA DI MERCOLEDÌ 45 FEBBRAIO 1911

PRESIDENZA DEL VICE-PRESIDENTE **CARMINE**

INDI

DEL PRESIDENTE **MARCORA**

## INDICE.

<b>Atti vari</b> . . . . .	Pag. 12180, 12213
<b>Annuncio</b> della morte del senatore Michelangelo De Cesare . . . . .	12212
<b>Autorizzazioni</b> a procedere:	
contro il deputato Montagna ( <i>Accordata</i> ) . . . . .	12180
contro il deputato Fraccacreta ( <i>Negata</i> ) . . . . .	12180
<b>Comunicazioni</b> del Presidente ( <i>Ringraziamenti</i> ) . . . . .	12169
<b>Disegno</b> di legge ( <i>Seguito della discussione</i> ).	
Modificazioni all'ordinamento delle ferrovie dello Stato . . . . .	12181
CUTRUFELLI . . . . .	12199
GUICCIARDINI . . . . .	12181
LUZZATTO ARTURO . . . . .	12193
PESCETTI . . . . .	12203
SIGHIERI . . . . .	12187
<b>Interrogazioni</b> :	
Personale del catasto (CICCOTTI):	
GALLINO, <i>sottosegretario di Stato (R. S.)</i> . . . . .	12170
Illuminazione in alcune vie eccentriche di Roma (MURRI):	
CALISSANO, <i>sottosegretario di Stato (R. S.)</i> . . . . .	12171
Servitù militari presso Spezia (D'ORIA):	
BERGAMASCO, <i>sottosegretario di Stato (R. S.)</i> . . . . .	12171
Giurati (indennità):	
BOCCONI . . . . .	12172
GUARRACINO, <i>sottosegretario di Stato</i> . . . . .	12172-73
Archivio notarile di Trapani:	
D'ALI . . . . .	12174
GUARRACINO, <i>sottosegretario di Stato</i> . . . . .	12173
Discorso del procuratore generale della Corte d'appello di Milano:	
GUARRACINO, <i>sottosegretario di Stato</i> . . . . .	12174
TURATI . . . . .	12175
Discorso inaugurale di un procuratore generale di Corte d'appello:	
GUARRACINO, <i>sottosegretario di Stato</i> . . . . .	12177
LONGINOTTI . . . . .	12178

**Osservazioni e proposte:**

Lavori parlamentari . . . . .	Pag. 12180, 12213
<b>Sorteggio</b> di una Commissione ( <i>funerali del senatore Michelangelo De Cesare</i> ) . . . . .	12212
<b>Verificazione</b> di poteri ( <i>Convalidazione</i> ):	
Elezione del collegio di Caulonia (Paparo) . . . . .	12180
<b>Votazione segreta</b> ( <i>Risultamento</i> ):	
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 . . . . .	12210
<b>Errata-corrige</b> . . . . .	12214

La seduta comincia alle 14.10.

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

**Comunicazioni del Presidente.**

PRESIDENTE. Comunico alla Camera il seguente telegramma:

« La solenne commemorazione che del nostro adorato ha fatto codesta onorevole Camera in forma così alta e degna, ci ha profondamente commossi nell'immane sciagura che fulmineamente ci ha colpiti. A Lei eccellentissimo Presidente, che dell'altissima manifestazione si è reso efficace interprete ed a tutti gli onorevoli deputati l'espressione sincera e profonda della nostra imperitura riconoscenza.

« Adele De Seta ».

**Congedi.**

**PRESIDENTE.** Hanno chiesto congedi, per motivi di famiglia, gli onorevoli: Bettoni di giorni 6, Rubini, di 6, Visocchi, di 5; e per motivi di salute, gli onorevoli: Angelini, di giorni 8 e Queirolo, di 6.

(Sono conceduti).

**Interrogazioni.**

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca le interrogazioni.

L'onorevole sottosegretario di Stato per le finanze annunzia di aver dato risposta scritta all'interrogazione dell'onorevole Ciccotti « per sapere, se nella compilazione del regolamento per l'esecuzione della nuova legge: Modificazioni al ruolo organico del personale del catasto, approvata dalla Camera nel dicembre ultimo, voglia tener presenti e adottare i seguenti criteri: 1° Che nella graduatoria da farsi in base ai risultati ottenuti dagli esami d'idoneità, si tenga conto dei titoli di studio conseguiti, così come si pratica in tutti i concorsi; 2° Che detti titoli debbansi esibire, e che abbiano valore soltanto quelli rilasciati da scuole pubbliche dello Stato; 3° Che i capi d'ufficio, nello stabilire l'anzianità di servizio di ciascun avventizio, facciano scrupolosamente le seguenti distinzioni: a) interruzioni causate dalla stessa Amministrazione, quando l'impiegato sia stato licenziato per disposizioni d'indole amministrativa; b) interruzioni per dimissioni spontanee, quando l'avventizio sia uscito dall'Amministrazione catastale per entrare in altra Amministrazione, e sia poi rientrato nel catasto; c) interruzioni per licenziamento, quando l'avventizio, per colpe commesse, si sia reso immeritevole, e sia stato poi nuovamente assunto; 4° Che negli esami d'idoneità, ciascun avventizio sia tenuto a rispondere su quei lavori ai quali effettivamente è stato adibito durante il servizio prestato, oltre che sulle eventuali materie che il regolamento potrà stabilire ».

**RISPOSTA SCRITTA.** — « L'interrogazione dell'onorevole Ciccotti ha due distinti oggetti; l'uno riguarda le materie da prescrivere per la prova d'idoneità cui devono assoggettarsi a norma della legge 29 dicembre 1910, n. 898, gli avventizi i quali aspirano ad entrare nel ruolo dei disegnatori computisti aggiunti; l'altro riflette i criteri da stabilire per la graduatoria di coloro che risultano idonei nella prova predetta.

« L'articolo 4, comma ultimo, delle legge ora citata, dispone che i primi 400 posti di ultima classe vacanti o che si renderanno tali nel ruolo dei disegnatori-computisti aggiunti saranno conferiti in ordine di anzianità agli avventizi in servizio da prima del 1907 i quali superino una prova di idoneità, secondo le norme e le condizioni da stabilirsi con decreto del ministro delle finanze.

« Non è certamente nelle intenzioni dell'Amministrazione di formulare per tale prova di idoneità un programma vasto e difficile, il cui effetto potrebbe essere di paralizzare i benefici che la legge accorda al detto personale, ostacolandogli l'adito ad una sistemazione stabile.

« D'altra parte però non si potrebbe assolutamente rinunciare a quelle condizioni minime di attitudine e di capacità che sono richieste dalla natura del servizio al quale quel personale è chiamato.

« Le attribuzioni dei disegnatori computisti si esplicano principalmente in lavori di disegno ed in facili lavori contabili; mentre, poi, è in ogni caso necessaria, oltre a una certa coltura elementare, una buona calligrafia per la scritturazione dei registri relativi al catasto i quali, come è noto, devono essere redatti in forma chiara e nitida.

« Pertanto si richiederà dai candidati la prova di essere sufficientemente istruiti nei principi elementari del disegno, nonchè nelle operazioni dell'aritmetica e nel sistema decimale dei pesi e misure vigente nel Regno, tracciare un prospetto e di sapere scrivere in italiano senza errori di ortografia o di sintassi.

« Non si pretende che i candidati siano già provetti nelle mansioni proprie dei disegnatori-computisti, ma vuolsi che siano almeno suscettivi di perfezionamento col progresso del tempo. Quindi il programma di esame si limiterà in concreto ad un breve componimento d'italiano, da servire altresì quale saggio di calligrafia, alla compilazione di un prospetto statistico basato sulle operazioni elementari di aritmetica, e alla redazione di un disegno facile, lasciando però libera la scelta del candidato fra i due ultimi temi.

« Circa i criteri da seguire nella formazione della graduatoria degli avventizi riconosciuti idonei, occorre innanzi tutto avvertire che la legge su ricordata, collo stabilire che i posti di disegnatore-computista aggiunto saranno conferiti per ordine di anzianità non permette di adottare i titoli di

studio (n. 1° e 2° dell'interrogazione) come uno degli elementi da prendere a base della graduatoria stessa.

« Del resto giova soggiungere che nei concorsi per esami agli impieghi dello Stato vige attualmente la regola di dare la preferenza, a parità di punti, a colui che abbia prestato servizio per maggior tempo.

« Non bisogna dimenticare che i posti di disegnatore-computista devono essere conferiti a coloro che sappiano disegnare e fare conti, od almeno abbiano attitudine ad acquistarne la pratica; e quindi devono escludersi coloro, che, ad esempio, possedendo un'infarinatura di coltura classica, sono refrattari al disegno ed ai conteggi. Ciò non esclude che a parità di altre condizioni si possa avere riguardo ai diplomi, ben inteso quando siano rilasciati da scuole pubbliche dello Stato.

« Merita, invece, un serio esame la questione sul modo di calcolare le interruzioni di servizio (lettere a) b) e c) del n. 3 della interrogazione) e valutarne gli effetti sull'anzianità sia per rispetto alla causale come in ordine alla durata.

« A tal fine appena fu pubblicata la legge furono richieste agli interessati ed agli uffici, da cui questi dipendono, particolareggiate informazioni in base alle quali il Ministero procurerà di prendere provvedimenti informati a tutta l'equità e l'imparzialità.

« *Il sottosegretario di Stato*  
« GALLINO ».

**PRESIDENTE.** L'onorevole sottosegretario di Stato per l'interno annunzia di aver dato risposta scritta all'interrogazione dell'onorevole Murri, « sulle tristi condizioni di illuminazione notturna e di sicurezza di alcune vie e quartieri eccentrici di Roma, per esempio le vie Girolamo Induno, Tullio Dandolo e adiacenti fra il Gianicolo e il Viale del Re; dacchè il competente ufficio municipale riconosce l'inconveniente e dichiara di non essere in grado di provvedere ».

**RISPOSTA SCRITTA.** — « Effettivamente risulta che nei quartieri eccentrici di Roma, e specialmente nelle nuove vie aperte in questi ultimi tempi, l'illuminazione non è spesso sufficiente ai bisogni. Ma a ciò contribuisce anche il fatto che molti fanali vengono da ragazzi del popolo danneggiati e resi inutili, come precisamente si è verificato per le vie Dandolo e Girolamo Induno, accennate nell'interrogazione.

« Per ovviare a tale deplorabile inconveniente occorrerebbe disporre un servizio

di sorveglianza ininterrotto, ma purtroppo lo scarso numero di agenti disponibili non consente di provvedere in tal guisa. Tuttavia, il Commissariato di pubblica sicurezza di Trastevere, che è stato ripetutamente interessato al riguardo, provvede saltuariamente alla vigilanza stessa, elevando spesso contravvenzioni e procedendo ad arresti degli autori di danneggiamenti, ed ancora di più si sforzerà di fare d'ora in avanti, compatibilmente sempre ai mezzi dei quali dispone.

« Ad onor del vero occorre da ultimo osservare che nei quartieri suddetti le condizioni della pubblica sicurezza si mantengono normali, nè si ebbero a verificare, in dette località poco illuminate, reati contro le persone e le proprietà ».

« *Il sottosegretario di Stato*  
« CALISSANO ».

**PRESIDENTE.** L'onorevole sottosegretario di Stato per la marina annunzia di aver dato risposta scritta all'interrogazione dell'onorevole D'Oria, « per sapere, se non creda ormai necessario per lo sviluppo edilizio ed industriale della città di Spezia revocare gli ultimi provvedimenti, da lui provocati, che aggravano, senza rispondere alle vere esigenze della difesa del Paese, le servitù militari attorno ad alcuni stabilimenti per la fabbricazione degli esplosivi agli Stagnoni in territorio di Arcola ».

**RISPOSTA SCRITTA.** — « L'interrogazione dell'onorevole deputato D'Oria si riferisce alle servitù militari recentemente imposte con regio decreto 27 febbraio 1910, n. 65, attorno alle opere di difesa degli stabilimenti e depositi di esplosivi della regia marina, posti nella località gli Stagnoni presso Spezia.

« Circa la necessità di imporre tali servitù militari si fa notare quanto segue:

« Data la ubicazione degli stabilimenti e depositi di esplosivi agli Stagnoni ed il notevole aumento della loro importanza, l'Amministrazione marittima ritenne nel 1909 indispensabile di provvedere alla loro protezione.

« Non si intese quindi di convertire quegli stabilimenti in opere di fortificazione, ma solo di provvedere alla loro indispensabile sicurezza.

« A tal fine infatti furono portate alcune bocche da fuoco di piccolo calibro sulla torretta di sorveglianza già esistenti lungo il muro di cinta dei fabbricati medesimi e conseguentemente furono imposte le zone

di servitù giusta le disposizioni del testo unico delle leggi sulle servitù militari.

« Revocare tale provvedimento condurrebbe a lasciare di nuovo incustoditi i depositi in parola.

« Però l'Amministrazione militare ha, come sempre, tenuto a cuore anche in questa occasione gli interessi della città ostacolandone il meno possibile lo sviluppo edilizio e industriale.

« Infatti furono lasciati liberi di servitù militare l'abitato lungo la strada di S. Bartolomeo, lo stabilimento di Wickers-Terni e quello della Società dello Jutificio di Spezia; ma, per ridurre al minimo l'estensione dei terreni di proprietà privata sui quali sarebbe venuto a gravare l'onere delle servitù si provvide alla sicurezza degli stabilimenti in parola nel modo sopra indicato anzichè con opportune opere staccate come nei riguardi militari sarebbe stato preferibile.

« Inoltre, tenendo presente che le opere di difesa non sono di primaria importanza, si sono ridotte su quasi tutti i punti le zone alla prima e alla seconda, ciascuna della ampiezza di metri 250. Fu stabilita solo la terza zona per un tratto a sud del deposito di Ferrarezzola e in corrispondenza delle torrette numeri 7 e 8 per ragioni di indole militare.

« Il provvedimento in questione risponde quindi ad indeclinabili ragioni di sicurezza e non sarebbe stato preso senza ragioni di assoluta necessità, poichè l'amministrazione marittima è anch'essa convinta che sia suo dovere di favorire lo sviluppo edilizio industriale ed economico dei centri marittimi, sviluppo che contribuisce a rafforzare il substrato dal quale l'armata trae tanto alimento di risorse meccaniche e di uomini già iniziati ai più complessi servizi di bordo.

« *Il sottosegretario di Stato*  
« BERGAMASCO ».

**PRESIDENTE.** La prima interrogazione all'ordine del giorno è dell'onorevole Larizza, al ministro di grazia e giustizia e dei culti «sul sistematico abbandono della pretura di Gallina, in provincia di Reggio Calabria, altre volte priva di pretore, ed ora deficiente di funzionari di cancelleria».

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

E così, per l'assenza dell'onorevole interrogante, s'intende pure ritirata l'interro-

gazione dell'onorevole Di Saluzzo, al ministro di grazia e giustizia e dei culti «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».

Segue l'interrogazione dell'onorevole Bocconi, al ministro di grazia e giustizia, «per sapere se intenda, in attesa di una completa modificazione dell'istituto della Giuria, accogliere i voti espressi in questi ultimi giorni da varie Giurie, perchè sia aumentata la diaria concessa ai giurati».

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

**GUARRACINO, sottosegretario di Stato per la grazia, giustizia e culti.** Onorevole Bocconi, il ministro di grazia e giustizia riconosce che l'indennità giornaliera stabilita per i giurati, come quella per i testimoni, è ora insufficiente, avuto riguardo ai tempi presenti e ai cresciuti bisogni della vita, sui quali non è necessario indugiare. Evidentemente bisognerà aumentare questa diaria.

D'altra parte, Ella sa benissimo che ogni provvedimento di governo, il quale è inteso ad aumentare qualche spesa, incontra ostacoli nelle condizioni del bilancio.

Però è tanta l'importanza del funzionamento della giuria, che certamente il Ministero si preoccupa di questa condizione di cose, e non vuole che soltanto per una ragione di bilancio la soluzione venga in qualsiasi modo ritardata o turbata.

Ecco perchè, indipendentemente da una qualsiasi modificazione dell'attuale istituto della Giuria, il Ministero ha ordinato uno studio, che prossimamente terminerà, per sapere quale sarebbe la spesa necessaria per l'aumento della diaria in misura ragionevole e con quali mezzi si potrebbe provvedere. E posso assicurare che già si è veduto che talune spese di giustizia si possono ridurre, in modo che la maggiore spesa trovi in parte il suo compenso in taluni risparmi adottabili senza pericolo alcuno di recare nocimento all'andamento della giustizia. Questi studi, come dicevo, sono prossimi a compiersi, e tra breve il Ministero farà concrete proposte in proposito.

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

**BOCCONI.** Sono lieto di avere provocato queste dichiarazioni dal Governo, pur dovendo protestare, se non altro per rimanere al mio posto di oppositore, che ad un inconveniente così ovvio troppo si sia tar-

dato a riconoscere la necessità di un rimedio. Tanto si è tardato da provocare il malcontento in parecchie Giurie!

Mi auguro che la promessa dell'onorevole sottosegretario di Stato sia mantenuta, e che presto il Governo faccia conoscere il risultato dei suoi studi, e come intenda provvedere all'aumento della diaria per i giurati, in modo che le condizioni finanziarie del giurato siano messe in armonia con le cresciute esigenze della vita.

Credo che l'onorevole sottosegretario di Stato sia d'accordo con me nel riconoscere che qui trattasi di rendere meno difficile una delle più alte funzioni della società.

Entro certi limiti e con certe condizioni, limiti e condizioni che dovranno essere estese, i giurati si traggono da tutte le classi sociali, e per molti l'ufficio di giurato rappresenta veramente una sciagura, sia per l'arresto del lavoro abituale, dal quale ritraggono i mezzi per la vita, sia per le spese non indifferenti che sempre più sono costretti a sopportare.

Ma soprattutto mi preoccupo della questione morale, ed è questo il lato che deve interessarci.

Il disagio economico crea indubbiamente gravi preoccupazioni nei giurati, in modo che essi vengono a perdere per queste preoccupazioni quella serenità e quella tranquillità che sono indispensabili all'alta funzione che loro viene affidata.

Bisogna fare scomparire quel triste spettacolo, al quale noi avvocati assistiamo quotidianamente nelle aule di Assise, e per il quale, i giurati ricorrono ai mezzucci più miseri, ai tentativi più volgari talvolta per sottrarsi al compito di comporre la Giuria. Ed a questo si ovvierà, io credo, almeno in gran parte, se la diaria che oggi è stabilita per i giurati, sarà aumentata. La legge punisce quei giurati che si rifiutano di sedere nella Giuria; ora io credo che non si debba più tardare a far sì che la legge stessa dia modo ai giurati di poter compiere questo alto ufficio in tutte le condizioni di tranquillità e di serenità.

Si potrà, è vero (un amico ne ha scritto in un articolo di giornale), lamentare che i giurati talvolta commettano errori, che essi abbiano deficienze, ma, se si facesse un bilancio degli errori e delle deficienze dei giurati e di quelli degli altri giudicanti togati, io non so da qual parte gli errori e le deficienze sarebbero maggiori.

D'altronde è incontestabile che la Giuria rappresenta un'alta conquista civile e de-

mocratica, ed è quindi dovere del Governo di provvedere.

Io, altra volta, reclamai una maggiore elevazione morale dell'istituto della Giuria; ora sostengo una proposta che potrebbe essere chiamata dal mio amico Cabrini una proposta minimista, ma che credo contenga in sé un altissimo elemento ideale. Ed è per questo motivo che insisto, perchè le proteste che in questi ultimi tempi sono partite da varie giurie, costituiscono, per me, un doloroso sintomo. Esse denunciano la trascuratezza colpevole dello Stato verso la più alta funzione sua, quella della giustizia popolare. Pertanto, onorevole sottosegretario di Stato, io, prendendo atto delle vostre dichiarazioni e promesse, attendo che nel più breve tempo possibile voi possiate mantenerle.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GUARRACINO, *sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia e i culti*. È bene che l'onorevole Bocconi sappia che in una recente occasione il Governo ha dimostrato già la sua buona volontà in proposito...

BOCCONI. Troppo tardi.

GUARRACINO, *sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia e i culti*. Per Messina e per Reggio si aumentò la diaria da quattro a sette lire. Quindi vede che il Governo è perfettamente nel suo ordine di idee.

BOCCONI. Aspettando l'azione diretta dei giurati!

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole D'Alì, al ministro di grazia e giustizia « per sapere quali ostacoli si oppongono ad un definitivo assetto dell'archivio notarile di Trapani in sede propria ».

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

GUARRACINO, *sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia e i culti*. L'archivio notarile provinciale di Trapani è alloggiato in tre sedi diverse: in un locale di proprietà del comune, in uno di proprietà della provincia ed in un terzo di proprietà privata di certi Giammarinaro.

Con tutto ciò non vi è lo spazio sufficiente per contenere tutte le carte necessarie; tanto che si è dovuto ricorrere allo espediente di autorizzare alcuni notai conservatori a tenere in deposito alcune schede che a norma di legge si sarebbero dovute concentrare in quell'archivio.

Naturalmente, il Ministero si è occupato di questo argomento ed ha messo allo studio la questione di trovare un locale, o per comprarlo, o per prenderlo in affitto, ai fini di poter concentrare in un fabbricato unico tutto il servizio dell'archivio notarile provinciale.

Vi è stata anzi un'offerta privata di una certa signora Burgio, che vorrebbe cedere in enfiteusi un suo caseggiato.

A prescindere da una questione d'interesse, perchè pare che il canone richiesto, capitalizzato, risponda ad una somma troppo elevata, si sta ora studiando se quel caseggiato possa contenere la quantità di carte e documenti attuali e quelli che si prevede dovranno via via accumularsi nell'archivio in un congruo numero di anni.

Inoltre il Ministero di grazia e giustizia si è rivolto anche a quello delle finanze per sapere se vi sia qualche locale demaniale che si presti all'occorrenza e che possa prendersi in affitto, o comprarsi, allo scopo di allargarvi l'archivio notarile.

La cosa si trova dunque in corso di studio; e quando questi studi saranno stati esauriti, si provvederà convenientemente.

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

D'ALI' Posso essere soddisfatto, in parte, della risposta che ha voluto darmi l'onorevole sottosegretario di Stato, giacchè debbo far osservare che gli studi per creare un locale stabile all'archivio notarile della provincia di Trapani rimontano a circa trenta anni addietro. Non è quindi una questione sorta di recente.

Disgraziatamente, l'archivio notarile, come ha ben detto l'onorevole sottosegretario di Stato, è ripartito in tre locali non solo divisi fra loro, ma inadatti; e per conseguenza, tutto quel materiale trovasi in disordine, rendendo difficile al pubblico ogni ricerca. Sono locali umidi, nei quali tutta quella raccolta di importanti documenti viene ad essere danneggiata.

Vi sono circa trenta mila grossi volumi di preziosi incartamenti, che rimontano a otto e più secoli addietro, e che secondo il capriccio dei proprietari degli stabili, sono costretti spessissimo a sloggiare,

Ora io credo che in trenta anni gli studi avrebbero dovuto essere concretati; ad ogni modo, è bene osservare che i locali adattabili non sono molti nè facili a trovarsi, e quello a cui ha accennato l'onorevole sottosegretario di Stato sembra opportuno per la sua centralità e perchè è facilmente adat-

tabile. Quindi se la differenza di prezzo è minima, come credo, non merita la pena di fare sfuggire l'occasione, con evidente danno del pubblico.

Io, dunque, raccomando all'onorevole sottosegretario di Stato che questa pratica sia portata al più presto possibile innanzi, appunto per evitare il deperimento continuo di tutti quei volumi che formano un patrimonio prezioso per la nostra provincia.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Turati, al ministro di grazia e giustizia « per conoscere il suo pensiero e quello del Governo sul discorso in genere del procuratore generale alla Corte di appello di Milano e particolarmente sulla provocazione in esso contenuta agli eccidi della folla ».

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

GUARRACINO, *sottosegretario di Stato per la grazia, giustizia e culti*. Dico sinceramente all'onorevole Turati che il ministro guardasigilli preferirebbe che, nei discorsi inaugurati, i procuratori generali si tenessero, il più possibile, lontani dalla politica, perchè, quando si entra nel campo politico, cominciano gli apprezzamenti in un senso o nell'altro e si suscitano discussioni e polemiche incresciosissime, atte a turbare il sereno ambiente della giustizia.

Difatti vediamo oggi venire contemporaneamente due interrogazioni, una dell'onorevole Turati, l'altra dell'onorevole Longinotti, nelle quali egualmente si elevano lagnanze sui discorsi dei rispettivi procuratori generali, sotto due punti di vista diametralmente opposti.

Il ministro, dico, preferirebbe che i procuratori generali si restringessero all'argomento vero e proprio dei discorsi inaugurati, che è quello di rendere conto del modo come è stata amministrata la giustizia nell'anno precedente.

Con questo però non si vuole chiudere la bocca ai procuratori generali, nè si può impedire ad essi di emettere giudizi o fare apprezzamenti sopra i mezzi per correggere l'ambiente sociale, sopra possibili inconvenienti e difetti di leggi, sopra manchevolezze della legislazione, ecc. Tutto questo può essere utile per il progresso del diritto e per richiamare l'attenzione del legislatore sui bisogni che si vanno manifestando quotidianamente nella vita civile e giudiziaria. Ma in tutto ciò sarebbe sempre da desiderare che la politica, e specialmente

erte tendenze estreme, fossero toccate il meno possibile.

Su questo punto, come l'onorevole Turati ben sa, c'è stata tutta una disputa sui giornali, e specialmente sulla *Vita*. Da una parte si sosteneva che si dovesse dare ampia libertà ai procuratori generali e che questa fosse effetto delle attuali conquiste democratiche, anzi si discuteva se potesse il ministro interloquire e censurare all'occorrenza le opinioni espresse dai procuratori generali. Dall'altra si sosteneva il contrario.

Qui bisogna intendersi. Ammettiamo pure che i procuratori generali, in talune materie specialmente, possano esprimere opinioni politiche, per esempio in materia di politica ecclesiastica. Se c'è un regio decreto del 25 giugno 1871, che dà ai procuratori generali persino il diritto di concedere, i *placet* in taluni casi, delegando così ad essi una parte dei poteri del ministro, è da ritenere che possano occuparsi, nei loro discorsi, anche di questo argomento. Però il pubblico ministero è il rappresentante del potere esecutivo presso l'autorità giudiziaria ed è posto sotto la direzione del ministro guardasigilli; ne viene come legittima conseguenza che, pur riconoscendo ai procuratori generali una certa libertà di opinioni, si debba contemporaneamente dare al ministro guardasigilli il diritto di giudicare e, magari, di censurare quello che i procuratori generali dicono. Mi pare che l'un diritto sia inseparabile dall'altro.

Nè questo può suonare offesa all'indipendenza del potere giudiziario, perchè qui non si tratta di ingerenza in pronunziati o requisitorie dell'autorità giudicante o requirente.

Ma detto questo in via generale, e rinnovando sempre la dichiarazione che si preferirebbe, per la serenità della giustizia, che i procuratori generali non dessero luogo a simili discussioni, veniamo al discorso del procuratore generale di Milano, nel quale l'onorevole Turati ha creduto vedere un incitamento, una provocazione agli eccidi delle folle.

In verità vi sono qualche espressione e qualche periodo che potrebbero effettivamente fare interpretare così il significato di quel discorso.

Ma quando si legge tutto il ragionamento, quando si mettono a raffronto le diverse parti di esso, si vede che in fondo il procuratore generale ha voluto deplorare quegli eccessi di linguaggio e di azione, per

cui alla forza pubblica si tenta di togliere qualunque prestigio, e si cerca di offenderla, di deprezzarla, di insultarla in tutti i modi. Il procuratore generale ha censurato questi eccessi e ha voluto invocare il dovuto rispetto alla forza pubblica e ai rappresentanti dell'autorità e della legge. Egli ha finito per concludere:

« Col reciproco rispetto dei diritti, con l'adempimento dei rispettivi obblighi, avremo assicurato pure il raggiungimento tranquillo dei fini individuali e sociali, senza impazienze, senza fremiti e convulsioni, mentre la stessa libertà procede, non per salti di rivoluzione, ma per gradi di civiltà ».

Come si vede, il procuratore generale può avere ecceduto in qualche punto, ma il significato del suo discorso è tutt'altro che di eccitamento agli eccidi della folla. Anzi egli dichiara nettamente che la forza pubblica, « se ha un interesse, è tutto l'opposto di quello della repressione violenta, con cui va ad incontrare pericoli e nessun vantaggio ».

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

TURATI. Dichiaro subito, per calmare le apprensioni e i pudori di coloro che temono l'invasione del potere legislativo nel potere giudiziario, (*No! no!*) che io non ebbi, nè ho alcuna intenzione di provocare provvedimenti giacobini da parte del Governo. Sebbene, come già notò l'onorevole Guarracino, si tratti d'un procuratore generale del Re, ossia di quel magistrato che il nostro ordinamento giudiziario qualifica « rappresentante del potere esecutivo presso l'autorità giudiziaria »; e quindi si potrebbe anche supporre che le espressioni sue rispecchino, in qualche modo, le direttive del Governo.

La mia interrogazione, sebbene nell'ordine del giorno della Camera preceda quella dell'onorevole Longinotti, non volle essere che una parata, di carattere parlamentare, contro di essa, ch'egli aveva annunciata nei giornali; io non volli che mantenere un po' d'equilibrio, e consolare altresì il collega Longinotti dimostrandogli che non tutti i magistrati italiani sono anarchici, come pare egli tema.

Inoltre, m'è parso interessante portare alla Camera questo documento di teratologia giudiziaria, su cui l'onorevole sottosegretario di Stato tentò di gettare il pudico mantello delle sue indulgenti attenuazioni; documento il quale, mentre vorrebbe energeticamente rivendicare il rispetto perduto per l'autorità e la gerarchia, scaglia poi le

censure più acri su quelli che dell'oratore sarebbero i superiori, con un coraggio sovversivo, del resto, che per me ha il suo lato simpatico. Ce n'è per tutti: per il Re (e chi parla ne è il Procuratore generale!) che si lascia indurre a dare l'amnistia ai ribelli contro lo Stato; per gli onorevoli Sacchi e Luzzatti, che lasciano girare i sovversivi, a spese dello Stato, sulle ferrovie, ad organizzare il *sabotage*; per l'onorevole Credaro, che permette la scuola irreligiosa che genera l'aumento della delinquenza minorile; per gli onorevoli Fani e Guarracino che sollevano l'Associazione dei magistrati, colla quale i giovani vogliono mandar via gli anziani per arraffare quattrini. Nulla trova mercè presso questo accusatore dell'universo: non i magistrati che, nei giudizi penali, si permettono di partire dal minimo della pena (secondo lui, però, dovrebbero partire dal massimo) (*Si ride*) e che accordano, — oh! Ronchetti! — la libertà condizionale perfino agli scioperanti (cose insomma da sbattezzarsi!); che, quando c'è un sequestro d'opere letterarie per reato contro il buon costume, si preoccupano di ricercare se c'è il dolo o se non c'è (altra cosa veramente scandalosa!) Non trovano mercè gli avvocati; i quali si permettono di difendere gl'imputati; il che porta uno sconvolgimento nell'andamento dei processi!

Soprattutto lo urta la larghezza verso gli scioperanti! per cui si permette — egli scrive — quell'insulto alla legge e al diritto privato che sono le squadre di vigilanza! E tacciamo dei rallentati vincoli di famiglia, delle aumentate richieste di separazione, insomma lo sfacelo della società! (*Oh! oh!*).

Ma la stampa soprattutto è la bestia nera; la stampa palancaia e senza scrupoli che pubblica i resoconti dei processi, che si dovrebbero fare a porte chiuse; e che si dovrebbe colpire di sequestri fulminei e senza bisogno di giudizio!

Secondo la filosofia di questo magistrato l'uomo è fondamentalmente una canaglia, (parlassero almeno al singolare questi critici così pessimisti), e quindi va trattato senza riguardi.

E dimenticano la nota più simpatica, la nota, vorrei dire, patriottica, il rimpianto perchè Milano in grazia dell'unità nazionale diventando città italiana abbia smarrito la virtù del vecchio ambrosianismo e raccolto in sé i vizi di tutte le altre regioni!

Questo, ha detto, a nome del Re, e vostro, quel degnissimo procuratore generale; ma tutto questo sarebbe nulla; se non vi fosse

poi la più precisa e squisita invocazione agli assassini della folla da parte della polizia e della forza armata.

Qui l'onorevole sottosegretario di Stato ha detto che io esagero: ha concesso che un pochino di provocazione all'assassinio veramente c'è (mi par che basterebbe!)... ma non tanta; non coll'intenzione precisa, se si legge tutto il complesso del dissenso.

Legga pure tutto, onorevole Guarracino, e vedrà che ho ragione io.

Il procuratore generale dice: c'è della gente che si vuole opporre alla questura, alle milizie; orbene, per costoro giacchè la ragione non serve, valga la forza. « E sarebbe da augurare — ecco le parole testuali — che fosse sempre la forza vera nel significato vero della parola, senza tante mollezze e sentimentalismi, che nulla mai hanno ottenuto... ». E di fronte ai propositi di chi vorrebbe disciplinare l'intervento della forza nei conflitti popolari, dice che questo è il *non plus ultra* dell'accademia, perchè — soggiunge — « vorrei vedere chi sarà quel barbassore di giudice che possa nella più parte dei casi, sorprendere e dichiarare il momento preciso, l'attimo psicologico, in cui l'agente della forza era al di qua o al di là del suo diritto, in un tafferuglio popolare! ». Nessun barbassore di giudice potrà mai trovare che fu oltrepassata la legittima difesa da parte dell'autorità, perchè « questa non deve suicidarsi, o menomarsi; no, per fermo! Anche prima di essere nei suoi agenti colpita colle armi, deve tutelarsi; e a chi più non sente il valore dei principi e il rispetto delle convenienze del vivere civile, faccia sentire tutto il peso della repressione la più rigorosa e pronta ed inflessibile, in conformità della legge... ».

Come vedete, si tratta di un documento assolutamente pazzesco; dicendolo pazzesco, poichè deriva da un magistrato, che dovrebbe ispirarsi alla massima prudenza e serenità, lo qualifico colla maggiore delle benevolenze possibili. Perchè qui in sostanza si dice alla forza: « tirate sempre e non vi fate scrupolo e non temete di nulla! » E questo in un paese come l'Italia, così spesso attristato da episodii sanguinosi! E questo a Milano, dove tutti abbiamo ancora nella memoria il vero assassinio, consumato contro operai che fuggivano, al Ponte Pietra-santa, che fu occasione dell'ultimo sciopero generale, quando, per farlo cessare, la magistratura prometteva bensì l'esemplare punizione dei colpevoli e poi mancava alla data parola!



E poichè si tratta di un reato punito dall'articolo 171 del Codice penale militare colla pena di morte, questo Procuratore generale così tenero dei sequestri, avrebbe dovuto sequestrare e incriminare sè stesso, in base all'articolo 246, n. 1 del codice penale e chiedere per sè cinque anni di reclusione. (*Mormori*).

Concludo per non oltrepassare i minuti regolamentari, ma non per consentire al desiderio dell'onorevole Guarracino: che non si facciano più simili discorsi od almeno che si mantengano entro linee che non urtino nessuno, nella statistica, per esempio.

Questo punto di vista è troppo... Ministero Luzzatti. Io dico che pubblicazioni simili, che squarciano avanti ai nostri occhi la profonda psicologia di una parte della nostra più alta magistratura, sono anzi grandemente preziose. Vedete infatti come la stampa, soprattutto la stampa moderata, è insorta unanime contro il procuratore generale! « Ma voi svelate il gioco — aveva l'aria di rimproverargli: — certe cose non si dicono... si fanno ».

E io una sola cosa deploro: ed è che il commentatore Nicora, dopo l'accoglienza fattagli dalla stampa e dal pubblico, abbia snarrato il suo coraggio e, invece di diffondere, come avviene sempre, il suo discorso stampato, si sia limitato a farne dono a pochi amici ben pensanti e selezionati come i colleghi Baslini e Cornaggia, e non ai giornali, neppure giuridici, non alla Biblioteca del Consiglio dell'Ordine — l'abbia insomma semisequestrato — tanto che s'io volli trascriverne alcuni brani, dovetti giurare che non avrei svelato la fonte che me li forniva!

Questo è l'unico rimprovero, secondo me, da farsi a quel procuratore generale, ma io vorrei che la pubblicità gli fossa fatta dal Governo.

Fatelo affiggere, quel discorso, in tutti i comuni d'Italia, come si fa in Francia per i grandi discorsi parlamentari! (*Si ride — Approvazioni all'estrema sinistra*).

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Longinotti al ministro di grazia e giustizia, « per sapere se ritenga conveniente e corretto che un procuratore generale di Corte di appello, nel discorso d'inaugurazione dell'anno giuridico, anticipi aperti e gravi giudizi sulla colpevolezza di cittadini che attendono ancora la sentenza del magistrato, e parimenti se creda corretto e conforme alle esigenze della disciplina che il suddetto funzionario, nella stessa solenne

occasione, si abbandoni a critiche e a giudizi personali che direttamente investono e screditano provvedimenti presi dal ministro ».

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

GUARRACINO, *sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia ed i culti*. L'onorevole Longinotti, dal canto suo, non è contento del discorso del Procuratore generale di Brescia, e trova da osservare in questo discorso due punti principali, vale a dire che il Procuratore generale abbia anticipato aperte e gravi giudizi sulla colpevolezza di cittadini che attendono ancora la sentenza del magistrato e che siasi abbandonato a critiche e giudizi personali che direttamente investono e screditano provvedimenti presi dal Ministero.

Quale è l'antefatto? Era stato nominato dall'autorità ecclesiastica un economo curato per Borgo S. Giacomo. Ci furono sul conto di questo economo curato informazioni non conformi fra loro, e quindi l'*exequatur* non fu concesso immediatamente, essendo necessario di approfondire l'istruttoria. La popolazione intanto nella massima parte, (erano pochi i dissidenti) voleva questo economo curato, e poichè ritardava a venire, un bel giorno si assembrò e fece una dimostrazione, invadendo i locali municipali circondando il brigadiere dei carabinieri, che si credeva avesse dato informazioni contrarie, e reclamando che immediatamente telegrafasse al Ministero di grazia e giustizia per la sollecita concessione dell'*exequatur*.

Il brigadiere promise invece che avrebbe telegrafato, come infatti telegrafò, al suo capo immediato per informarlo dell'accaduto e comunicargli il voto della popolazione; ed allora la dimostrazione si sciolse.

Il giorno seguente furono mandati molti carabinieri in quel comune, si operarono taluni arresti, e la folla si riunì di nuovo, tumultuò ed ottenne, con la intercessione del consigliere provinciale, la liberazione degli arrestati, previa denuncia all'autorità giudiziaria (*Commenti*).

Questo l'antefatto.

Il Procuratore generale di Brescia nel suo discorso, di cui ho ricevuto alcune strisce, quelle che si riferiscono alla controversia, corrispondenti esattamente ad una pubblicazione stenografica che si era fatta in un giornale del luogo, disse così:

« Come sapete, molta parte di quella po-

polazione rurale, (quella di Borgo San Giacomo), supponendo che quel vice-brigadiere dei reali carabinieri avesse date informazioni sfavorevoli..., lo asserragliò, lo oltraggiò e pretese che inviasse un telegramma al Ministero in senso favorevole alla invocata placitazione. E non lo lasciò libero se non quando egli ebbe invece a spedire un dispaccio al suo superiore immediato, informandolo dell'accaduto e dei voti della popolazione.

« Il fatto (prosegue il Procuratore generale) pur essendo grave nella sua obbiettività, potrà forse a taluni non apparire tale, se guardato nella rude intenzione di coloro che lo commisero. Ma io non voglio soffermarmi su ciò ».

In questa prima parte del discorso l'onorevole Longinotti riscontra quei tali giudizi anticipati che avrebbe dati il Procuratore generale sulla colpevolezza di quei tali cittadini sottoposti a giudizio penale.

Ed in verità il procuratore generale adoperò quelle espressioni « asserragliò il brigadiere, lo oltraggiò », e poi disse: « il fatto pur essendo grave nella sua obbiettività », mostrando così il proprio convincimento non favorevole. Ma si tenga conto che è il procuratore generale che parla, vale a dire il rappresentante di quel pubblico ministero che sostiene l'accusa. Ma è bene poi considerare che mentre il procuratore generale dice che il fatto è grave nella sua obbiettività, soggiunge subito dopo: « potrà forse a taluni non apparire tale, se guardato nella rude intenzione di coloro che lo commisero » (*Commenti*).

Con questa parole egli ammette che altri possa giudicare il fatto non grave, avuto riguardo allo stato di animo e alle intenzioni degli imputati. Se, dunque, le prime parole sembrano aggravare le condizioni di costoro, le successive indicano ai giudici la via da seguire per essere indulgenti. Questo sulla prima parte censurata dall'onorevole Longinotti.

E vengo all'altra parte. Dopo di aver parlato di diverse cose, il procuratore generale dice: « Ritornando ai fatti di Borgo San Giacomo, io vi diceva che non è questione di persone: io prescindendo da esse ». E qui il procuratore generale, non riferendosi più a persone, ma traendo soltanto occasione dai fatti di Borgo San Giacomo, esprime talune sue opinioni di politica ecclesiastica.

A dire il vero, sotto questo punto di vista enuncia idee alle quali il ministro di grazia e giustizia potrebbe anche sotto-

scrivere. Perchè in fondo il procuratore generale dice questo: Ognuno deve stare al suo posto, Chiesa e Stato; non vi debbono essere commistioni fra politica e religione; il prete faccia il prete, non il politicante (*Bravo!*) la giustizia non deve essere nè clericale, nè anticlericale; il magistrato deve essere obiettivo ed equanime, e non può lodare il prete politicante, tanto se agisce in favore quanto contro lo Stato, perchè s'ingenerano reazioni, antagonismi e lotte, ecc.

In tutto questo il Procuratore generale non avrebbe detto niente di male; ma l'onorevole Longinotti vuol vederci un giudizio contrario alla nomina di quell'economista curato; come potrebbero far credere le parole: « Ritornando ai fatti di Borgo San Giacomo ». Io credo, come ho già accennato, che il Procuratore generale non abbia voluto censurare l'operato del ministro per l'*exequatur* concesso all'economista curato di Borgo San Giacomo, ma trarne soltanto occasione ad esporre i suoi principi circa la concessione degli *exequatur*. E l'onorevole Longinotti, ravvicinando il parere contrario dato dal Procuratore generale con le parole dette nel discorso inaugurale, ha creduto scorgervi quella critica all'atto del ministro che il discorso non contiene.

Che se davvero questa critica il Procuratore generale avesse inteso di fare, le sue parole non sarebbero nè avvedute, nè commendevoli.

Invero, la concessione dell'*exequatur* fu fatta dal Ministero ponderatamente; esso fu dato in seguito alla più larga istruttoria, con la quale si accertò che quella persona era un ottimo prete sotto tutti i punti di vista; che tutti gli volevano bene e lo veneravano, e che per lui si era fatta una sottoscrizione da tutti i padri di famiglia e perfino una dai consiglieri comunali.

Dunque le informazioni furono tali da decidere il Ministero a concedere l'*exequatur*; tanto più perchè si trattava di semplice nomina ad economista curato e non di nomina definitiva a parroco: con che rimaneva sempre aperta la via a non approvare la nomina a parroco in caso di cattivo esperimento. Posso però aggiungere che, dopo la presa di possesso, quel sacerdote ha vinto anche l'opposizione di coloro che gli erano contrari ed oggi gode la stima di tutta la popolazione. (*Approvazioni — Commenti*).

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

LONGINOTTI. La mia interrogazione aveva confini molto più brevi di quelli che

la risposta dell'onorevole sottosegretario di Stato e l'opinione di parecchi colleghi le hanno voluto dare. Mi dispiace che la mia intenzione non sia stata avvertita dalla semplice lettura della interrogazione anche dall'onorevole Turati, il quale altrimenti avrebbe evitato di partire in guerra contro il procuratore generale di Milano, nello intento evidente e confessato di preparare una parata, quasi direi un contrappeso alla mia interrogazione, sotto la quale si sospettò celarsi Dio sa quale levata di scudi da parte dei banchi, sui quali ho l'onore di sedere.

Invece, onorevoli colleghi, nulla di tutto questo. Nella mia interrogazione (e lo dicono i due fatti specifici entro i quali io l'ho contenuta) non vi è nulla che possa in alcun modo sollevare dissensi in questa Camera; in essa mi occupo soltanto di cose sulle quali mi pare dovremmo tutti trovarci concordi.

L'onorevole sottosegretario di Stato, rispondendo all'onorevole Turati, ha voluto in certo qual modo purgare la legge da ogni responsabilità dell'errore dei funzionari, ricordando che il compito conferito dalla legge sull'ordinamento giudiziario ai magistrati del pubblico ministero nella udienza di inaugurazione dell'anno giuridico non solo non li eccita ma nemmeno porge loro occasione di entrare in campi estranei a quello giudiziario e tanto meno in campo appartenente o vicino alle contese politiche...

TURATI. Pascolo abusivo.

LONGINOTTI. Pascolo abusivo. Del resto, della maggiore estensione data dall'onorevole sottosegretario di Stato alla risposta alla mia interrogazione io non mi lagno; anzi sono lieto che egli abbia voluto cogliere l'occasione per richiamare autorevolmente il rispetto dovuto alla legge, molto più che l'oggetto dell'interrogazione mia si presta benissimo a questo richiamo.

Non si può negare che un discorso di inaugurazione di anno giuridico, il quale si sposta in qualche parte dal campo segnato dalla legge, può invocare siccome sua attenuante un numero enorme di precedenti; ma mi pare che il procuratore generale della Corte di appello di Brescia sconfinò in modo affatto insolito quando con un semplicismo che sarà, credo, riconosciuto ingiusto anche dagli uomini che siedono sui banchi più lontani dal mio, qualificò le famiglie dei religiosi come « un esercito di assenti dalle battaglie e dai dolori della vita ». (Benissimo! dall'estrema sinistra).

Questo, onorevole Turati, è bene non dirlo, perchè, precisamente a Brescia e a Bergamo, le due provincie a cui si riferiva il procuratore generale, specialmente fra le congregazioni religiose femminili oramai sono scomparsi completamente gli ordini puramente contemplativi, e queste povere donne, anzichè dai dolori, sono assenti da tutti i piaceri della vita, così come invece sono sempre presenti là dove un fratello soffre e dolora.

Inoltre, quello stesso procuratore generale ha enunciato altre idee, che credo non avranno l'approvazione dell'onorevole Turati. Egli, con un nichilismo morale che parve strano anche ai credenti nelle virtù emendatrici della ghigliottina, predicò la asprezza della repressione punitiva come *unico* mezzo efficace a scemare la delinquenza, dichiarando all'uopo impotenti (cito testualmente la sua frase) « la religione, la politica, la filosofia, le leggi sociali, la società e la famiglia ». (*Si ride — Commenti*). Ripeto alla Camera che ho citato la frase testualmente.

Io avevo ristretto la mia interrogazione in più brevi confini, non perchè il caso di Brescia non si prestasse ad osservazioni di indole generale, ma perchè mi parve che fosse assorbente, nel caso del procuratore generale di Brescia, la gravità del fatto nuovo che un procuratore generale, in occasione così solenne e pubblica, esprimesse il suo giudizio su reati pendenti in istruttoria presso i giudici del suo distretto, affermando come fosse provata la verità dei fatti imputati e il carattere loro delittuoso; e l'altro fatto, ugualmente nuovo, che il rappresentante del ministro di grazia e giustizia pubblicamente ed ufficialmente screditasse il giudizio, dato poco prima direttamente dal ministro, a proposito di una pratica di placitazione: del resto è inutile, onorevoli colleghi, esaminare i dettagli di questo discorso del procuratore generale di Brescia, che è diventato ormai famoso negli annali della stampa italiana.

Solo consentitemi di ricordare questo fatto, che, ancor prima che il discorso fosse pronunziato, un giornale del luogo si trovò in grado di darne un riassunto, dicendo quello che avrebbe contenuto e quello che non avrebbe contenuto. (*Commenti*)

PRESIDENTE. Onorevole Longinotti, la prego di concludere, perchè i cinque minuti son già passati.

LONGINOTTI. Concludo subito, onorevole Presidente. Questo stesso discorso fu

pubblicato *in extenso* dallo stesso giornale il giorno dopo, ciò che agli altri non è stato possibile; e questo, mentre ancora pochi giorni fa, se sono bene informato, il Ministero, malgrado le ripetute richieste, non aveva potuto avere il testo del discorso, tanto che l'onorevole sottosegretario di Stato ha dovuto dire testè di non possederne che una bozza parziale, in qualche striscia di carta.

Io non vado a cercare se i giudizi espressi nel suo discorso dal procuratore generale di Brescia avessero più o meno fondamento; per quanto, onorevoli colleghi, sia lecito prendere atto che di quei due processi, ai quali ha alluso il procuratore generale, in uno è venuta la sentenza che manda assoluti buona parte di coloro che il procuratore generale aveva dichiarato colpevoli, mentre nell'altro la sentenza ancora non fu pronunciata.

Il torto non è nella eventuale erroneità dei giudizi, ma nell'aver pronunciato un giudizio qualsiasi in quella veste, in quel luogo, in quel tempo.

L'opinione pubblica ha concordemente biasimato l'atteggiamento del procuratore generale di Brescia, in quanto tutti sentono che gli interessi della giustizia sono superiori agli interessi di qualunque partito.

Per questo io mi sarei augurato che la risposta dell'onorevole sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia fosse tale da cancellare quel senso penoso di sfiducia e di amarezza che in molti è rimasto per il discorso del procuratore generale di Brescia, e da ispirare la certezza che simili fatti troveranno sempre nel Governo, plaudente concorde la Camera, aperta censura e pronta repressione. (Bene! *al centro* — *Commenti*)

PRESIDENTE. E così trascorso il tempo assegnato alle interrogazioni.

### Verificazione di poteri.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca: Verificazione di poteri. Elezione contestata del collegio di Caulonia.

La Giunta delle elezioni propone di convalidare la elezione dell'onorevole Paparo a deputato del collegio di Caulonia.

È aperta la discussione su queste conclusioni.

Nessuno chiedendo di parlare, pongo a partito le conclusioni della Giunta delle elezioni.

(Sono approvate).

### Domande di autorizzazione a procedere.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca: Discussione di domande di autorizzazione a procedere.

La prima è quella contro il deputato Montagna imputato di falso in atti pubblici, di corruzione di pubblici ufficiali e di contravvenzioni alle disposizioni di legge sul regime degli spiriti e del dazio consumo.

La Commissione propone, all'unanimità, che sia accordata la chiesta autorizzazione a procedere.

Nessuno chiedendo di parlare, pongo a partito questa proposta.

(È approvata).

Segue la domanda di autorizzazione a procedere contro il deputato Fraccacreta per diffamazione e lesioni.

La Commissione propone unanime che venga negata la chiesta autorizzazione.

Nessuno chiedendo di parlare, pongo a partito questa proposta.

(È approvata).

### Svolgimento di una proposta di legge.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di una proposta di legge del deputato Gesualdo Libertini per una lotteria a favore della Congregazione di carità di Caltagirone Grammichele. (*Oh! oh!*)

Non essendo presente l'onorevole Gesualdo Libertini, si intende che egli abbia rinunciato a svolgere oggi questa proposta di legge.

### Votazione segreta.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il rinnovamento della votazione segreta 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.

Si faccia la chiama.

DA COMO, segretario, fa la chiama.

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

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MARCORA.

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

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

Ha facoltà di parlare l'onorevole Guicciardini.

**GUICCIARDINI.** Egregi colleghi, il campo della discussione, dopo oramai sette giorni di dibattito e dopo tanti oratori che lo hanno per tutti i lati percorso, sebbene amplissimo, è non solo mietuto ma anche spigolato. Non essendo ormai possibile recare qualche notevole contributo alla discussione, mi limiterò ad alcune dichiarazioni ed osservazioni destinate a dar ragione dei voti che siamo chiamati a dare.

Dichiaro anzitutto che voterò le proposte concordate dal Ministero e dalla Giunta generale del bilancio per l'aumento delle paghe del personale, non solo perchè le considero in sè stesse giuste, ma anche perchè in simili argomenti non è possibile al Parlamento separarsi dal Governo. Questo rilievo per notare che le iniziative e le proposte di questo genere implicano per il Governo una responsabilità particolarmente grave in quanto che non possono trovare facilmente un limite nell'azione del Parlamento: le proposte di questo genere, una volta fatte, non sono più ordinariamente suscettibili di modificazione.

Dichiaro che voterò anche i mezzi finanziari concordati dal Governo e della Giunta generale del bilancio per compensare almeno in parte gli aggravii che verranno all'azienda ferroviaria dai provvedimenti proposti; non perchè ne spero proventi notevoli, ma per educare la coscienza finanziaria del paese, il quale deve persuadersi non essere possibile, nemmeno nell'azienda ferroviaria, crescerle le spese senza crescere i proventi destinati a fronteggiarle.

Anzi a questo riguardo non posso astenermi dal manifestare la previsione che non è lontano il giorno in cui, anche come conseguenza dei provvedimenti oggi in discussione, dovremo consentire quell'aumento di tariffe contro il quale il paese protestava

allorchè due anni or sono fu proposto dall'onorevole Bertolini.

Quando il reddito dell'azienda ferroviaria sarà sparito, ed è fatale, se il presente indirizzo amministrativo radicalmente non si modifica, che sparisca, quando il tesoro non potrà più contare sugli attuali proventi che rendono così serena la vita del ministro del tesoro, e dovrà nel nome degli interessi supremi del credito rescare sulle spese di esercizio delle ferrovie, allora il Parlamento non potrà più rifiutare quei mezzi che, come ho detto, rifiutava al ministro Bertolini.

Auguro che questo giorno sia lontano, ma purtroppo temo che sarà meno lontano di quanto oggi si pensa.

Dichiaro che non voterò la spesa per l'aumento dei 4000 carri, perchè se la discussione avvenuta in questi giorni nel Parlamento e nel paese ha provato qualche cosa, ha dimostrato precisamente che la deficienza dei carri non dipende dal numero dei carri, ma dalla sproporzione fra numero dei carri, binari di manovra e produttività delle officine.

In questi ultimi tempi, lo avete udito più di una volta, la sproporzione, invece di attenuarsi, si è andata aggravando. Aumentando ancora i carri è evidente che la sproporzione diventerebbe maggiore e le difficoltà del servizio si farebbero maggiormente sentire.

Però io dico: intensificate le spese per accrescere i binari di manovra, per rendere più produttive le officine, ma, per carità, risparmiate la spesa per aumento di carri, che, se potrà giovare a qualche officina in attesa di ordinazioni, certamente non ha nulla a che fare col miglioramento del servizio ferroviario.

Ma la questione più grave, quella che assorbe e riassume tutte le altre, è quella dell'ordinamento e dei procedimenti dell'Amministrazione ferroviaria.

E la questione la pongo così: il paese ha davvero ragione di esserne contento e sodisfatto?

Un'azienda ferroviaria, come giustamente osservava l'onorevole Maggiorino Ferraris nell'esordio di questa importantissima discussione, deve giudicarsi nell'aspetto del pubblico servizio e nell'aspetto finanziario; due aspetti che alla mia mente appaiono non contraddittori, non contrastanti, ma che si completano a vicenda e devono coordinarsi al fine supremo dell'interesse collettivo.

E pur prescindendo dalla considerazione che nessuno Stato, specialmente di quelli meglio ordinati, ha mai rinunciato a considerare le ferrovie, almeno virtualmente, anche come uno strumento di finanza, io faccio osservare che un'azienda ferroviaria, la quale non trovi in sè stessa i mezzi per provvedere alla propria vita, al proprio svolgimento, e debba vivere a carico del bilancio dello Stato, è fatalmente destinata a condurre una vita misera e grama, e a correre tutte le alee cui è sottoposto il bilancio dello Stato con danno del pubblico servizio e di tutti gli interessi che vi sono connessi, da quello del personale a quello della pubblica economia.

Per esempio, se la nostra azienda ferroviaria avesse avuto un coefficiente meno alto di quello che ha raggiunto, evidentemente la questione del personale non si sarebbe fatta così irritante e, meglio di quanto oggi si propone, si sarebbe potuto soddisfare i desideri del personale.

Ecco perchè penso che l'aspetto finanziario, anche in materia di ferrovie non può essere separato da quello del pubblico servizio e ambedue devono coordinarsi al fine supremo dell'interesse collettivo.

Nell'aspetto del pubblico interesse non negherò che l'azienda ferroviaria abbia il merito di avere superate le difficoltà del 1906, *l'année terrible* delle ferrovie italiane come giustamente la qualificava l'onorevole Candiani, sebbene mi sembri abbastanza diminuito dalla considerazione che una parte di quelle difficoltà furono create proprio dalla stessa azienda ferroviaria quando con molteplici provvedimenti, buoni in sè stessi, ma intempestivi, eccitava artificialmente il movimento prima di avere i mezzi di soddisfarlo, e quando sovvertiva l'ordinamento e tramutava il personale con una fretta ed una larghezza non giustificata nemmeno dal mancato riscatto delle Meridionali.

Nè negherò all'azienda ferroviaria il merito di avere migliorato il pubblico servizio, sebbene anche questo merito vada ridotto a più giusta misura dalla considerazione che esso spetta più particolarmente al Governo ed al Parlamento, che misero oltre un miliardo a disposizione delle ferrovie.

Nè bisogna poi dimenticare altri fatti, che sono pure elementi necessari di giudizio. Il disservizio delle merci nei mesi autunnali, nonostante tanti mezzi messi a disposizione dell'azienda ferroviaria, non è stato ancora eliminato; le indennità per furti, avarie,

perdite e ritardi di merci e bagagli, che durante l'esercizio sociale raggiungevano appena il 15 per mille del prodotto di merci e bagagli, durante l'esercizio statale raggiungono perfino il 35 per mille, e non sono mai scesi al disotto del 27 per mille, sebbene siano stati applicati provvedimenti come quello della carta bollata, come l'abbandono dei ricorsi per meno di una lira, provvedimenti che durante l'esercizio sociale nessuno avrebbe mai pensato nè di chiedere nè di concedere.

E non bisogna dimenticare che gli infortuni con morte e ferimenti di viaggiatori ed agenti, che durante l'esercizio sociale per ogni 100 mila chilometri di percorrenza non raggiungevano il numero di due, durante l'esercizio statale hanno sempre costantemente oltrepassato il numero di tre.

Io pertanto, pur riconoscendo che l'azienda ferroviaria ha superato notevoli difficoltà e migliorato di molto i servizi, non credo davvero di potermi associare a certe apologie udite in questa discussione in questi giorni.

Ma dove l'azienda ferroviaria indubbiamente difetta, dove, nonostante il miglior desiderio d'indulgenza, il giudizio non può non essere severo, è nell'aspetto finanziario.

Il professore Trevisonno fino dal 1908 nel *Giornale degli economisti* esaminando i risultati dei primi esercizi statali annunciava il disavanzo statale dell'azienda ferroviaria.

L'onorevole Ancona nel suo notevolissimo discorso del dicembre del 1910 documentava la previsione che eravamo alla vigilia del giorno in cui il tesoro non solo non avrebbe più goduto di utili netti ferroviari ma avrebbe dovuto contribuire almeno parzialmente al servizio del debito per le spese in conto patrimoniale.

L'ingegnere Benedetti in una importante pubblicazione, proprio in questi giorni, documentava la previsione che prima di cinque anni, continuando il presente andazzo amministrativo, il tesoro dovrà provvedere e largamente provvedere al disavanzo dell'azienda ferroviaria.

!Nè queste conclusioni sono state infirmate dalla osservazione udita in quest'Aula, in questi giorni, che il coefficiente di esercizio diminuirà con l'aumento del traffico. Imperocchè, nonostante l'aumento del traffico, il coefficiente di esercizio durante l'esercizio statale è andato continuamente

crescendo; è cresciuto anche nell'anno 1909-1910, che fu pur qualificato come un anno di assestamento.

E per i provvedimenti che stanno davanti alla Camera, se non crescerà, sicuramente non potrà diminuire. Le conclusioni dei tre studiosi che ho indicato non sono state dunque infirmate: il loro giudizio resta come un grido di allarme che abbiamo il dovere di non trascurare.

La previsione di un prossimo disavanzo, o signori, per quanto dolorosa, non può nè deve sorprendere. Un coefficiente di esercizio che, comprese le spese complementari, ridotte al minimo a una cifra, cioè, anche inferiore a quella degli ultimi anni dell'esercizio sociale, raggiunge l'81.8 per cento del prodotto; un investimento annuo in conto capitale di 150 milioni che la Direzione generale dichiara insufficiente e che reca una spesa annua per interessi ed ammortamento superiore al 20 per cento del capitale investito; un aumento di prodotto lordo che raggiunge 27 milioni con tendenza a crescere; questi tre fatti collegati e cospiranti verso un medesimo risultato, non possono non condurre fatalmente, in tempo più o meno lungo, secondo che maggiore o minore sarà l'aumento del prodotto, non possono non condurre fatalmente, automaticamente, al disavanzo. E così assisteremo a questo fenomeno che l'aumento del prodotto lordo, che è la fortuna e il segreto del progresso di tutte le aziende industriali saviamente ordinate ed amministrare, costituirà invece, pare impossibile, la causa che mina la base dell'azienda ferroviaria e minaccia il bilancio e il credito dello Stato.

Vale la pena di esaminare le cause di questa situazione.

La prima e, per me, la principale, è lo spirito di prodigalità che ha invaso, pervaso e dominato l'azienda ferroviaria fin dagli esordi della sua gestione. Se vi sono due mezzi per raggiungere il medesimo effetto, si può essere sicuri, *a priori*, che l'Amministrazione ferroviaria sceglie il più costoso.

Poichè il caso delle cento automotrici riconosciute inservibili poco dopo messe sulle linee, invano sottoposte a osservazioni e studi per trasformarle e, finalmente, tolte, quasi tutte, dal servizio non è scusabile con l'osservazione di quel minimo di errori inevitabili in una grande azienda che fa acquisti per centinaia di milioni. Una tale osservazione potrebbe scusare molti altri acquisti ma non quello di queste automotrici per le quali non erano man-

cati in tempo debito gli avvertimenti che consigliavano di andare guardinghi.

Nè la famosa scala monumentale marmorea con la quale si volle dare un accesso principesco nientemeno che alla direzione compartimentale nella stazione di Termini (*Commenti*) è un caso, come ho udito, isolato; è bensì l'esponente di tutto un indirizzo amministrativo, il quale pare abbia dimenticato che la legge del minimo mezzo per il massimo risultato è una legge che vale non soltanto nel campo della meccanica, ma deve valere anche e soprattutto nel campo dell'amministrazione.

A tale indirizzo spendereccio, non curante della parsimonia, dimentico del rispetto dovuto al pubblico denaro, a questo indirizzo si deve se il valore degli approvvigionamenti nei magazzini e depositi dell'azienda ferroviaria ha oltrepassato i cento cinquanta milioni, mentre, confronto eloquente, nella Paris-Lyon-Méditerranée, che ha una rete di non molto inferiore alla nostra ed un traffico di gran lunga superiore, raggiunge appena i 60 milioni. Non mi tratterò sugli enormi acquisti di velluto, di gomma, di colla, sull'enorme deposito di ferri sagomati che ingombra i magazzini, ma credo di poter affermare che l'indirizzo amministrativo degli approvvigionamenti rappresenta per l'azienda ferroviaria un onere, tra interessi e deperimenti, che per non pochi milioni poteva e doveva essere risparmiato. (*Benissimo!*)

Ed al medesimo indirizzo si deve la perdita di molti milioni per le famose traverse di pino iniettato e di cemento armato che all'atto pratico si dimostrarono inservibili e si tolsero dai binari di corsa con una fretta uguale a quella con cui erano state acquistate. Se quegli acquisti si fossero mantenuti nei limiti di un esperimento, niente di più opportuno, ma eseguiti nelle proporzioni indicate costituiscono veramente un caso tipico di imprevidenza e, lasciatemelo dire, quasi di sperpero. (*Approvazioni — Commenti*).

Ed allo stesso indirizzo si deve l'acquisto prematuro di 30 locomotive e 100 carri e carrozze a scartamento ridotto per le linee sicule, ricevute 18 mesi avanti l'apertura delle linee e rimaste inoperose per altrettanto tempo sui binari provvisori appositamente costruiti, recando all'Amministrazione un grave onere per interessi e per deperimento.

Ed al medesimo indirizzo si deve senza dubbio alcuno il fatto impressionante che la previsione dei lavori ferroviari di Milano

che nel 1906, quando fu messa la prima pietra della stazione, era di 50 milioni, oggi sale a più di 100 (milioni, e non si sa se saranno sufficienti. (*Bravo! — Commenti.*)

E del medesimo indirizzo sono manifestazioni tanti altri fatti, grandi e piccoli, di ogni specie e genere, tra i quali ricorderò, per non andare troppo per le lunghe, due soli: l'aumento del personale e l'acquisto di villa Patrizi. (*Benissimo!*)

L'aumento del personale, che passa ad un tratto da 105 a 143 mila agenti, non ha, almeno per tre o quattromila agenti, nessuna giustificazione che resista alla critica, poichè non posso ritenere come giustificazione l'osservazione messa innanzi dalla Direzione generale e riprodotta anche in quest'Aula che l'aumento del personale sia inferiore all'aumento della percorrenza dei treni.

Il confronto non deve farsi tra personale e percorrenza, perchè il personale non cresce in proporzione della percorrenza per tutti i servizi. Per esempio, il personale della vigilanza e manutenzione cresce quando crescono le linee, ma non quando crescono i treni, ed il personale di tutti i servizi ne contiene una parte che è insensibile all'aumento della percorrenza. Il confronto, se si vuol fare conformemente alle leggi della logica, deve farsi fra aumento di personale e aumento di percorrenza.

Ed allora troveremo, o signori, un risultato tutto differente: troveremo che per ogni milione di percorrenza di convogli nel triennio al 1904 si ebbe un aumento solo di 795 agenti e nel sessennio al 1910 si ebbe un aumento nientemeno che di 1,187 agenti. Onde deriva che la maggiore percorrenza di 32 milioni di chilometri che si sono avuti nel sessennio al 1910, ha recato un aumento di agenti che supera nientemeno che di 12 mila e 500 quelli che, a parità di percorrenza, si avrebbero avuto durante l'esercizio sociale.

E si tenga pure conto che, dopo il 1904, furono modificati i treni, accresciuti i riposi, diminuite le ore di lavoro; tutte circostanze che bisogna tenere presenti per rendere omogenei termini di confronto e per rendere il confronto probativo. Tuttavia e pur tenendo conto di tutte queste circostanze e valutandole, anche largamente, si arriva sempre alla conclusione, come apparisce dalla recente pubblicazione del Benedetti, che almeno per 3,000 agenti l'aumento del personale è ingiustificato. E quando si pensi che 3,000 agenti, forniti

di una retribuzione media di oltre 1,800 lire, rappresentano una spesa annua di oltre cinque milioni, si rende evidente quale danno abbia recato all'azienda lo spirito di lasciare andare dell'Amministrazione ferroviaria.

Ma il caso veramente tipico, diremo quasi rappresentativo, dell'indirizzo amministrativo delle ferrovie, è quello dell'acquisto della villa Patrizi. Noto anzitutto che non l'Amministrazione dello Stato doveva farsi autrice della distruzione di una delle poche ville che erano state salvate dalla barbarie delle speculazioni edilizie e che erano tuttora ornamento e decoro di Roma. (*Vive approvazioni.*)

Ma, prescindendo da queste considerazioni forse troppo sentimentali, dirò che questo acquisto fu effettuato, senza riflettere che pochi metri più in là vi erano terreni egualmente adatti che costavano almeno la metà di quelli della villa (*Approvazioni*) e senza nemmeno porsi il quesito, nonostante gli avvertimenti uditi anche in quest'aula, se le difficoltà delle fondazioni sarebbero state facilmente superabili con i mezzi ordinari dell'edilizia.

LEALI. Ed ora non si lavora più!

GUICCIARDINI. L'imprevidenza fu però pagata cara. Le difficoltà all'atto pratico si mostrarono tali che prima indussero l'impresa a consentire l'abbandono del lavoro e poi indussero la stessa Amministrazione, nonostante i mezzi potenti di cui dispone, a sospendere i lavori. (*Approvazioni.*)

Oggi si studia il modo di superare quelle difficoltà. Non so come e quando saranno superate. Ciò che non ignoro, o signori, è che il palazzo della ferrovie nella storia dell'edilizia statale della capitale segnerà una pagina dolorosa meritevole di seguire quella del palazzo di giustizia, che fu così severamente commentata da quel banco dall'onorevole Bertolini. (*Vive approvazioni.*)

La seconda delle cause della situazione che mina la base finanziaria dell'azienda e minaccia il bilancio ed il credito dello Stato, è l'ordinamento e la struttura dell'azienda. Di questa causa non occorre tener lungo discorso. Tutti quanti qui siamo raccolti, siamo persuasi che l'azienda ferroviaria contiene uffici troppo largamente impiantati; uffici assolutamente superflui e dannosi, come le Divisioni compartimentali; uffici che non danno quel che costano; uffici veramente decorativi, come il famoso ispettorato centrale.



La stessa Direzione generale delle ferrovie ammette l'esistenza di queste cause di spese superflue, quando riconosce che l'azienda ferroviaria ha 2000 impiegati amministrativi in più di quanti ne avrebbero avuti (a parità di tutte le altre condizioni) le compagnie private. Evidentemente, anche qui, una larghezza inconciliabile con la parsimonia, col rispetto dovuto al pubblico danaro, ha presieduto all'impianto dell'azienda ferroviaria; ed è pure evidente che, sopprimendo, modificando e togliendo, si otterrebbe una notevole riduzione del coefficiente d'esercizio. La dimostrazione analitica di questa tesi, data nei primi giorni di questa discussione dall'onorevole Nofri, è esauriente, e non lascia nessun dubbio a questo riguardo.

Ma, se in ciò siamo tutti d'accordo, l'accordo cessa, quando si vuol passare dalla diagnosi del male ai rimedi. Poichè, permettetemi di dire altamente che le proposte sancite nell'articolo primo sono, non il rimedio, ma la perpetuazione del male. Il male, o signori, non sta nel fatto che le Direzioni territoriali siano nove, anzi che quattro; sta nel fatto che il triplice ordine di poteri, sezionale, territoriale e centrale, è un'esuberanza costosa, superflua e dannosa al pubblico servizio.

Come dimostrano le aziende ferroviarie meglio ordinate, come concordano i pareri dei tecnici, senza distinzione di tecnici scienziati o di tecnici pratici, due soli ordini di poteri sono più che sufficienti; la spezzatura della rete e l'inserzione di un terzo ordine di poteri fra il potere centrale e le sezioni, può essere, forse (dico forse, perchè non tutti concordano nemmeno in questo) può essere, forse, una necessità per le grandi reti che oltrepassino i 20 mila chilometri; ma per una rete come la nostra, che raggiunge appena i 15 mila chilometri, e che non andrà più in su, dopo che ha prevalso il concetto di affidare all'industria privata le ferrovie secondarie e quelle a scartamento ridotto, l'inserzione di un terzo ordine di poteri fra il potere centrale ed i poteri sezionali, è, ad un tempo, un errore economico ed un errore tecnico; rappresenta una spesa superflua e danneggia il servizio, con gli immancabili effetti di ritardare i movimenti del servizio e di paralizzare le responsabilità. (*Approvazioni*).

Io proprio non arrivo a spiegarmi come mai il ministro dei lavori pubblici e la Giunta generale del bilancio, dopo avere implicitamente riconosciuto che un ordinamento im-

perniato sopra tre ordini di poteri è condannabile, abbiano proposto un ordinamento che, al pari di quello condannato, è imperniato sopra un triplice ordine di poteri; ed avendo sotto gli occhi, da un lato, l'esempio della Rete Adriatica, basata sopra due soli ordini di poteri e che, a giudizio di tutti, procedeva con quella maggiore regolarità che le circostanze allora consentivano, e dall'altro avendo l'esempio della Mediterranea, basata sopra un triplice ordine di poteri e che non riuscì mai, durante il ventennio, a mettersi in carreggiata, non arrivo a comprendere come ministro e Giunta proponano un ordinamento che, all'atto pratico, sarà una copia, nè rivista, nè corretta, e forse peggiorata, dal vecchio ordinamento mediterraneo.

Ricordiamo, o signori, gli inconvenienti ed i danni dell'ordinamento mediterraneo; gli attriti continui fra le direzioni compartimentali di Milano e di Napoli, specie per il movimento e per la ripartizione dei veicoli; ricordiamo lo spirito regionale che finì per dominare quelle due direzioni, non dimentichiamo la corrente dei traffici contrastata e la situazione fatta alla Toscana divisa fra due circoscrizioni ed offesa nella sua unità economica; ricordiamo, o signori, tutto questo e non esitiamo a condannare un ordinamento che sarebbe, non una riforma, non un passo avanti, ma un passo indietro ed un ritorno al passato di cui abbiamo fatto il più duro e doloroso esperimento. (*Bravo!*)

Per me, o signori, il partito da adottarsi, è chiaro: è quello indicato dalle aziende meglio ordinate come quelle inglesi, e la Paris-Lyon-Méditerranée e l'Adriatica; è quello indicato da specialisti autorevoli senza distinzione nè di origine, nè di tendenze od aspirazioni; è quello indicato da tutto il personale ferroviario senza distinzione di classe, da sindacalisti o da federalisti; da subalterni e da dirigenti, da non laureati e da laureati. Da tutte le categorie di studiosi dell'ordinamento ferroviario, viene su una voce concorde che dice: sezioni locali fortemente organizzate che riuniscano in sé i poteri delle sezioni e delle presenti Divisioni; servizi centrali limitati ai tre servizi classici della trazione, del movimento e della manutenzione; riduzione a semplici divisioni di tutti gli altri servizi centrali; concessione ad imprese private di tutti i servizi accessori, pubblicità, facchinaggio e simili.

Ed a questa voce concorde, o signori,

che viene su da tutte le categorie di studiosi, prestiamo fede soprattutto quando ribatte le dubbiezze dei timidi e le obiezioni degli interessati.

Poichè non è vero che un servizio centrale non possa guidare le sezioni di una rete di 13,000 mila chilometri; e fu giustamente osservato da tecnici autorevolissimi, la difficoltà non sta nel numero dei chilometri, ma nella divisione del lavoro; e quando questa sia tale che il capo servizio centrale riservi a sè stesso solo gli affari di ordine generale e di eccezionale importanza, egli senza difficoltà alcuna dirigerà bene e senza sforzo una rete anche più vasta della nostra.

È incontestabile l'osservazione che leggemo in questi giorni che lo studio di una disposizione generale, di un ordine di servizio, di una circolare, richiede la medesima fatica per 1,000 e per 10,000 chilometri.

Non è vero che una azienda, imperniata su due soli ordini di poteri, accentri nel servizio centrale soverchia mole d'affari: quando alle Sezioni si diano le facoltà ora concesse alle Divisioni, quando soprattutto alle Sezioni del movimento, che sono le sole (non bisogna dimenticarlo) che hanno contatto col pubblico, si diano le maggiori facoltà per risolvere i reclami e le vertenze fra il pubblico e l'azienda, si può essere sicuri che l'accentramento degli affari negli uffici centrali, non solo non crescerebbe ma potrebbe, solo che si voglia, notevolmente diminuire.

Non si esiti a sopprimere i servizi centrali del personale, degli approvvigionamenti, sanitari e legali. Il servizio centrale del personale, lo abbiamo sentito ripetere su tutti i toni in questa discussione, è un semplice ufficio di trasmissione ritardatario e costoso: abbia ognuno dei tre servizi centrali l'amministrazione del proprio personale, abbia il Segretariato la tenuta della matricola, e non si parli più del servizio centrale del personale.

E lo stesso dicasi del servizio centrale degli approvvigionamenti. È un errore economico ed un errore amministrativo che un solo ufficio provveda alle più disparate forniture ed alle necessità dei più disparati servizi: pensino i tre servizi centrali ciascuno per la propria parte, alle proprie forniture, e anche il servizio centrale degli approvvigionamenti sparisca, tanto più che ha commesso troppi errori e vissuto troppo male per meritare di vivere.

Nè si creino ostacoli, per vane considerazioni di dignità e di decoro alla riduzione a semplice divisione dei servizi centrali, sanitario e legale. Si mettano, se così si vuole, alla diretta dipendenza della Direzione generale ma, per carità, non si mantengano loro strutture organiche fuori di ogni proporzione con le funzioni che debbono esercitare: la dignità, il decoro e la utilità di un ufficio non sta nel titolo e nelle dimensioni, ma sta nella preparazione fra le sue funzioni e i suoi organi, e soprattutto sta nello spirito che lo conduce e lo anima.

Signori, io ricordo con compiacimento che fui tra i primi nel 1903 a proporre in quest'aula l'abbandono dell'esercizio per mezzo delle compagnie e l'adozione dell'esercizio di Stato.

Nonostante quanto ho esposto, la mia fede nell'esercizio di Stato non è scossa, perchè confido che quando l'azienda sia riordinata secondo criteri più rispondenti alle sue finalità, e quindi sia condotta con spirito meno prodigo e più rispettoso del pubblico danaro, l'esercizio di Stato, non solo dal lato del pubblico servizio, ma anche dal lato della finanza, potrà non tradire le speranze di coloro che lo patrocinarono.

Ma, o signori, affinché ciò avvenga credo indispensabile, oltre le riforme che ho accennato, una ulteriore riforma ed è che le tre prime autorità dell'azienda: direttore, Consiglio di amministrazione, ministro esercitino, non solo teoricamente ma anche effettivamente le proprie funzioni e ne abbiano la effettiva e reale responsabilità.

Oggi, o signori, oggi il Consiglio di amministrazione è un'accolta di eccellenti e rispettabili persone, ma non reca altro frutto che questo, di convertire l'autonomia dell'amministrazione nell'autocrazia del direttore. (*Vive approvazioni*).

Il ministro può appassionarsi o no alla Amministrazione ferroviaria, può essere sorretto, come certamente è sorretto l'onorevole Sacchi, dal più vivo sentimento del dovere e dal maggiore spirito di abnegazione, ma ha troppe altre occupazioni, e, soprattutto, ha troppi pochi contatti con l'Amministrazione ferroviaria per essere dal Parlamento con verità e con giustizia, tenuto responsabile dei procedimenti della azienda ferroviaria.

Effettivamente, o signori, nell'attualità l'arbitro supremo dell'azienda ferroviaria statale è il direttore generale. E quando, o signori, rifletto che questo funzionario esercita un bilancio di oltre 1,400 milioni che è

quasi due terzi di quello dello Stato, che ha in mano sua mezzi di azione di effetto anche politico di gran lunga superiori a quelli di qualsivoglia ministro, quando rifletto che l'opera sua ha la più diretta ripercussione sul bilancio e sul credito dello Stato, quando soprattutto penso che egli non è responsabile di fronte ad azionisti, non è responsabile di fronte al Parlamento, e che la sua autorità può in linea di fatto riuscire superiore a quella dello stesso ministro, allora, o signori, mi domando se sia conforme allo spirito e alle norme fondamentali di un regime costituzionale, che un funzionario solo sia investito di così grande autorità. (*Bravo!*)

E poichè la mia risposta non può essere affermativa, allora ricordo che il Gabinetto Sonnino aveva presentato un disegno di legge per dare al Consiglio di amministrazione autorità e fisionomia propria, per accrescere i contatti tra il ministro e l'azienda ferroviaria e per dare al ministro, con una maggiore e meglio definita autorità, una effettiva e reale responsabilità di fronte al Parlamento.

Quel disegno di legge non è stato ritirato dal presente Gabinetto, ma non è stato nemmeno portato innanzi; esso dorme placidi sonni, che somigliano molto al sonno della morte, nel seno della Giunta generale del bilancio. Eppure le necessità che lo giustificavano allora non sono ora venute meno; eppure quelle necessità mai, come durante questa discussione, sono state meglio messe in luce e documentate; eppure mai come oggi, mentre si tratta di dare nuova struttura e nuovo indirizzo all'azienda ferroviaria, quel disegno di legge sarebbe opportuno e necessario!

Signori, sono giunto al termine delle osservazioni che mi era proposto di fare. La questione che ci sta dinanzi è la più comprensiva di quante stanno, e per molto tempo staranno, dinanzi al Parlamento, perchè interessa non solo le ferrovie e l'economia pubblica, ma interessa altresì il bilancio ed il credito dello Stato e lo stesso retto funzionamento del regime costituzionale per una parte importante delle funzioni dello Stato e interessa anche il prestigio dell'Italia; perchè, o signori, l'Italia ha bisogno di distruggere la leggenda, che tanto la danneggia, che fra tante virtù non abbia anche quella dell'organizzazione, che è la virtù dei popoli forti, capaci di esercitare una funzione nella società delle nazioni.

Onorevole Sacchi, per l'affetto e per la stima che nutro per lei e per il desiderio arden-

tissimo che anche in questo argomento l'Italia rechi, e sollecitamente rechi, il suo contributo al progresso degli ordini civili, auguro che ella possa riuscire a dare alla maggiore delle nostre aziende economiche un ordinamento sicuro e soprattutto animato da uno spirito nuovo. (*Vivissime approvazioni — Molti deputati si congratulano con l'oratore.*)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Sighieri.

SIGHIERI. Onorevoli colleghi! Dopo le dotte ed esaurienti parole pronunziate da valenti oratori su questa materia, io mi sento poco incoraggiato a parlare sul delicato e complesso argomento; tuttavia confido che la benevolenza della Camera mi consenta di esprimere il mio modesto pensiero.

In massima sono favorevole al disegno di legge, sebbene riconosca che, per ottenere un tutto armonico nell'azienda ferroviaria, occorrerebbe prima riunire in un testo unico tutte le leggi che regolano la materia.

Non v'ha dubbio; gravi e profonde modificazioni bisognerebbe portare al presente disegno di legge, affinchè esso potesse corrispondere perfettamente alle esigenze sia dell'esercizio sia del personale; ma poichè ritardare ancora l'attuazione di questo disegno di legge porterebbe la Camera a ritardare anche l'approvazione di quei benefici, promessi tante volte, e attesi impazientemente dal personale, ritengo che, in mancanza di un progetto più definito, e perchè siano solleciti i provvedimenti da prendersi tanto per l'esercizio, quanto per il personale, sia effettivamente quasi doveroso approvare quello, che ci sta dinanzi, qualora il ministro accetti qualche lieve emendamento agli articoli della legge.

Molti competenti oratori hanno posto in chiaro con valedoli argomenti i pregi e i difetti di questo progetto: voglia consentirmi la Camera di riassumere rapidamente le mie idee su questo importante problema; sarò brevissimo.

Il problema ferroviario è, senza dubbio, quello, che maggiormente interessa la nostra vita nazionale, è l'avvenire dei nostri traffici che debbono grandemente, in un tempo, più o meno lontano, contribuire a trasformare tutto il nostro ordinamento sociale.

Ora, senza ricercare nella storia ferroviaria le cause, che determinarono il Parlamento italiano a rendere statale il servizio delle ferrovie, non posso fare a meno di rilevare che, se le convenzioni del 1885

fossero state stipulate con le Società concessionarie con maggiore sincerità e collo scopo di giovare al paese, noi oggi non ci troveremmo davanti alla necessità di provvedere d'un colpo al fabbisogno per sistemare il problema ferroviario. Il nostro ordinamento ferroviario, rimasto per un quinto di secolo soggetto alle gravi interpretazioni dei contratti, stipulati colle Società esercenti, rimase alla coda di quelli degli Stati esteri.

Se infatti, onorevoli colleghi, osservate che le riparazioni agli impianti fissi non si facevano più o si attendeva a farle, quando, da semplici ed ordinarie, facenti carico alle Società, assumevano carattere straordinario, per addebitarle allo Stato, e che per il materiale rotabile non si usufruì mai delle innovazioni meccaniche e della scienza, e non fu seguita la parabola ascendente dei progressi, per i quali soltanto tutti i sistemi produttivi possono avvantaggiarsi di fronte alla concorrenza degli altri Stati, voi comprendete che l'esercizio di Stato deve segnare una vera e propria rivoluzione nel servizio ferroviario, senza la quale, al punto in cui erano giunte le cose, non sarebbe più stato possibile andare avanti.

Ma, poichè è più facile demolire, che edificare, così la nuova struttura dell'ordinamento ebbe a cozzare contro una serie infinita di ostacoli, difficili a rimuoversi, sia per la non omogeneità dei metodi e dei regolamenti, sia anche per le abitudini diverse del personale.

Si disse che la istituzione dei compartimenti fosse l'unico mezzo per attuare le scosse della repentina trasformazione dell'azienda; ma, fino dalla loro creazione, si intuirono subito le difficoltà. Si comprese subito che i compartimenti non avrebbero avuto più la libertà necessaria per guidare il nostro esercizio ferroviario.

Infatti l'ingranaggio nel quale furono coinvolti i compartimenti fu così disastroso da rendere impossibile ogni radicale riforma; sebbene nella loro origine portassero un contributo fattivo all'azienda, al punto in cui sono le cose non hanno più ragione di essere mantenuti. Per verità dopo poco tempo, seguendo la storia dei compartimenti, noi ci accorgemmo che per le disposizioni di ordinativi, tutto il movimento che dipendeva dalla azienda ferroviaria subiva delle continue soste per ordini e contrordini.

Più tardi si vennero a creare le sezioni, ma fu troppo tardi, e d'altra parte anche le sezioni, dinanzi a questo ingranaggio non

ebbero quella libertà di movimento che avrebbero dovuto avere.

Ma l'arresto più grave e la paralisi più intensa della nostra azienda si deve per massima parte al servizio di approvvigionamenti; infatti, onorevoli colleghi, le nostre officine furono male imbastite, non eseguirono le riparazioni e non ottemperarono a quegli ordinativi che varrebbero a rendere più spedite le riparazioni sia al materiale rotabile sia anche agli oggetti che servono al mantenimento, e difatti pochi giorni fa è avvenuto un fatto di questo genere.

In un deposito si dovevano riparare delle locomotive (questo è per provare come il servizio degli approvvigionamenti non può funzionare e non ha funzionato come avrebbe dovuto), e vi mancava del metallo per saldature, della maganesina o che so io. Ebbene, in nessuno dei nostri magazzini vi era quel metallo necessario alle saldature! Cosa avrebbe dovuto fare il capo deposito? Chiedere in via ufficiale quel metallo che gli occorreva.

Ma neppure nella capitale vi era, e non si poteva andarlo a prendere nei magazzini privati, perchè bisognava seguire tutta quella trafila che è necessaria in un sistema burocratico come il nostro.

Quindi io ritengo che sia grave errore affidare questo servizio approvvigionamenti a delle persone che possono essere ottimi funzionari amministrativi, ma che non possono essere giudici tecnici, perchè anche quando il direttore di un ufficio di approvvigionamento deve prendere dei metalli, degli utensili, delle macchine, o qualche altra cosa, deve poi ricorrere al personale tecnico, dal che si rileva una contraddizione in termini.

Mentre, se il servizio di approvvigionamenti fosse dato con questa maggiore libertà alle sezioni, certamente tutti questi perditempi non avverrebbero.

Ora il nuovo disegno di legge, ispirato ad un serio decentramento, modificando, me lo permetta l'onorevole ministro Sacchi, modificando anche tenuemente (vede, io non sono di quelli che vogliono profonde variazioni all'articolo primo: ritenendo che basti una lieve modificazione) modificando lievemente l'articolo primo (e poi spieghere quali modificazioni potrebbero farsi) si potrebbero effettivamente ottenere degli indiscutibili vantaggi anche sotto il punto di vista della diminuzione del personale amministrativo.

Per esempio, le quattro divisioni d'eser-

cizio sono a mio parere o troppe o troppo poche.

Se alle divisioni volete dare una vera e reale autonomia foggiandole, come altri oratori hanno detto qui, sul tipo di quella di Ancona, ne bastano due e non ne occorrono quattro, perchè in tal caso occorre ordinare il nostro sistema di esercizio sul tipo di quello che avevano foggiato la rete Adriatica e la rete Mediterranea. E qui non sono d'accordo con alcuni miei colleghi, i quali pretendono invece di frazionare i servizi ferroviari in tanti centri diversi fra loro.

Io ho sentito dire: foggiate dei triangoli, dei quadrilateri e roba simile.

Il nostro servizio ferroviario posto in relazione con la conformazione geografica della nostra Italia, che rappresenta un grande e immenso scalo sul mare, lungo il quale possono essere stabiliti dei bellissimi approdi tanto dalla parte dell'Adriatico quanto dalla parte del Mediterraneo, non può essere frazionato in quei dati compartimenti o divisioni di servizio come si vogliono chiamare: il farlo credo che sarebbe un errore.

Sarà forse una cosa mal pensata da parte mia; ma, onorevoli colleghi, riflettiamo bene: gli uomini sono sempre uomini, e in tutti è vivo il desiderio di fare quello che gli altri non fanno.

È bella questa gara di emulazione; è bella in certi casi, è vero; ma badate: in questo delicato servizio gli uomini dovrebbero essere messi da parte, e dovrebbero essere messe da parte anche quelle caratteristiche regionali per le quali in fondo noi tutti siamo proclivi.

Non c'illudiamo.

Io ho sentito dei colleghi che si lagnano perchè per esempio, è stata tolta la direzione compartimentale da una città o perchè la direzione non è stata posta in una altra; perchè invece di tre se ne sarebbero potute costituire cinque o magari sette o magari nove.

Ma di fronte ai grandi interessi nazionali tutti dobbiamo cedere. Tutti dobbiamo cedere dinanzi ad un sentimento grande, quale è quello dell'interesse dei nostri traffici, delle nostre industrie e delle nostre aziende!

E allora, io penso che, lambiccarci la mente per stabilire queste divisioni d'esercizio, non sia cosa che possa molto giovare a quello che ora stiamo discutendo.

Infatti, se alle divisioni, dicevo, voi date quella regolare autonomia che è necessaria per esplicare tutte le funzioni che si collegano a questo grande ed importante problema, le divisioni che voi avete stabilito di fare sono a mio parere o troppe o troppo poche.

Ora la dotta relazione dell'onorevole Abignente e le assennate discussioni seguite in seno alla Giunta del bilancio provano luminosamente che il progetto di legge è in qualche parte difettoso; ma, stante l'ora incalzante, come poc'anzi ho accennato, per addivenire se non altro alla sistemazione del personale, tanto l'egregio relatore, onorevole Abignente, quanto la Giunta del bilancio, propongono l'approvazione del progetto di legge.

Io, per parte mia, sarei stato lieto se l'onorevole Sacchi avesse accettato, se non lo stralcio, almeno un emendamento all'articolo 1° (perchè effettivamente, al punto in cui sono le cose, anche lo stralcio sarebbe dannoso), un lieve emendamento al testo dell'articolo primo che avesse limitato la legge al miglioramento del personale, perchè, per gli accresciuti bisogni della vita, ritardare i miglioramenti al personale sarebbe venir meno ad un dovere verso di esso. Quell'emendamento avrebbe reso efficace ed accettabile il disegno di legge.

Non voglio tediare la Camera con dimostrazioni statistiche, imperocchè gli onorevoli Rubini, Ancona, Wollemborg, Pacetti ed altri hanno luminosamente dimostrato e poste in chiaro tutte le disparità che vi sono tra un criterio e l'altro di esaminare la legge.

Del resto in materia di statistica non ci vogliono nè calcoli integrali, nè differenziali. Con un po' di pazienza tutti possiamo vedere in qual modo si svolgono le cose.

Ciò che è indiscutibile è che l'ingente somma devoluta dal 1905 al 1910 per questa azienda, poteva, senza recare offesa a nessuno dei funzionari che sono stati addetti a questa multiforme azienda, poteva essere meglio spesa.

Ora non dobbiamo perder tempo col fare recriminazioni; dobbiamo parlare della legge e come ben dissero gli onorevoli Rubini e Canepa, trattandosi di cosa che interessa tutta la vita nazionale, la legge deve essere discussa senza preconcetti di parte. Tutti dobbiamo portare il nostro contributo di buon volere affinchè da questa laboriosa discussione, cui hanno preso parte i migliori oratori della Camera, si traggano utili e

pratici risultati. Ed io, infimo, umile ed ultimo arrivato, porto il mio debole contributo, spogliandomi in questo momento dal mio concetto politico e ponendo tutto lo zelo affinché questa legge possa arrecare quei vantaggi che da tanto tempo attendono non solo coloro che sono a capo dell'azienda, ma anche coloro che facendo onore alla nostra industria ed ai nostri commerci attendono che il servizio ferroviario sia meglio istradato e più rispondente ai bisogni delle nostre industrie.

Dunque abbandono questa parte della legge, perchè ho già espresso il mio pensiero: sono favorevo'issimo alla legge. Anzi, in questo momento, devo fare una dichiarazione che forse sorprenderà alcuni miei amici di questa parte della Camera.

Io darei volentieri all'onorevole Sacchi sconfinata libertà di azione purchè assumesse la responsabilità di mettere tutto il suo zelo, tutta la sua attenzione per risolvere una buona volta questo benedetto problema ferroviario, per trovare il modo di contentare il personale e per ottenere un migliore andamento nel servizio.

Oggi l'onorevole sottosegretario di Stato ai lavori pubblici viene qui a rispondere alle nostre interrogazioni intorno al servizio ferroviario, sapendone forse meno di noi, perchè la Direzione generale delle ferrovie dice solo ciò che le conviene ed il Governo quasi se ne disinteressa. Occorre dunque collegare i due ordini di responsabilità, quella della Direzione e quella del Governo: abbia la Direzione generale delle ferrovie la più sconfinata libertà nella esplicazione dei suoi ordini e non tema le ingerenze politiche; ma abbia anche il dovere di rispondere a quello che il ministro ha interesse di sapere, perchè egli a sua volta possa rispondere ai singoli deputati.

Io dunque, ripeto, son disposto a concedere la più illimitata libertà di azione al ministro, purchè nella legge si disciplinino meglio i legami che passano tra l'amministrazione delle ferrovie ed il Governo.

Ciò premesso, mi permetta la Camera di fermarmi su due argomenti, sull'acquisto dei nuovi carri e sul personale, e non si spaventi, chè sarò brevissimo.

Io mi dichiaro senz'altro contrario allo acquisto di nuovi carri e ne spiegherò la ragione. Me lo permettano i colleghi anche perchè, al punto in cui siamo, trattandosi di un disegno di legge così importante che passa sopra ad ogni concetto politico e racchiude in sè i germi della vitalità na-

zionale, credo che prolungare qualche giorno di più la discussione, non sarà male: il Governo e la Giunta del bilancio sapranno prendere dai nostri discorsi quel poco che vi è di buono, scartando il cat-tivo.

E dico subito perchè sono contrario all'acquisto dei nuovi carri, mentre continuamente si grida che in certe epoche dell'anno i carri assolutamente mancano. E non lo nego: io stesso pochi mesi fa ho avuto occasione di constatare la mancanza di carri in molte stazioni del mio collegio e da ogni parte mi si facevano premure perchè portassi la questione alla Camera con interrogazioni ed interpellanze perchè i carri mancavano, e fu in quella occasione che io volli persuadermi della ragione di ciò.

Le cause varie e molto discutibili si possono riassumere nelle seguenti. Anzitutto è da lamentare la mancanza di binari di smistamento nelle stazioni delle linee più importanti, e a ciò occorre provvedere presto per rimediare a questo grave inconveniente.

Sapete dirmi sull'importante arteria di traffico Pisa-Genova quali stazioni di smistamento vi sono? Nessuna.

Inoltre mancano nelle stazioni i binari di rifugio: quei pochi che vi sono, sono costruiti in senso contrario al bisogno ed alle esigenze delle nuove locomotive che abbiamo. L'Italia possiede le più perfette locomotive che vi siano, grazie al genio ed allo studio dei nostri ingegneri, dinanzi ai quali si inchinano anche gli stranieri; ebbene, queste locomotive che potrebbero trainare un numero considerevole di vagoni, mettiamo 50, non ne tirano in fatto più di 30, perchè i binari di coincidenza non sono così lunghi da contenere tutto il treno, qualora sia composto di 50 carri.

Ora se la potenza di queste locomotive potesse essere sfruttata convenientemente, i carri potrebbero meglio utilizzarsi, e non si lamenterebbe più la loro mancanza.

Sulla linea Genova-Roma occorrerebbero almeno due stazioni di smistamento, una presso Pisa, dove fa capo l'importante commercio del porto di Livorno, e l'altra presso Grosseto dove fa capo l'importante commercio di Civitavecchia. In questo modo si utilizzerebbero i carri molto meglio di come si fa oggi.

Ma perchè presso le officine private sta giacente una percentuale di circa 15 mila carri?

Questo pensiero è stato magistralmente

scolpito dall'onorevole Abignente nella splendida sua relazione. Egli dice:

« Nell'ultimo quinquennio, i carri sono saliti da 66,610 a 90,536 e quindi si sono accresciuti del 36 per cento all'incirca; gli 8,000 carri dei quali il Governo propone l'acquisto sono il 9 per cento della dotazione attuale.

« Messa dunque per base — e non v'ha luogo a dubbio — che la mancanza dei carri è evidente là dove il carico dovrebbe effettuarsi, e che quindi evidente è la mancanza di essi nei riguardi del commercio, è a ricercare se e fino a qual punto la mancanza stessa sia da attribuire a reale deficienza di dotazione o non piuttosto a scarsa utilizzazione di quelli disponibili ».

Più bella sentenza non poteva dire. Ha colpito proprio nel segno.

Ritorno al mio dire. Quindicimila carri sono annualmente in riparazione. Ora io credo che rimediare a questo grave inconveniente non sarebbe poi cosa molto difficile. Se avete mai assistito alla formazione di un treno merci, avrete visto che, dei vagoni di dieci tonnellate, si interpongono e si accodano a vagoni di diciotto e venti tonnellate. Ne viene che, quando il treno si arresta, per quanto i vagoni siano muniti di freni perfetti e ben funzionanti, chi ne tocca è il carro più debole. Per diminuire dunque i guasti dei carri, basterebbe aver cura di formare i treni in modo omogeneo e con carri di eguale portata.

Ma vi è un fatto tipico che non voleva accennare, ma che è bene che vi ricordi. Qualche anno fa, a Torino, fu acquistata una certa quantità di terreno per costruirvi otto o nove binari, da tre anni, sono stati messi molti carri, che sono rimasti là giacenti. È questo un fenomeno che si verifica tutti i giorni in altre stazioni. Poco tempo fa, il capo stazione di Grosseto, spedì a Cecina un treno composto di una cinquantina di carri vuoti. Il capo stazione di Cecina, non avendo posto dove collocarli, telegrafò a Grosseto ed ebbe la risposta di istradarli per Casino di Terra. Anche qui non essendovi posto, furono mandati a Volterra da dove furono mandati a Grosseto, dopo parecchi giorni di viaggio, non solo togliendo questi carri alle richieste di commercianti e facendo perdere allo Stato il beneficio della loro utilizzazione, ma cagionandogli anche spese enormi pel consumo di carbone, disturbi di treni, ecc.

Dunque si fa presto a dire: costruiamo quattro, sei, otto mila carri. Ora la Com-

missione ne propone quattro mila. Io sono convinto che questa spesa di 50 o 60 milioni... (*Interruzioni*) di 28 milioni, voi dite, quello che saranno insomma, potrebbe essere meglio impiegata. Se l'onorevole Sacchi vorrà in qualche modo devolvere questa spesa per l'acquisto dei carri, alla costruzione dei raddoppi di binario, io credo che renderà un grande servizio allo Stato. Perchè diversamente, se prenderete i carri e non saprete dove ricoverarli, non farete che aumentare la confusione. E poi è vecchio assioma che nell'abbondanza è maggiore lo spreco. Quando vi sia abbondanza di carri, se se ne guasta uno, si mette all'officina e si lascia lì, perchè non c'è l'urgenza di riprenderlo essendone facile il rimpiazzo. In una parola sono contrario a questa spesa per le ragioni che ho detto.

E vengo al personale, senza discutere le cifre da tutti ormai conosciute, limitandomi in massima a raccomandare il personale malamente retribuito, perchè è teorica costante ed è saggia prudenza di provvedere nella giusta misura a garantire un equo stipendio ed un giusto salario a coloro che prestano con diligenza ed amore la propria opera nei grandi servizi che riguardano la collettività.

Ora per quanti addebiti voi possiate fare a questo benemerito personale, basta che esaminiate il suo vero bilancio, perchè vi troviate dinanzi ad una dolorosa verità. Io potrei prendere i cantonieri, ma non voglio prendere nè una categoria troppo bassa nè una categoria troppo alta, prenderò una categoria media, prenderò un capo treno: ebbene, il suo primo stipendio è di 1080 lire, novanta lire al mese, altre novantacinque di competenze accessorie, in tutto 1185 lire. Lorde però. Ora deducete la ricchezza mobile, la cassa pensioni, la massa vestiario, le multe, le cessioni, la pigione di casa, anche modesta, ponete pure trenta lire, e vedrete che il capo treno viene a prendere centoventi lire al mese, conglobandoci le competenze accessorie.

Ma con 120 lire esso deve vivere per venti o venticinque giorni del mese fuori di casa. Ora io non voglio impressionare la Camera con cifre piagnucolenti, io vengo qui per affermare solennemente che, mentre da tante parti si è gridato (ed ieri ho sentito molte voci) che il personale ferroviario è troppo lautamente remunerato, mi ha fatto impressione quando mi è passato sotto gli occhi il caso del capo-treno, che è uno dei meglio pagati.

Esaminando spassionatamente la cosa si rileva che alla fine del mese a questo funzionario resta la remunerazione di 70 o 80 lire. E supponendo che egli abbia quattro o cinque figli e che viva in una grande città come Roma, non può che dibattersi negli spasimi atroci della miseria.

Io credo quindi che la Camera italiana, la quale è stata sempre sensibile a tutte quante le cose buone, non voglia lesinare ancora lo stipendio di questi onesti lavoratori.

E mi auguro che l'onorevole Sacchi, che all'alto sapere accoppia anche la bontà dell'animo, si compenetrerà della questione e studierà il modo per mettere in grado i funzionari delle ferrovie di poter prestare il loro servizio con zelo e senza lagnanze.

Ma se volete, come diceva l'amico Cellesia, che l'onorevole Sacchi metta il suo pizzico di Briand, nella legge, è necessario che egli accompagni a questa energia (che poi del resto io non credo sia soltanto da attribuirsi a Briand), anche quella razionalità di concetti perchè le paghe ed i servizi sieno meglio distribuiti e disciplinati.

E soprattutto raccomando all'onorevole Sacchi la questione dei turni e dei dormitori. Nessuno ancora ha accennato a questa questione gravissima dei dormitori e dei turni che si danno al personale viaggiante. Tranne pochissime eccezioni ed in poche stazioni, bisogna esaminare in quale stato si trovino i dormitori e quale sia la distribuzione dei turni, come attualmente viene fatta.

Pochi giorni fa un frenatore mi diceva che aveva lavorato tanto e che si addormentava perchè non ne poteva più.

Questo non deve succedere. Bisognerebbe proibire assolutamente che coloro che prestano servizio nel personale viaggiante lavorino oltre le dodici ore.

Ma, caso strano, come ho sentito la voce di questo frenatore che si lamentava di un eccessivo servizio, io ho dovuto poi ascoltare la voce di un altro impiegato delle ferrovie che mi diceva, che non avevano nulla da fare e che stavano mesi senza spendere un'ora di tempo per il disbrigo degli affari d'ufficio. (*Interruzioni*).

No, perchè sono vari i rami delle ferrovie e quindi è questo il servizio che va meglio organizzato.

Io credo che la cosa dipenda dal troppo accentramento, dalla questione burocratica, che impedisce di vedere a quelli che sono lontani il movimento dei singoli uffici.

Ed ora, onorevole Sacchi, debbo richiamare la vostra attenzione anche sugli impiegati anziani.

Con l'articolo 8 si è provveduto in parte agli anziani licenziati prima del 1909, ma nulla si dice per quelli che andranno in pensione dopo il 1909.

Ora i funzionari, i quali hanno servito con zelo tre Società, dalla Romana alla Mediterranea e a tutte le Società passate e che si trovano ad aver dato all'azienda ferroviaria le migliori energie, non devono poi essere mandati in pensione, senza usufruire dei benefici contemplati da questa legge per gli altri.

Non voglio più tediare la Camera; e vengo, senz'altro, alla fine, non senza domandare scusa alla Camera del tempo che le ho fatto perdere.

Per quanto esigenze di bilancio possano rendere titubanti Camera e Governo ad accogliere le domande dei funzionari, mi permetto di fare speciale raccomandazione al ministro, per una sincera e definitiva sistemazione del personale addetto alle ferrovie: perchè, senza un completo accordo, la prosperità della nostra azienda ferroviaria non potrà progredire.

Gli uomini d'alto valore, che compongono la Giunta del bilancio e che sono penetrati di quanto vengo dicendo, hanno consacrato, nella relazione, con nobilissime parole, questo sentimento, quest'augurio, questo concetto; ed al Governo, dove siedono uomini d'alto valore, dall'onorevole Luzzatti all'onorevole Sacchi, non deve mancare il modo di sistemare il personale che da tanto tempo aspetta un miglioramento dei propri stipendi ed anela di prestare il proprio servizio con decoro e dignità.

Ed un'altra raccomandazione debbo fare per un'altra categoria di impiegati, che nel disegno di legge non è rammentata. Alludo agli avventizi, che sono addetti alle costruzioni. Onorevole Sacchi, anche a quel personale che si spinge nelle viscere della terra, che ivi presta la opera propria e che è reduce da studi dolorosi e faticosi, quali sono quelli della matematica, anche a quel personale dovete trovar la maniera che la legge garantisca un beneficio.

E, poichè abbiamo fatto un ruolo aggiunto per gli avventizi del catasto, non vedo perchè a questi avventizi ferroviarii, di cui pure si ha bisogno, non si debba provvedersi, in qualche modo.

Chiudo con un augurio. Tra pochi giorni saranno solennemente festeggiate qui, nella



Roma della terza Italia, le feste giubilari della patria; ebbene, cerchi l'onorevole Sacchi di mettere una pietra sul passato, rimettendo in servizio coloro, che, in un momento di esaltazione, contribuirono a formare lo sciopero del 1907.

In certi momenti della vita, gli animi ardenti e più generosi si slanciano, con pericolo proprio, rischiando la propria posizione sociale, per idee che, esaminandole attentamente, trovano le loro attenuanti nella momentanea esaltazione.

Orbene, in questo momento in cui siete disposti a consolidare in un disegno di legge (ed io, ritornando al mio primo dire, sono disposto a dare al Governo una grande libertà, e pieni poteri, per la sistemazione definitiva del servizio ferroviario). In questo momento solenne, dico, in cui siamo per festeggiare gli eroismi dei nostri martiri che ci diedero questa Italia libera e forte, dimenticate quegli atti che possono avere trascinato i più generosi e spinto i più ardenti a commettere anche delle mancanze, per ottenere la pacificazione sincera di chi deve dare all'azienda ferroviaria tutta la propria energia, concedendo agli impiegati il loro giusto salario e riammettendo in servizio coloro che furono licenziati. (*Benissimo!*)

#### Chiusura della votazione segreta.

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

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

#### Si riprende la discussione del disegno di legge sull'ordinamento delle ferrovie.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Arturo Luzzatto, il quale, svolgerà anche il seguente ordine del giorno da lui presentato insieme con altri colleghi:

« La Camera, ritenuto:

che la retribuzione del personale ferroviario debba essere non solo in relazione coi bisogni sempre crescenti della vita moderna, ma anche del dovuto rapporto con le paghe che corrisponde per attribuzioni similari l'industria privata affinché non avvenga una selezione economica tutta a danno dei servizi di Stato; e che una più equa retribuzione del personale possa benissimo

non tradursi in un forte aggravio per l'esercizio ferroviario, in quanto si avrà allora diritto di esigere una maggiore e migliore somma di lavoro e si potranno applicare utilmente notevoli semplificazioni nel servizio, in modo da raggiungere le percentuali di spesa già realizzate in altre amministrazioni ferroviarie di Europa; ritenuto inoltre che le tariffe ferroviarie debbono, pur tenendo nel dovuto conto le ragioni dell'economia nazionale, essere sempre in relazione alla spesa necessaria per l'esercizio, in modo che l'ingente capitale impiegato dia un reddito non inferiore all'attuale, passa alla discussione degli articoli.

« Arturo Luzzatto, Ciracolo, Cutrufelli, Cannavina, Zaccagnino, Giovanni Amici, Riccardo Luzzatto, Chiaraviglio, Romussi, Loero ».

LUZZATTO ARTURO. Dopo oltre una settimana di ampia discussione, io non prenderei la parola, perchè temerei di stancare i colleghi, se non avessi il mandato oltrechè di esprimere il mio modesto pensiero anche quello di parlare a nome del gruppo radicale, il quale non si può disinteressare di un così alto problema che si collega da un lato all'economia nazionale, che attende da una migliore sistemazione dei servizi ferroviari un valido aiuto allo sviluppo sempre crescente dei suoi traffici, e dall'altro mira a compiere un'opera di giustizia ormai già troppo ritardata verso il personale ferroviario.

Prima che cominciasse questa discussione sembrava che fosse incontrovertito che il nostro ordinamento ferroviario fosse molto difettoso e che al duplice scopo dell'economia dei servizi e della loro migliore sistemazione fossero necessarie radicali modificazioni per ottenere quel decentramento che sembrava da tutti desiderato; senonchè, quando fu presentato questo disegno di legge, io fui molto sorpreso di vedere le opposizioni che incontrava da una parte e dall'altra e soprattutto che incontravano quei provvedimenti che a me sembravano tendere a quel decentramento. Io ho studiato in tutti i suoi dettagli questo disegno di legge per rendermi conto delle sue disposizioni e francamente debbo dire che ho dovuto convincermi che nel suo complesso merita approvazione.

Infatti, se noi ricordiamo il passato, se noi andiamo ad esaminare le ragioni per le

quali il sistema dei compartimenti che avrebbe dovuto rappresentare il massimo decentramento, da principio non ha dato buoni risultati, non è chi non si renda conto che la ragione principale sta per l'appunto nelle difficoltà che abbiamo avuto all'inizio del nuovo ordinamento ferroviario, all'inizio, nel quale ci erano non solo difficoltà di cose, ma diciamo anche, una grande difficoltà di uomini, che non avevamo da mettere a capo dei medesimi.

E se allora per le difficoltà che vennero specialmente dagli uomini, se per rimediare a quel gravissimo disservizio che tanto danneggiò i traffici, si è dovuto venire ai servizi accentrati, si è dovuto venirvi specialmente, non dimentichiamolo, perchè mettendo quei servizi al centro davamo all'uomo molto atto, molto capace che avevamo posto a presiedere all'azienda ferroviaria, il modo di dare il massimo rendimento col poco personale veramente efficiente del quale poteva in quel momento disporre.

E se il sistema dei compartimenti sembrato da principio opportuno, poté in un certo momento sembrare eccessivo in un senso, perchè portava forse troppo disgregamento nei servizi; l'altro sistema, d'altro canto, si dimostrò però eccessivamente accentratore ed ha portato inconvenienti non meno gravi specie nei riguardi della spesa.

Ed allora mi pare strano che non si voglia ammettere che tra un primo sistema che ha dato inconvenienti ed un secondo sistema che ne ha dato pure di abbastanza gravi, non se ne debba cercare un medio, quel sistema il quale sembra suggerito dall'esperienza che abbiamo fatto.

A questo riguardo mi sia lecito però anzitutto osservare che forse del modo con cui è stato accolto questo disegno di legge, specialmente nei riguardi dell'articolo primo, ha anche qualche colpa il modo come fu presentato nella relazione del ministro, perchè in quella relazione si sembra quasi voler dar ragione delle modificazioni all'ordinamento soltanto per la necessità di fare delle economie per far fronte all'aumento delle paghe del personale.

Cosicchè si offre facile il destro all'onorevole Rubini, di venire a dire alla Camera che per un milione e 800 mila lire di economia, che dal suo punto di vista sembrano anche non realizzabili, sia poco opportuno di apportare questo cambiamento che a suo parere può anche recare perturbamento nell'azienda ferroviaria, specie in quest'anno

in cui ricorrono anche movimenti straordinari di treni per le esposizioni di Torino e di Roma. Io credo però che quello che non è espresso chiaramente nella relazione, la ragione cioè delle modificazioni che si debbono apportare sia bene dirla ben chiara ed aperta. E la ragione è questa, che ormai è dimostrato nonostante quello che ha voluto ancora dirci oggi l'onorevole Guicciardini, che con una direzione unica non si possono bene amministrare 14 mila chilometri di ferrovia con 147 mila agenti, specialmente nelle condizioni difficili in cui questo lavoro si svolge in Italia, sia per la configurazione del nostro paese e le difficoltà delle linee, sia per la eccessiva irrequietezza, diciamo pure, del personale.

Ed allora; se questo è il parere espresso da persone competenti, ne viene chiaramente che il concetto veramente informatore di tutto questo disegno di legge, la parte principale del medesimo debba essere la divisione della rete in direzioni che abbiano un congruo numero di chilometri e di personale sotto di loro.

E poichè avevamo davanti un esempio che ha dato buoni risultati per parecchi anni, ossia l'esempio dell'Adriatica, ecco che ne viene la opportunità di organizzare le diverse direzioni che andremo a fare presso a poco sul tipo dell'Adriatica, però coordinandolo con dei servizi centrali, per metterlo in armonia coi bisogni nostri attuali e dare loro un tale assetto che sia compatibile anche con l'aumento del traffico. Perchè noi dobbiamo esaminare la sistemazione e la riduzione dei servizi attuali centrali non solo in rapporto al movimento presente, ma anche in rapporto al movimento che andrà, come speriamo, aumentando, mentre conservando il sistema attuale questo aumento verrebbe a portare un tale congestionamento dei servizi da produrre inconvenienti a brevissima scadenza.

A questi concetti io sono in massima favorevole; però se dovessi scendere ai dettagli dovrei dire, per esempio, che veramente non saprei *a priori* comprendere la ragione perchè si sia scelta Torino piuttosto che Milano come sede di direzione mentre Milano sembrerebbe davvero più centrale che Torino, come pure mi sembra che sia più centrale Firenze che Bologna e sia anche pericoloso, e su questo richiamo tutta l'attenzione del ministro, mettere il porto di Livorno alla dipendenza di due direzioni diverse.

Siccome il movimento nostro non è, come è stato detto, un movimento longitudinale, ma è un movimento essenzialmente trasversale, come lo dimostra la statistica che darebbe alla futura direzione di Torino il 55 per cento movimento totale delle merci, nel solo triangolo Genova-Torino-Milano, così bisognerebbe fare nuovi ed accurati studi di addivenire alla divisione della rete nelle diverse direzioni.

Ma, ripeto, non voglio entrare nella discussione di questi dettagli tecnici perchè, secondo me, bisognerebbe anzi lasciare arbitro il Governo di fare quell'ordinamento ferroviario che sembrerebbe più opportuno dopo quei maturi studi che dovrebbero essere fatti in proposito.

È perciò che noi di pieno accordo nel concetto di un largo decentramento, e con la piena fiducia nel ministro che siede a quel banco, abbiamo presentato un emendamento all'articolo primo che sarà svolto a suo tempo.

Premesso dunque e messo come caposaldo questo concetto del decentramento, dobbiamo pensare ad avviarci verso un completo assestamento del nostro servizio ferroviario; ed a questo proposito vorrei dire all'onorevole Nofri, che mi duole di non veder presente, che il suo sistema per trovare 8 milioni di economie mi sembra un po' troppo semplicista, e mi ha l'aria di quel sistema che si usava negli eserciti antichi, cioè della decimazione; perchè si fa presto a dire che si diminuirà il numero degli ispettori e degli impiegati, pur conservando quasi intatto l'attuale ordinamento, ma manca la prova che con tale sistema i servizi possano ugualmente funzionare.

Ciò non toglie però che nel suo discorso non siano contenute parecchie verità, soprattutto quando egli ha accennato all'aumento eccessivo del personale; verità questa che tutti riconosciamo ed in conseguenza della quale sono necessarie delle modificazioni. Tuttavia bisogna riconoscere che questo aumento è in parte anche la conseguenza dell'esercizio di Stato ed ammettere che, se noi da questi banchi abbiamo voluto l'esercizio di Stato, è stato appunto perchè credevamo e crediamo che le ferrovie rappresentino un servizio pubblico e non una industria.

Il parlare dunque, come si è fatto, di industrializzare questo servizio mi pare che sia vana parola perchè, come ha detto del resto benissimo anche l'onorevole Bertolini,

nell'esercizio di Stato manca la caratteristica principale dell'industria che è l'interesse diretto dei dirigenti.

Ed allora lasciamo da parte questi aggettivi e verbi industriosi e contentiamoci d'impedire una eccessiva burocratizzazione.

L'onorevole Nofri però era almeno logico, perchè arrivava, nella fine del suo discorso, a proporci un sistema più, o meno, realizzabile di economie.

Ma che cosa dovremmo dire dell'onorevole Rubini, il quale prima fa una critica a fondo di tutto il sistema ferroviario, e poi, da ultimo, arriva a proporre lo stralcio dell'articolo primo, cioè al nichilismo, applicato alle ferrovie.

Dico nichilismo perchè l'onorevole Rubini, competentissimo in questo argomento, che da poco tempo è stato ministro dei lavori pubblici, non può non sapere che, se noi adesso facciamo lo stralcio dell'articolo primo e rimandiamo le nostre decisioni al futuro, togliamo ogni possibilità al ministro di fare qualunque cosa, perchè l'autonomia ferroviaria funziona perfettamente nella parte, che impedisce al ministro di intervenire, ma che permette all'Amministrazione ferroviaria un aumento qualunque del personale.

Ma di discorsi, che sono arrivati a conclusioni, opposte a quelle, che sembravano da principio indicare, ve ne sono altri. Io alludo al discorso dell'onorevole Bertolini. Evidentemente io non posso, non debbo e non voglio dare diplomi di competenza all'onorevole Bertolini, il quale è stato per parecchi anni ministro dei lavori pubblici ed è arrivato a quel posto non con un sistema di selezione a rovescio, come accennava egli stesso l'altro giorno.

L'onorevole Bertolini ha parlato con molto brio, con molta competenza, ha tenuto incatenata la Camera per quasi due ore, ed avrebbe quasi persuaso i colleghi, se... questi non viaggiassero e non fossero sempre a contatto con le vive correnti commerciali ed industriali del Paese.

Per l'onorevole Bertolini il servizio ferroviario va benissimo e il pubblico non ha diritto di reclamare e di alzare la voce. Io credo che noi del Parlamento abbiamo davvero poco diritto di reclamare e di alzare la voce, io veramente potrei dirvi che nel 1903 avevo segnalato il pericolo grave al quale andavano incontro, ma è un fatto che il Parlamento ha lasciato venire a scadenza, come uno scolaro negligente gli esami, il 30 giugno 1905, senza aver affatto provve-

duto. Il Parlamento quindi non ha ragione di reclamare e di alzare la voce, ma il pubblico ha tutte le ragioni immaginabili. Ma, onorevole Bertolini, se è vero che il servizio nel 1905 fu assunto in condizioni disastrose, se è vero che sarebbe potuto succedere un disastro se non avessimo avuto a capo dell'Amministrazione il commendatore Bianchi, al quale va data immensa lode per aver fatto più di quello, che chiunque altro avrebbe fatto al suo posto, non è men vero che miglioramenti da fare ci sono ancora, e che il primo a riconoscerlo è il direttore delle ferrovie, che, lo dice lui stesso, se fosse in questa Camera sarebbe il più grande critico dell'Amministrazione ferroviaria. Ma esaminiamo un po' queste constatazioni troppo ottimiste. L'onorevole Bertolini, che è stato altra volta ferito dalle medie dell'onorevole Rubini, ha brandito ora la stessa arma e, prendendo alcune cifre della relazione dell'onorevole Abignente, per le quali il numero degli agenti è di 283, nove per milione di traffico..

ABIGNENTE, *presidente della Giunta generale del bilancio e relatore*. No, lo dice al relazione della Direzione generale.

LUZZATTO ARTURO. Sta bene. Dunque, prendendo le cifre di quella relazione, ha voluto provarci che vi erano anche troppo pochi agenti, perchè in talune linee estere ve ne sono anche di più, ma egli ha dimenticato che nella stessa relazione del direttore generale delle ferrovie si dice che ci sono circa 2 mila agenti di più, e secondariamente poi, che in fondo, questi paragoni di medie a milioni di traffico, non mi paiono razionali, in quanto vi è nel personale una quota fissa rappresentata da guardabarricade, da cantonieri, e anche da capi stazione, che non sono in relazione all'aumento del traffico, e non debbono perciò aumentare nella proporzione in cui aumenta il traffico. E seguitando sempre nelle medie che ci ha voluto portare l'onorevole Bertolini, vediamo quella delle vetture leggere. Le nuove vetture leggere, secondo l'onorevole Bertolini, vanno benissimo, perchè hanno dato una quota di riparazioni per mille chilometri inferiore a quella di altre vetture.

Ma l'onorevole Bertolini si è dimenticato di un altro elemento, e che è di grande importanza, cioè che queste vetture sono nuove, e che sarebbe bisognato prima vedere la vita media di queste vetture, perchè è impossibile fare confronti fra materiale vecchio e materiale nuovo.

Per cui, cosa avviene? Che per il ragiona-

mento dell'onorevole Bertolini, al contrario di quello dell'onorevole Rubini, si sarebbe dovuti andare per direttissima allo stralcio dell'articolo primo, perchè, se tutto andava bene nel migliore dei mondi ferroviari possibili, è perfettamente inutile dare i pieni poteri al ministro; perchè, gli si sarebbero dati? per far che cosa? Niente.

Di questa che arriveremo a questa conclusione: che voteremo insieme con l'onorevole Bertolini per dare pieni poteri al ministro, basandoci su concetti perfettamente diversi.

La verità è che qui bisogna assolutamente prendere una risoluzione e bisogna che ciascuno prenda in questo problema la sua direttiva. E diceva bene l'onorevole Calda, se noi non approfittiamo delle domande del personale che incazano e vogliamo invece scindere la questione, non arriveremo a nessuna conclusione come nel 1905, ed arriveremo fino al punto che l'aumento delle spese verrà a minare il bilancio dello Stato, ed i servizi, congestionati sempre più, diventeranno impari al loro scopo, dando così una vera prova di incapacità e di impotenza.

Ora io mi auguro che questa prova non vorremo darla, nè vorremo che i sani principi del decentramento seguitino ad essere scritti in tutti i nostri programmi e poi divengano evanescenti dinanzi a piccole questioni regionali.

E vengo, amico Sighieri, alla questione dei carri.

Anche qui noi siamo un poco vittime di queste benedette medie. Ebbene, proprio nella questione dei carri io ho trovato nelle risposte dell'Amministrazione il ragionamento più logico e preciso.

Mancano, dice l'Amministrazione, e del resto questo lo sappiamo tutti, mancano i carri nella stagione autunnale per la vendemmia.

La media degli ultimi anni prova che per la vendemmia occorrono 1500 carri al giorno. Affinchè possano ritornare vuoti al luogo di origine ci vogliono tra sei o sette giorni, quindi, 1500 moltiplicato per 6 e mezzo, porta 10,000 carri.

Quindi il fabbisogno per sopperire alla mancanza durante la vendemmia è di dieci mila carri. Qui però, in queste risposte, si dice che noi abbiamo una cattiva utilizzazione dei carri dal punto di vista delle riparazioni, per condizioni tutte speciali dell'Amministrazione, che non ha avuto le officine pronte, per cui abbiamo un numero

di carri in riparazione superiore del due o tre per cento alla media dell'estero. L'amministrazione si propone di ricondurre questa media al giusto e di ricavare così duemila carri disponibili in più. Quindi il fabbisogno da diecimila carri scende ad otto mila. Intanto è questo un primo punto che risponde alla obiezione di coloro i quali, senza approfondire la questione, hanno detto: ma perchè, occorrendone dieci mila, se ne domandano otto mila?

Ma la Giunta generale del bilancio, preoccupata giustamente della questione della spesa e dell'aggravio conseguente che ne sarebbe venuto alle tariffe, ha domandato che il numero dei carri fosse ridotto a quattromila, ossia ha domandato che da un lato l'Amministrazione cercasse di spingere un po' più le riparazioni per vedere se poteva guadagnare qualche cosa di più dei duemila carri, e dall'altro studiasse il modo di migliorare l'utilizzazione dei carri.

Ha contato anche su quel miglioramento che in fondo dalle medie appare già, ha contato anche di poter far soffrire per un altro po' di tempo come ha sofferto finora il commercio, e ha ridotto la domanda a quattromila.

Ora, giunta a questo punto la domanda della Giunta del bilancio concordata con il Governo, parecchi deputati si sono opposti, contestando che vi fosse bisogno dei carri, soprattutto perchè l'utilizzazione loro non è fatta sufficientemente bene per mancanza di binari nelle stazioni, di impianti fissi, di doppi binari.

Io sono perfettamente d'accordo: se vi fossero gli impianti fissi necessari, i binari nelle stazioni, le stazioni di smistamento di cui ha voluto parlarci il collega onorevole Sighieri, i doppi binari, evidentemente la utilizzazione dei vagoni sarebbe migliore e non occorrerebbero i carri.

Però io mi son sentito dire, non ora, ma parecchi anni fa, da persone competenti dell'Amministrazione, che quando mancano gli elementi ai quali ho accennato, si può provvedere provvisoriamente con un eccesso di carri, eccesso ben s'intende inteso nei riguardi della proporzione ammessa generalmente in relazione al traffico.

E allora io dico: dal momento che i binari non si possono improvvisare, bisogna che noi provvisoriamente eccediamo nel numero dei carri, per rendere meno grave l'inconveniente.

Io credo però, siccome i quattromila carri non si possono improvvisare in un giorno,

che sarebbe molto opportuno che duemila entrassero in esercizio nella vendemmia del 1911 e duemila entrassero in servizio nel 1912 e forse anche più in là, e che frattanto si cercasse di accelerare il lavoro per i binari, per gli impianti fissi delle stazioni, ecc. A ogni modo però io desidererei che questi quattromila carri non rappresentassero una dotazione extra definitiva poi; ma dovessero a suo tempo, quando gli impianti fossero fatti e l'utilizzazione fosse migliore, rientrare nella dotazione normale.

Ecco allora che noi non avremmo più bisogno di aggravarci di questa spesa, perchè non avremmo che l'aggravio degli interessi di questa somma per tre, quattro, cinque, diciamo forse sei anni, necessari per rientrare nel servizio normale.

E neanche mi preoccupa a proposito dell'aumento dei carri l'altra obiezione che è stata fatta all'onorevole Rubini sempre sulla base di alcune medie.

Egli ha trovato che mentre eravamo qualche anno fa a metri 25.40 di binario per ogni carro, binario di stazione s'intende, adesso siamo discesi a 25.16; ed ha concluso che abbiamo un peggioramento per il movimento dei vagoni, e che siccome adesso per i quattromila carri non si prevedono che quaranta chilometri di binario di stazione, ossia dieci metri per carro, noi andiamo peggiorando ancora questa situazione.

Ora, prima di tutto, se questi quattro mila carri debbono servire per la campagna della vendemmia, evidentemente quando non servono sono più che sufficienti quaranta chilometri per ricoverarli; secondariamente poi, siccome questi carri devono servire per l'Italia Meridionale, noi non possiamo far questione di medie generali, perchè lo sviluppo dei binari in rapporto al movimento dei vagoni non è nel Mezzogiorno di 25.40 o di 25.16, ma molto maggiore.

E che ciò sia lo prova un fatto: che quando noi abbiamo avuto una congestione vera e propria al principio dell'esercizio ferroviario di Stato, congestione verificata in quell'epoca non per esuberanza di vagoni ma per mancanza di locomotive, essa è avvenuta nella stazione di Alessandria; ma non abbiamo mai sentito dire che ne siano avvenute nella stazione di Bari o in un'altra qualunque stazione del Mezzogiorno. Quindi, se andiamo alla pratica delle cose, vediamo che queste medie non servono perchè non sono applicate a quello che vogliamo fare ora.

E veniamo alla questione del personale.

Noi di questa parte della Camera abbiamo un ordine del giorno esplicito che esprime chiaramente le nostre idee.

Noi non intendiamo innanzitutto che le paghe del personale ferroviario debbano dipendere dalle sorti del bilancio delle ferrovie di Stato.

Ripeto ancora una volta, per noi si tratta di un servizio pubblico e al personale si devono imporre obblighi speciali di disciplina. Noi sappiamo inoltre che ormai, almeno secondo il nostro parere, il diritto di sciopero non è accordabile al personale ferroviario, perchè da quel servizio dipende la vita economica del paese ed anche l'interesse supremo della difesa del paese stesso.

Ma per poter imporre al personale delle limitazioni di libertà, lo Stato ha il sacrosanto obbligo di essere giusto per essere giusto non può subordinare le paghe ad una sua qualunque politica economica in fatto di tariffe ferroviarie.

Noi perciò non possiamo accettare in tutto e per tutto il limite di salario che è posto in questo progetto di legge. Noi vogliamo stabilito un limite minimo non inferiore alle 2,50; e per ciò abbiamo presentato un apposito emendamento all'articolo 2 che ci auguriamo sarà accettato dal ministro. I ventun milioni saranno ventitre e forse ventiquattro; ma potremo dire di aver fatto oggi quello che era il nostro dovere.

Per le altre categorie possiamo accettare le proposte del Governo, perchè calcoliamo molto sulle interessenze concesse al personale. Se queste interessenze saranno ben studiate, se andranno direttamente al personale in modo che chi fa le economie realmente percepisca un aumento di paga in modo che ne venga la spinta individuale del tornaconto, allora io credo che nel complesso le paghe del personale potranno essere sufficienti.

A questo proposito vorrei però mettere sull'avviso l'onorevole ministro sopra quanto è avvenuto all'epoca delle Meridionali. Le Meridionali applicarono un sistema simile a quello delle interessenze, il sistema del cottimo.

Questo sistema dette meravigliosi risultati; ma una volta ottenuta la riduzione del personale a mezzo del cottimo, formarono un nuovo organico, diminuirono il personale e soppressero il cottimo.

Ora questo fece un effetto pessimo sul personale. Non vorrei che qualche funzionario zelante ripetesse questo; per cui è

bene che lo Stato dica ben chiaro che una volta stabilite le interessenze, esse resteranno.

E allora, se daremo al personale, con queste interessenze 8 o 10 milioni di più, noi arriveremo a 35 e quindi ci avvicineremo molto a quei *desiderata* dei ferrovieri, che in fondo, rappresentano quello che è loro dovuto oggi, tenuto conto del costo della vita e di quello che si paga agli operai della industria privata.

Se dimostreremo che si può raggiungere questa meta, dando una giusta somma di lavoro, additeremo ai ferrovieri la via del dovere e dimostreremo che in noi sta non solo la forza, ma anche la giustizia ed il diritto. E allora, credete a me, non avrete più da temere gli scioperi e non sarà necessario nemmeno dar prova di forza, perchè i lavoratori figli non degeneri del nostro popolo sapranno ribellarsi alle artificiose mene di pochi mestatori cui venisse a mancare la potente leva che oggi avete lasciato loro, del giustificato malcontento.

Al fabbisogno per i miglioramenti al personale si fa fronte con economie e con aggravii di tariffe.

Le economie noi le approviamo e ne lasciamo la responsabilità completa al ministro riservandoci il diritto alla critica, se non potrà ottenere i risultati che ne spera e se egli procederà con arditezza e saprà sfrondare l'Amministrazione, divenuta alquanto farraginosa, otterrà certo di più di quello che ha promesso.

Sull'aggravio delle tariffe dobbiamo fare qualche riserva, non sulla massima, perchè, a mio parere, le tariffe devono sempre rappresentare il giusto corrispettivo del servizio prestato, e se il servizio diventa ogni giorno più costoso per il maggior costo del personale, per il carbone ecc. non è giusto che, diventando eventualmente passivo, se ne scarichi il peso sui contribuenti, e in modo perciò non equo, data la ingiustizia del sistema tributario attuale progressivo a rovescio.

Ma riguardo alla modificazione delle tariffe non posso approvare, almeno dal mio punto di vista, alcuni particolari.

Si è modificata col disegno di legge la tariffa differenziale. Ora essa aveva ed ha una ragione politica di congiungimento del Nord col Sud e mi pare irripetibile ritoccarla, mentre se si fosse ritoccata la tariffa dei treni diretti e direttissimi, con l'aumento per la prima classe, si sarebbe ot-

tenuto lo stesso risultato evitandosi però l'inconveniente cui ho accennato.

Per le merci si è applicato un sistema che davvero non so spiegarmi: si sono aumentati i diritti fissi. Questo sistema mi sembra paragonabile a quello che volesse, per esempio, applicare il ministro delle finanze colpendo con una tassa di due lire ogni cittadino per ricavarne così 68 milioni.

Non ci sarebbe in questo sistema ombra di giustizia.

Inoltre quest'aggravio, come giustamente ha osservato la Camera di commercio di Milano, pesa più sull'industria nazionale che sull'industria estera, mentre lo stesso risultato potrebbe ottenersi, senza questo inconveniente, con una revisione generale delle tariffe, in cui si tenesse conto del valore della merce e del percorso chilometrico.

Con tale revisione si potrebbe ottenere quanto occorre per i carri, che per me è poca cosa poichè sopprimo l'ammortamento e non metto a carico che 4 o 5 anni di interessi, facendo rientrare i carri nella dotazione normale, e si potrebbero anche ricavare quei due o tre milioni di più, necessari per stabilire il limite delle paghe in lire 2.50.

E finisco, onorevoli colleghi. Finisco con un auguro che le ferrovie con questa legge si avviino ad una definitiva sistemazione con degli ordinamenti che diano la semplicità, e speditezza da tutti desiderata nei servizi e che i miglioramenti delle paghe, integrati secondo le nostre proposte, portino la pace, una pace proficua di utile lavoro e franca cooperazione del personale tutto al sempre migliore e maggiore sviluppo dell'azienda ferroviaria per il bene del paese, la cui prosperità deve stare in cima ai pensieri di ogni buon italiano. (*Benissimo! Bravo! — Congratulazioni.*)

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Cutrufelli il quale svolgerà anche il seguente ordine del giorno da lui presentato

« La Camera, riconosciuto il vantaggio che si ritrarrebbe col dare alle officine ferroviarie carattere industriale, ordinandole in servizio autonomo con cointeressenza diretta nell'amministrazione e negli utili del personale operaio e tecnico, invita il Governo a provvedere ».

**CUTRUFELLI.** Onorevoli colleghi, discutendo questo disegno di legge si è detto da taluni che si è fatta troppa accademia; sarà vero, ma è anche vero che si è fatta analisi minuta sopra molti argomenti im-

portantissimi e che più di un oratore ha presentato sintesi interessantissime.

Io credo che in ordine alla prima parte di questo disegno di legge la sua bontà deriverà essenzialmente dalla larghezza di vedute con la quale sarà applicata; e l'accetto perchè penso che la Direzione generale delle ferrovie dello Stato, la quale ormai deve essersi resa conto degli umori che serpeggiano nella Camera e dei sentimenti che animano il paese, vorrà trarre, dalla libertà d'azione che le si concede, il maggior vantaggio per rendersi veramente utile nel senso desiderato dalla Camera e dal Paese

In ordine al miglioramento economico del personale, siamo tutti d'accordo: il Paese lo vuole e gli impiegati hanno dimostrato che ne hanno diritto e bisogno.

Molta maggiore importanza dà alla terza parte del progetto di legge, la quale si riferisce al miglioramento morale del personale, miglioramento che ha la ripercussione anche nel campo economico. Io vedo accennare a premi, a cointeressenze, e me ne rallegro perchè scorgo un nuovo indirizzo di governo, una promessa per l'avvenire.

In merito alla quarta parte, all'acquisto dei quattromila carri, intorno a cui molti hanno largamente discusso, l'onorevole Ancona, se non mi inganno, rilevava, cosa del resto rilevata da altri, che perchè i carri diano giusto rendimento hanno bisogno di una determinata estensione di binario. Essi possono venire bene utilizzati solo quando ad ognuno ne corrispondano cinquanta metri; mentre in Italia non ne corrispondono che venticinque metri. Non occorrerebbe quindi acquisto di nuovi carri.

Pare che l'onorevole Ancona potrebbe avere ragione, ma temo che abbia torto.

Egli crede che tra di noi ogni carro sia servito ora da soli venticinque metri di binario; ma non è così, perchè in Italia i carri non sono e non possono essere ripartiti uniformemente; egli ammette che noi abbiamo per i carri in riparazione un coefficiente che è il coefficiente normale per la riparazione dei carri in tutte le reti del mondo.

E tutto questo non è.

In Italia la cosa procede assai diversamente. Bisognerebbe degnarsi di scendere nelle officine e nelle stazioni ferroviarie del Mezzogiorno per vedere quale enorme quantità di carri è in riparazione; per vedere quanto sparuto sia il numero di quelli utilizzabili!

Mi si potrebbe obiettare che si può eliminare l'inconveniente senza bisogno del-

l'acquisto dei carri, facendo la distribuzione omogenea, riparando quelli danneggiati.

Tutto questo, onorevoli colleghi, è più presto detto che fatto. Io nego, in modo assoluto, che si possa fare sollecitamente e convenientemente la ripartizione omogenea; nego, in modo assoluto, che le nostre officine col loro ordinamento possano fare più di quello che fanno.

E allora non ci resta, per rispondere al bisogno, che un solo mezzo: acquistare i carri; acquistarli per fare fronte alle grandi esigenze dell'Italia meridionale che nel movimento dei prodotti e delle sue merci vede la sola possibilità di un avvenire migliore.

Approvo quindi, in tutte le sue parti, questo disegno di legge.

Ne segue, tenuto presente il poco conforto che ad esso viene dalla mia scarsa autorità, che avrei fatto meglio a non prendere la parola.

Ma non ho potuto, onorevoli colleghi, e mi sono creduto in dovere di abusare di voi. Mi ha indotto a parlare in primo luogo il contenuto della terza parte della legge, nella quale, come dicevo, a me pare di riscontrare una buona intenzione del Governo che, io da questo posto, ho il dovere di sfruttare, ed in secondo luogo la Giunta generale del bilancio, che alla pagina due della sua relazione, dice:

« Il presente disegno di legge, rappresenta l'inizio di una modificazione degli ordinamenti attuali, quali sono stabiliti dalle leggi del 1907-909, in quanto le dette leggi, nella loro attuazione, abbiano dimostrato o la loro insufficienza ovvero un ostacolo ad un più proprio assetto industriale ».

E la necessità della industrializzazione proclamata dalla Giunta del bilancio merita bene di essere rilevata.

Finalmente mi ha indotto a parlare una affermazione dell'onorevole Bertolini.

Prima di lui altri la fece, ma fatta da persona tanto competente, acquista singolare importanza. Egli ha affermato che « occorre cercare economie nella migliore utilizzazione del materiale, nella riduzione del personale, nelle riforme amministrative ».

Tutto ciò, conforta tanto la tesi del mio ordine del giorno, che non ho saputo resistere alla tentazione di svolgerlo e lo svolgo subito.

Io credo, onorevoli colleghi, che sarebbe di grande giovamento a tutto l'esercizio ferroviario il dare assetto industriale alle nostre officine e, per quanto ho rilevato,

penso che dovrei avere dalla mia parte il Governo.

Ma come tendere a ciò? Facendo un servizio autonomo indipendente dalla Direzione delle ferrovie di Stato e dando la cointeressenza diretta nell'amministrazione e negli utili al personale tecnico ed operaio. Ed in questo penso che dovrei essere d'accordo con tutta la Giunta del bilancio. Come conseguenza risulta poi la riforma dell'amministrazione, la riduzione del personale, la migliore utilizzazione del materiale secondo quanto desidera anche l'onorevole Bertolini.

Per meglio intenderci, in ordine alla proposta riforma, guardiamo un po' più da vicino le nostre officine ferroviarie.

Fin dal 1905, quando si venne all'esercizio di Stato, queste officine furono incorporate al servizio trazione, ed allora si costituì il servizio X che si disse della trazione e del materiale. Cominciarono subito le prime difficoltà per il loro funzionamento. I capi officina che dipendevano direttamente dal capo divisione che faceva parte delle direzioni compartimentali, cominciarono a mordere il freno. Il servizio andava male e la Direzione generale venne nella determinazione (e fece bene) di elevare a divisioni e rendere quindi indipendenti dalle divisioni compartimentali le officine maggiori di Verona, Firenze e Torino.

Ciò giovò a quelle officine, ma tutte le altre restarono nelle primitive condizioni. Erano comandate da un ispettore capo ed alla sua dipendenza da due sottocapi i quali avevano particolari attribuzioni per la trazione e per le officine.

Tra questi due sotto-capi, pur disponendo il regolamento che spesso debbano riunirsi in Comitato sotto la direzione dell'ispettore, per concretare l'unità d'indirizzo, nasceva e nasce frequentemente il disaccordo.

Ne conseguono gli ordini in controsenso, i diversi indirizzi, il disordine massimo.

Lasciamo nel loro disordine le Direzioni ed entriamo nelle officine.

Pensiamo di trovare macchine in movimento, operai in azione, capisquadra che danno utili consigli ed insegnamenti, che studiano tariffe.

Ma nulla di tutto questo. Troviamo sui tavoli cataste di corrispondenze, che nulla hanno da invidiare alla corrispondenza di una delle Divisioni dei nostri Ministeri; troviamo una grande quantità di moduli (non saranno tutti i cinquemila delle ferrovie di



Stato, ma poco ce ne manca) e troviamo i capi-tecnici ed i capisquadra che invece di istruire e sorvegliare il personale, rispondono a numerose interpellanze; sbrigliano l'inutile e complessa corrispondenza.

E manca assolutamente il controllo, manca la sorveglianza. Manca per le ragioni esposte, e manca anche perchè il sorvegliante non ha nessuna autorità. Ho sentito dire io da un operaio ad un sorvegliante che lo rimproverava: « fa' silenzio, spia! » (*Commenti*). Tanto è lo Stato quello che paga! (*Esclamazioni — Commenti*).

Onorevoli colleghi, da ogni parte della Camera il vero deve pur dirsi: occorrerebbe solo indagare sulle cause di taluni inconvenienti e dare la responsabilità a chi spetta.

Io ho visitato parecchie officine ferroviarie, e da queste visite ho riportato l'impressione che esse, ordinate così come sono, non possono in alcun modo migliorare.

Il confusionismo, il disinteresse, l'apatia sono padroni del campo e sono più forti della volontà degli uomini che vorrebbero far bene. (*Commenti*).

Rendiamoci conto del modo in cui queste officine sono costituite; facciamo addirittura un parallelo tra una delle buone officine industriali italiane ed una delle nostre officine di Stato. Guardiamo, ad esempio, come vanno le cose nelle officine di Breda, nelle officine meccaniche, nelle officine di Saronno. In esse vediamo che alla direzione suprema c'è un capo officina, poi cinque o sei ispettori, sei od otto capi-d'arte, otto o dieci capi-squadra, un piccolo numero di appuntatori della mano d'opera, ed è tutto. La segreteria, la ragioneria, la cassa, il magazzino sono limitati al puro necessario; è esclusa ogni manifestazione o tendenza burocratica.

Esaminiamo ora una delle nostre officine ferroviarie, quella di Verona, che ha 1200 operai.

In essa il personale è costituito da trenta tecnici, dei quali otto ingegneri, tre disegnatori e diciannove capi-tecnici; da cinquantanove impiegati di sorveglianza, dei quali quarantotto capi-squadra operai, ed undici guardiani; e finalmente da ottanta impiegati amministrativi! (*Commenti*).

Questo personale pesa annualmente per 400 mila lire, e grava su ognuno dei 1,200 operai per 333 lire all'anno! Tutto questo è enorme, onorevoli colleghi, e non deve assolutamente continuare! (*Approvazioni — Commenti*).

Non basta però rilevare soltanto gli inconvenienti; occorre anche additare i prov-

vedimenti riparatori da adottare. A tal fine ho creduto opportuno esaminare l'organico di una officina ferroviaria di 300 operai e di vedere qual'è il personale allo stato attuale e quale dovrebbe essere, se volessimo dare ad essa un assetto industriale.

Io non credo che, per ciò che si riferisce al personale, le nostre officine possano ridursi come una qualsiasi officina industriale. Questo anzi lo nego. Quindi non sarò molto rigoroso nella decimazione di cui or ora ha parlato l'onorevole Luzzatto.

Allo stato attuale, una delle nostre officine di 300 operai è retta da un ispettore capo con 6,600 lire, da due ispettori con 5,100 lire complessive, da un sotto capo officina a 3,300 lire, da 14 applicati con 21,750 lire, da due aiuto-applicati con 2,400 lire, da un usciere, da un portiere, da un fattorino con 3,172 lire; e per la parte tecnica da un capo tecnico di seconda classe a lire 3,000; da tre capi tecnici di terza con lire 7,000; da 15 capisquadra con lire 23,874.

Complessivamente dunque, in una delle nostre officine con 300 operai, abbiamo attualmente 42 impiegati che fanno sopportare allo Stato una spesa di 76,246 lire.

Se noi volessimo dare, come dicevo, un assetto industriale alle nostre officine, potremmo avere un ispettore capo a 6,600 lire, un capo ufficio a 3,300, un capo tecnico a lire 2,500, nove applicati con 13,500, tre applicati di ragioneria e cassa con 3,600, un magazziniere a 3,000, quattro dipendenti con 6,000 lire, due capi-tecnici con 3,000 lire, sei capi squadra con 9,000 lire, due appuntatori con 2,400 lire, un disegnatore a 2,400 e finalmente un medico a 3,650 lire ed un applicato a 1,300 lire, con la spesa complessiva di 62,150 lire.

Il risultato sarebbe questo: il personale verrebbe ridotto da 42 a 33, la spesa da 76,246 a 62,150 lire. Si avrebbe quindi un'economia di lire 14,000.

Sembra poca, onorevoli colleghi, questa economia; ma, se si pensa che va estesa a tutte le officine, si comprende agevolmente che la cifra debba molto impinguarsi.

Il personale delle officine in Italia rappresenta un tredicesimo di tutto il personale ferroviario. È bene quindi tenere presente che, se noi riuscissimo a migliorare le condizioni di questo personale, per un tredicesimo, noi avremmo risolto il problema.

Questo personale costa, se non erro, un milione 124 mila lire, di cui 65 mila gravano sul servizio primo, 30 mila sul secondo,

120 mila sul quarto, 140 mila sul sesto e 724 mila sul decimo.

Fatti i necessari rapporti, risulta che l'impinguamento di cui ho parlato raggiungerebbe 200 mila lire.

E non è tutto, onorevoli colleghi, perchè il personale rinserrato nelle officine non è il solo che per le officine lavora. Ci sono ancora 1,100 operai distribuiti nei vari servizi che si occupano esclusivamente delle officine.

Questi 1,100 operai gravano sulle nostre finanze per due milioni e 240 mila lire. Alla spesa contribuiscono la trazione ed il materiale, meno Torino, Firenze e Verona, per 396 mila lire: il magazzino per 1,251,000 lire, la ragioneria e la cassa per 197 mila lire e la sanità per 896 mila lire.

Onorevoli colleghi, con la riforma che io propongo, questo personale si renderebbe perfettamente inutile. Noi dovremmo supplire adesso soltanto con una nuova direzione generale delle officine ferroviarie. Ma questa direzione generale, studiata con larghezza di vedute, non mi preoccupa molto. Indubbiamente vi sarà un direttore generale e poi un ramo tecnico ed uno amministrativo.

Il ramo tecnico si dovrebbe occupare degli studi e collaudi e quindi per questa parte richiederebbe un direttore, sei disegnatori, quattro capi tecnici, dieci impiegati e due fattorini; complessivamente, ventitrè impiegati.

Dovrebbe occuparsi anche degli approvvigionamenti. Occorrerebbe quindi un ispettore, un capo ufficio, dieci impiegati, due capi tecnici, tre ispettori di magazzino, due fattorini: diciannove impiegati in tutto.

Il ramo amministrativo comprenderebbe il servizio del personale con un ispettore, un capo ufficio, quindici impiegati, un medico, due fattorini: e comprenderebbe ancora il servizio di ragioneria con un ispettore, un capo ufficio, dieci impiegati, sei ispettori di ragioneria, due fattorini; quaranta impiegati in tutto.

Aggiungendo finalmente un portiere, avremmo; per questa direzione delle officine ferroviarie, un personale di 84 impiegati. Il che vuol dire che, a 1,100 impiegati che verrebbero eliminati, noi dovremmo sostituirne 84 soltanto. Oltre il 10 % di economia.

Allora si vede subito che l'utile diventa tale da prendersi in seria considerazione.

Supponiamo le officine costituite come io le penso, e vediamo quali dovrebbero essere i rapporti fra la Direzione generale delle ferrovie di Stato e queste officine.

La Direzione delle ferrovie dovrebbe dare alle officine il lavoro, così come oggi lo dà all'industria privata, con tariffe studiate; dovrebbe adottare le stesse penali, dare le stesse agevolazioni, imporre le stesse forme di collaudo. Quanto ai materiali, nei primi tempi, dovrebbe smaltire quelli che ha in provvista, dandoli a giusto prezzo; in seguito, le officine potrebbero, guidate dal loro Consiglio di amministrazione, acquistare direttamente.

Quale grande vantaggio verrebbe da tale stato di fatto?

Pensiamo, per un momento, di dare a queste officine la riparazione del materiale che serve ad una determinata rete, *à forfait*.

Mentre oggi i carri e tutto il materiale escono riparati dalla porta maestra e rientrano in riparazione dalle piccole porte, senza preoccupare alcuno, perchè l'operaio, quando lavora ed è regolarmente pagato non ha nulla ad osservare in merito; col nuovo ordinamento con l'appalto *à forfait*, l'operaio avrebbe grande interesse a riparare bene il materiale. Riparato bene, sarebbe più a lungo utilizzato, ed il vantaggio per il buon andamento del servizio ferroviario sarebbe grande. Allora forse potrebbe aver ragione l'onorevole Ancona: non sarebbe necessario l'acquisto di nuovi carri.

Gli utili a cui la nuova azienda darebbe luogo, ci dovrebbero essere, e dovrebbero essere forti.

Come distribuirli? Poichè abbiamo stabilito di lasciare inalterati gli stipendi, è certo che, col concetto della cointeressenza, una parte rilevante di questi utili dovrebbe andare al personale; un'altra al fondo di riserva; e una terza allo Stato; ed in fine, una buona parte degli utili dovrebbe essere destinata al miglioramento delle officine.

Dicevo che gli utili ci saranno. E come potrebbe non esserci, onorevoli colleghi? Se l'operaio è cointeressato in questi utili, dovremo convenire che egli lavorerà con maggior lena, che il controllo ci sarà e sarà scrupoloso, come scrupolosa sarà la sorveglianza: perchè il capo squadra avrà la sicurezza che se, rimproverando un operaio fannullone, avrà la manifestazione del suo risentimento, avrà pure l'approvazione di tutti gli altri operai, tutto questo sarebbe già un utile. E nuovo utile avremmo nella possibile maggior durata del lavoro, perchè quando l'operaio sapesse che lavorando lavorerebbe per sè, non avrebbe forse difficoltà ad accettare l'orario di 8 ore, invece di 7. Nè qui terminano gli utili.

Io penso che, se l'operaio fosse in certo modo proprietario del materiale che lavora nelle officine non avremmo più lo sfrido che per taluni materiali dà l'enorme coefficiente del 30 per cento, ma uno sfrido ridotto a cifre molto più modeste, alle cifre che costituiscono lo sfrido ordinario delle nostre bene avviate officine industriali. Ed allora, onorevoli colleghi, gli utili non potrebbero non essere rilevanti: avremmo contento il personale si sarebbe raggiunto lo scopo: ottimo funzionamento delle officine, grande vantaggio nell'esercizio ferroviario.

Io mi auguro, onorevole signor ministro, che le mie idee saranno accolte molto favorevolmente dal suo largo spirito pratico. Io credo di avere indicato una via sulla quale ella potrà accogliere grandi ricchezze, che attualmente restano inutilizzate. Queste ricchezze sono costituite dalla maggior lena che svolgerebbe la nostra classe operaia; sono costituite dal maggior lavoro di cui sarebbe capace la forza lavoratrice del nostro paese, un maggior lavoro che attualmente resta allo stato potenziale, perchè noi non lo abbiamo saputo sviluppare; infine sono costituite dalla maggiore economia che si potrebbe ottenere.

Onorevole signor ministro, raccoglietela questa ricchezza e trasformatela sapientemente in moneta: tale moneta, la cui provenienza senza dubbio è assai ben garantita, basterà a risolvere il problema, lascerà contento il paese, perchè il paese in fondo non ha che un desiderio: quello di veder funzionare eccellentemente il servizio ferroviario e conseguentemente di sapere soddisfatti i ferrovieri. (*Bene! Bravo!*)

**PRESIDENTE.** Spetta ora di parlare all'onorevole Pescetti, il quale ha presentato e svolgerà anche il suo ordine del giorno, del quale do lettura:

« La Camera, convinta che l'ordinamento ferroviario debba essere informato a criteri che assicurino l'unità dei tre servizi essenziali con vere e proprie Direzioni di esercizio e stimolino l'efficace collaborazione del personale direttivo ed esecutivo, afferma la necessità che non siano permessi organismi e funzioni ingombranti e tanto meno parassitari, e che il personale sia meglio tutelato nelle sue ragioni morali ed economiche ».

**PESCETTI.** Onorevoli colleghi! Ho seguita con assidua diligenza questa lunga discussione sopra il progetto portante modificazioni all'ordinamento delle ferrovie dello Stato, e sopra i miglioramenti econo-

mici del personale; perchè credo sia dovere in chiunque intende partecipare ad una discussione importante di non ripetere cose già dette.

Vi sono dei momenti in cui le Assemblee si può dire hanno già manifestati i loro propositi. E sopra un punto del progetto noi possiamo dire che l'Assemblea ha già con forma solenne e quasi unanime affermato il suo intendimento.

Non mi muove a parlare spirito di opposizione, ma desiderio di vedere corretto il disegno di legge. L'Assemblea per bocca di numerosi e autorevoli oratori ha condannato di già l'articolo primo del progetto... (*No! no!*) ...in quella parte la quale rappresenta come le quattro rime obbligate di un sonetto che domani si dovrebbe comporre.

Dall'onorevole Ancona, all'onorevole Wollemborg, dall'onorevole Rubini all'onorevole Bertolini, dall'onorevole Nofri all'onorevole Pacetti che pure fu un ferroviere, è stato dimostrato come il fissare in quattro centri, Torino, Bologna, Napoli e Palermo delle Direzioni così dette di esercizio sia un errore, un peggioramento del sistema adottato ormai da tempo.

È evidente che si va a rompere l'unità dei servizi essenziali, unità che deve essere salvaguardata e rafforzata.

Per il modo col quale quelle pretese Direzioni di esercizio sono lumeggiate nella relazione, per il modo col quale sono presentate da coloro che le concepirono, per quella mentalità che ancora perdura in taluni dirigenti dell'Amministrazione ferroviaria statale, che è più mentalità del regime Mediterraneo, che mentalità del regime Adriatico, noi ci avviamo in sostanza alla costituzione di quattro compartimenti.

La direzione dell'esercizio è nel linguaggio acquisito il servizio unitario che si muove, non è il raggruppamento di servizi diversi con criteri e limiti territoriali; differenza questa appunto che passa tra il compartimento di cui ci dettero esempio infelice le cessate ferrovie Mediterranee colle sedi di Torino e di Napoli, e le Direzioni di esercizio di cui ci offrì buono e imitabile esempio la Società delle Ferrovie Meridionali.

Vi è stata qualche manifestazione contraria.

Io tali manifestazioni non voglio analizzare dal punto di vista topografico, per non dire regionalistico; ma è fuori dubbio che, se questo sistema della organizzazione com-

partimentale può avere riscaldato il pensiero di taluni oratori, esso ha anche sorpreso e addolorato molti i quali sentono anche e riconoscono alla dura prova dei fatti che il paese nostro, se è unito, ha bisogno ancora sotto molti aspetti di essere nella sostanza unificato.

In un paese come l'Italia, che ha tanti centri singolari e gloriosi per una storia e una vita che li illustra e li ravviva, certe forme di raggruppamento sono un errore.

Anchese si guarda alla famiglia degli agenti ferroviari che pure si è adattata in parte alle nuove esigenze, privando spesso l'amministrazione di capacità specifiche che tanti anni di lavoro avevano sviluppate, tanto che si videro molti per non cambiare di sede cambiare di attribuzioni, certi spostamenti di personale producono danni notevoli, e occorre farli con seria ponderazione. Vi sono lacerazioni d'interessi morali e materiali che non danno facile tregua.

E data la grave questione determinata dal contenuto dell'articolo 1º di questo disegno di legge, mi sia concesso di compiacermi ricondando quanto ebbi a sostenere da questa tribuna nel maggio dell'anno 1907 quando venne alla discussione della Camera il riordinamento così detto definitivo dell'azienda ferroviaria di Stato.

Il gruppo parlamentare socialista non si pose affatto in quella direttiva in cui, per singolare artificio polemico, è parso all'onorevole Marangoni di prospettarlo col discorso che ebbe a pronunziare sul presente progetto di legge.

Mi sia lecito ricordare alcuni periodi di quelle mie dichiarazioni che riassumono il pensiero ed il programma del partito socialista quali manifestai nel 1907, e quali riaffermo oggi.

« Vogliamo la più larga autonomia, ebbi a dire nella seduta del 29 maggio 1907, l'autonomia richiesta dalla stessa natura dell'azienda ferroviaria che ha carattere strettamente industriale e che richiede libertà, prontezza ed adattamento nei movimenti, autonomia che noi desideriamo anche perchè provvede nel futuro a quella gestione staccata che i ferrovieri intendono raccogliere e condurre come si rileva dall'articolo 2 dello statuto del Sindacato ferrovieri. Si noti che allora esisteva, associazione unica, il battagliero Sindacato ferrovieri italiani; oggi accanto al Sindacato vi è l'ala destra del personale dei ferrovieri raccolto nella organizzazione che ha per titolo « Federazione ferrovieri italiani » nella quale fu incorporata l'« Unione nazionale degli impiegati

ferrovieri ». In detto articolo si legge che scopo del sodalizio, oltre la difesa della condizione economica, morale e sociale del personale, è la preparazione dei ferrovieri stessi ad assumere la gestione dell'azienda da cui dipendono secondo il principio: gli strumenti del lavoro ai lavoratori ».

« Formulazione questa, continui a dire, che implicitamente contiene il concetto della necessità di un accordo effettivo tra le varie categorie dei lavoratori, e che come da un lato si allontana dal vecchio concetto di una sommaria e dispotica statizzazione, dall'altro non si spinge fino ad una divisione di mestieri disgregati in atteggiamento tale da costituire altrettanti monopoli nocivi alla massa dei consumatori ».

E mentre noi coi nostri progetti miravamo a concretare una reale nazionalizzazione dell'azienda ferroviaria, con il progetto presentato è venuta fuori una semplice istituzione politico-burocratica. Siamo in pieno regime burocratico, cioè nel regime della pedanteria e della materialità della forma, fuori di ogni libera corrente che porti nell'azienda la tinta e la vita del commercio, dell'industria e del lavoro.

« Quanto alla organizzazione interna, ebbi pure ad osservare in quella tornata, che mentre ai termini dell'articolo 5 della legge 22 aprile 1905 doveva essere provvisoriamente mantenuta la vecchia organizzazione fino a che non fosse venuta la legge sull'ordinamento definitivo, si volle adottato un sistema che ha creato una enorme complessità e ha indebolito ogni unitaria organicità di servizio. Abbiamo un decentramento che chiamiamo accentrato, e che assomma in sé gli inconvenienti dell'accentramento e del decentramento. In Roma vi sarà la Direzione generale con tredici Servizi centrali, mentre alla periferia vi saranno otto Direzioni compartimentali - che poi son divenute dieci - ciascuna delle quali comprende cinque Uffici. Anzichè stare al congegno unitario della Società delle Meridionali si è preso il congegno della Mediterranea ». E, fino da allora, ammonii che il « funzionario disoccupato del disciolto Ispettorato governativo avrebbe forzata la mano al direttore generale fino a permettere la creazione di quei tredici Servizi centrali, che rappresentano la sopraffazione parassitaria della burocrazia di un ordinamento che si voleva semplice ed agile ».

Ed il tempo, onorevoli colleghi, ha cominciato a fare spietata ragione delle critiche allora giustamente avanzate.

L'onorevole Bertolini dinanzi agli attentati pericolosi, permanenti all'unità del servizio, derivanti dalla istituzione dei compartimenti, dinanzi alle resistenze, alle gelosie di alcuni capi di compartimento che tenevano sequestrati nelle zone destinate alla loro giurisdizione locomotive e carri, per avere esagerate riserve che potessero far comparire in migliore assetto il loro compartimento in confronto degli altri, si trovò costretto a dovere presentare nella seduta del 4 aprile 1908 un progetto di legge sull'ordinamento delle Direzioni compartimentali, diretto in sostanza a spogliare i capi di compartimento della loro funzione e perfino del loro prestigio. Ma se essi non hanno più l'autorità giurisdizionale e morale loro concessa dalla legge del 7 luglio 1907, pesano terribilmente sul bilancio dello Stato, con stipendi ciascuno da 12 a 15 mila lire e forniscono dall'alto un nocevole esempio, legittimando quanto si dice dai dipendenti che troppo spesso più si guadagna e meno si lavora.

Sia permesso a me, che da più di vent'anni sono vicino al movimento di organizzazione dei ferrovieri italiani come loro difensore, di non condividere il pensiero, che ha manifestato l'onorevole Guicciardini. Spesse volte ho riconosciuto in chi riassume il sommo potere dell'azienda ferroviaria non autorità czaristica, ma autorità buona, di quella bontà che alle volte può non opporre assoluta resistenza, nè dinanzi alle costrizioni governative sopraffacenti, anche quando si contraddicono, nè dinanzi alla pressione persistente che viene dai colleghi degli antichi uffici, acuita anche dal desiderio di comode e larghe prebende.

Il primo articolo di questo disegno di legge si presenta in modo da non sapere se sia venuto fuori per la volontà dell'onorevole Luzzatti, per la volontà dell'onorevole Sacchi, oppure, diciamo francamente, perchè c'è un'altra volontà che bisogna tirar fuori, formatasi nelle gesta dell'Ispettorato governativo, per la volontà dell'onorevole Tedesco, il quale ha oggi in mano i cordoni della borsa del tesoro e può taglieggiare tutti. Un tempo si diceva: o la borsa o la vita; oggi si potrebbe dire: e la borsa e la vita.

Noi non sappiamo quale paternità abbia quest'articolo. Io, che sempre ho letto le relazioni che il direttore generale ha rimesso ogni anno al ministro dei lavori pubblici sulla azienda ferroviaria, ho trovato sì un accenno nella relazione dell'anno finanziario 1905-906

sulla necessità di addivenire presto ad un ordinamento definitivo dell'azienda ferroviaria di Stato; ma non trovo che il direttore abbia manifestato il proposito delle sostanziali modificazioni che si propongono colla prima parte dell'articolo 1 del presente disegno di legge; e ciò mi impressiona molto trattandosi della vita di una azienda autonoma.

È certo frattanto che dal ministro dei lavori pubblici derivò il mancato funzionamento della Commissione parlamentare di vigilanza. Il dire che la Commissione parlamentare di vigilanza non fu voluta dalla Direzione delle ferrovie, come ebbe a dichiarare l'onorevole Cao-Pinna, è, secondo me, un errore. La Commissione parlamentare di vigilanza non funzionò per il temperamento di un uomo valentissimo, dell'onorevole Bertolini, che io ammiro per le qualità della mente, ma che è temperamento per indole e per cultura autoritario.

Io credo che il direttore generale debba essere meno compresso dalle volontà varianti dei Governi, che si succedono, e debba essere aiutato perchè possa liberarsi dalla pressione del grosso personale, che ora, disoccupato nei compartimenti, sembra voglia forzare la mano per conservare e costituire alte cariche, ossia via aperta a più bella e a più remunerata carriera.

Taluno ha già osservato che con queste nuove alte cariche si accomoderebbero le cose in modo, che tanti ne escono da una parte, altrettanti troverebbero una nicchia più gradita e più dorata dall'altra. (*Si ride*).

Invece se la Direzione procederà ferma, risoluta nella riduzione del personale farà opera saggia, salutare.

Sopra una famiglia di 148 mila agenti, quanti sono oggi gli agenti ferroviari, noi abbiamo nel basso personale un aumento del 30 per cento, mentre, nel personale della Direzione (sono conti che ho fatto con i risultati statistici al 30 giugno 1910) abbiamo non un aumento del 30 per cento, ma quasi del cento per cento.

I prospetti ci dicono che nel 1906, alla Direzione, vi erano 6,969 impiegati; si passa poi nel 1907 a 8,000, a 9,000 nel 1908, a 10,000 nel 1909, per arrivare infine a 11,187 nel 1910, con una spesa di stipendi gravissima, senza contare le competenze speciali per viaggi e le persistenti, allarmanti trasferte.

E la Direzione generale dovrebbe essere confortata anche in un altro passo, il passo che la portasse un po' fuori di un ambiente

viziato, troppo viziato da miasmi politici, quale è l'ambiente di Roma.

Perchè insomma il deputato vuole essere ricevuto, il deputato vuol chiedere, il deputato non vuol lasciar Roma se non ha cercato il direttore generale; ed io, che sono conoscitore di uomini e di cose, dall'esame fatto sull'atteggiamento di talune persone ho riscontrato che certe durezze e asprezze di linguaggio risentivano di mancate concessioni.

Pensi a questa grave questione della necessità di un ambiente sereno e tranquillo, quale si richiede per la prospera e sana vita di una azienda autonoma, l'onorevole Sacchi, egli che dalla bocca degli oratori di ogni parte della Camera ha raccolto tante e meritate attestazioni di morale considerazione, e veda se non sia corretto far battere alla Direzione generale quella via nella quale la voleva mettere un uomo sapiente e autorevole, che pure tenne il Ministero dei lavori pubblici.

Non si precipiti dunque nel volere pregiudicato con indicazioni premature il problema del migliore assetto del servizio dell'azienda ferroviaria. Noi abbiamo presentato un emendamento all'articolo 1, che riassume il pensiero del gruppo socialista.

Fatte queste osservazioni di indole generale, io mi permetterò di esaminare un lato del grande problema ferroviario, sul quale non si sono ancora in modo largo trattenuti i colleghi valorosi che mi hanno preceduto. Intendo parlare della condizione del personale in rapporto a quella che tutti chiamano disciplina; tanto più che non vi è stato oratore di parte liberale, o conservatrice, che non abbia terminato il suo discorso con l'invocare rinvigorimento, maggiore severità nel regime disciplinare.

Da questi banchi non verranno certo pronunziate male parole, contrarie alle serene e benefiche ragioni della disciplina, poichè soprattutto noi siamo onesti e temprati alle dure esigenze del vivere e del lavorare.

Io ammetto che in ogni raggruppamento sociale di individui vi debba essere una disciplina speciale che è necessaria alla sua coesione ed al suo normale funzionamento, che vi sia un regime disciplinare quale insieme di mezzi di diritto per ottenere l'esecuzione delle obbligazioni assunte; ma la vera disciplina presuppone un fondamento di reciproca considerazione, un rapporto organico di equità e di giustizia, un rapporto tollerabile.

Il delicato problema della disciplina mira

a conciliare due bisogni della vita opposti, onde possano restare nei giusti limiti: da un lato il bisogno di esatta obbedienza per l'ordine ed il lavoro sociale, dall'altro il bisogno di tranquillità, di sicurezza, di indipendenza che è proprio della individualità umana e della personalità civile.

Una vera disciplina non può trascurare questo secondo essenziale bisogno. Infatti essa ha tanto maggiore efficacia quanto più riesce ad accaparrarsi per le sue finalità tutto quanto l'individuo, ed a sedare ogni più recondito pensiero di ribellione. E ai tempi nostri la difficoltà del problema è complicata dal fatto che le iniziative e le responsabilità individuali sono considerate non più soltanto come beni personali, ma come beni civili e fattori economici di primo ordine, e perciò vengono affermate con maggiore sicurezza o con raddoppiate pretese in ogni ordinamento autoritario persino nella rinnovantesi disciplina militare. (*Benissimo!*)

Ora di fronte al personale ferroviario si veggono creati e mantenuti rapporti nè equi nè tollerabili, si veggono agire tirannelli prepotenti e cavillosi, sicchè resta mortificata ad un tempo l'individualità e la personalità, l'io carnale e l'io spirituale; si pretende una obbedienza che il corpo e lo spirito non possono prestare.

E per dare un giudizio sereno sul personale ferroviario ricordiamo innanzi tutto che, quando i servizi delle ferrovie passarono dalle mani delle Società private in quelle dello Stato, la Direzione, d'accordo col Consiglio d'amministrazione, emanò un ordine di servizio in data 16 settembre 1907, col quale si dette al personale un encomio solenne.

Nel primo, più difficile e tormentato periodo della sua esistenza, quando mancava il materiale ed il traffico cresceva in proporzioni impreviste, l'Amministrazione ferroviaria trovò nel basso personale un vivo e salutare coefficiente di forza.

I carri piombati resi inoperosi, i furti di carbone a Napoli, le indifferenze, gli ostruzionismi dei capi insoddisfatti nella giusta aspettativa di cariche direttive, lesi nella perdita di personali gratificazioni, furono denunciati dal basso personale, pieno di fervore perchè l'azienda ferroviaria statale fosse bene avviata.

Quel personale non può facilmente essere presentato come svogliato, perverso, tutto messo sulla via di una cieca, faziosa ribellione.

Anche quando l'onorevole Bertolini, ministro dei lavori pubblici, propose un progetto col quale si facevano derivare i miglioramenti del personale da inasprimenti di tariffe, i ferrovieri nobilmente insorsero contro il progetto infliggendo un monito al Governo nel senso che, dato l'incremento del coefficiente di esercizio e la necessità dei miglioramenti, si sarebbe dovuto procedere a semplificazione dei servizi, e non far gravare i nuovi oneri sopra gli utenti.

Vi è dunque nel personale un'energia morale e intellettuale encomiabile e fattiva che i memoriali e le note presentate documentano bellamente, energia che noi dobbiamo cercare di sostenere, di tener viva, nella quale dobbiamo aver fiducia, solo che si rimuovano le cause che la danneggiano, la mortificano, la rendono agitata, e le quali fanno constatare dolorosamente, realmente come il regime dell'Amministrazione di Stato sia in molta parte un regime peggiorato in confronto di quello tenuto dalle cessate Società private.

E qui ho il dovere di dare una dimostrazione che mi sembra sino a questo momento non sia stata presentata a voi, onorevoli colleghi.

Ricorderò per prima una grande causa di dolore o di disgusto codificata e sanzionata coll'assetto definitivo dell'azienda ferroviaria di Stato. Il paese nostro ha scritto una norma di trattamento illogica ed iniqua, negazione di legge morale e civile.

E sapete quale è questa norma? È precisamente quella che si legge nell'articolo 16 del testo unico delle disposizioni per le pensioni del personale delle ferrovie, approvato con decreto reale del 22 aprile 1909 n. 229, articolo che, con una forma apparentemente mite e quasi riguardosa, sanziona che il ferroviere che partecipa ad una manifestazione di sciopero si considera dimissionario.

Egli lotta per migliorare le sue condizioni, intende evidentemente rimanere in servizio: e per una finzione strana la legge italiana lo considera dimissionario! (*Commenti*). E la conseguenza che se ne fa derivare è enorme.

Al ferroviere destituito per reati gravissimi, come il furto, il falso, la frode, l'uccisione stessa del superiore, se ha moglie e figli, secondo l'articolo 16 dello stesso regolamento, si fa il trattamento delle vedove, rappresentato dal 65 per cento della pensione che sarebbe spettata al marito. Invece ai ferrovieri che abbiano partecipato ad uno sciopero, al dimissionario che non aveva affatto la voglia di dimettersi, per fin-

zione giuridica, che è una vergogna consumata dal Parlamento in questa alma Roma un tempo terra classica dell'equità e del diritto, al dimissionario non si dà nulla, abbia pure 20, 25, 30 anni di servizio!

Egli perde le quote versate per la pensione, perde tutto; le Casse assorbono i versamenti fatti. Egli è trattato peggio di un ladro, di un falsario, di un assassino! (*Commenti*).

Ed in questa Camera si sente invocare da alcuni oratori simpatici come l'onorevole Celesia, che l'onorevole Sacchi metta un pizzico di Briand nei suoi provvedimenti disciplinari! È una frase spiritosa che tra i liberali di questa Camera ebbe lieta accoglienza. (*Si ride*).

Sembra però che si ignori quello che il presidente del Consiglio Briand ebbe a dichiarare nella celebre discussione avvenuta alla Camera francese nel novembre ultimo scorso.

Dopo avere riconosciuto che il diritto di sciopero è nella sua essenza un mezzo potente per appoggiare le rivendicazioni dei lavoratori, soggiunge queste precise parole: se ad un dato momento si deve sospendere questo diritto, ciò non può essere senza indennizzo, e i compensi da dare ai lavoratori non possono essere di pura apparenza, ma bisogna che siano reali e profondi. (*Commenti*).

Salvata la continuità del servizio pubblico, egli intendeva riparato il danno recato.

In Italia il ferroviere che sciopera è spogliato di tutto: del grado, dei versamenti, è trattato peggio dei compagni che si trovassero ad essere destituiti per omicidio o per furto.

Vedendo al Governo un uomo autorevole, come l'onorevole Sacchi, il cui animo è mosso a equità per ragioni anche di dottrina politica, oggi che la democrazia va assoggettando a sé tutti i campi della vita umana, e in tutti si leva a difendere la dignità, la libertà individuale chiedo, fortemente chiedo che l'ingiusto trattamento già fatto ad uomini, che sentirono profonda, irresistibile la solidarietà operaia nel giorno in cui i loro fratelli di lavoro ancora una volta cadevano uccisi sulla via, sia riparato: dimostrate coi fatti che avete l'anima democratica e non l'anima autoritaria dell'onorevole Bertolini. (*Approvazioni all'estrema sinistra*).

Mi sia permesso di continuare ad illustrare sommariamente il trattamento, che

tiene addolorati e agitati i ferrovieri negli uffici, sulle macchine, sui treni, sui piazzali, nelle officine.

L'onorevole Bertolini, nel periodo che resse il Ministero dei lavori pubblici, pensò di mettere un poco a posto le prime e più alte categorie del personale, e creò il ruolo di anzianità per i primi sei gradi. Ma lasciò non difeso il rimanente personale, che costituisce una famiglia imponente di ben 108,435 agenti, quanti sono, appunto, indicati nei rapporti ufficiali a tutto il 30 giugno 1910.

Tutti questi agenti sono sotto il regime dell'articolo 18 del regolamento del personale, il quale stabilisce le promozioni per merito, tenuto conto dell'anzianità quando visia un posto vacante negli uffici. Ma le note caratteristiche sono segrete, mentre perfino nell'esercito sono palesi; mancano le piante degli uffici, di modo che la promozione spesso non è o non risulta compenso dovuto al merito; talvolta anzi per non essere determinate le mansioni di grado, si vedono concessi aumenti di paga e di grado, mentre i promossi rimangono a sostenere le consuete quasi materiali mansioni.

L'agitazione degli aiuti applicati è determinata da un lato dalla miseria delle paghe, dall'altro da una mancata specificazione di attribuzioni.

Rimasti deserti i concorsi ad applicati, si fecero gli esami per aiuto-applicati, e a questi impiegati che percepiscono adesso la misera paga mensile di 100 lire lorde che si riducono a sole 83, si fanno tenere le mansioni di applicati.

E così il povero aiuto-applicato diviene un tipo singolare di sfruttato, cui si ritarda quest'anno perfino il periodo degli esami pel passaggio di grado.

Esaminiamo un po' le condizioni del personale di macchina. Qui vi è la gravissima questione dei turni.

Occorre, onorevole Sacchi, che voi modifichiate il decreto del 7 novembre 1902. È un decreto che venne emanato quando l'esercizio ferroviario era nelle mani delle compagnie private, le quali ad onor del vero, mai arrivarono al punto cui è giunto lo Stato italiano, forse perchè esse avevano la vigilanza di questo, mentre lo Stato non può vigilare sè stesso.

Il regime dei turni, secondo detti decreti, è stabilito con criteri che lasciano campo all'arbitrio il più sfrenato, il più pericoloso.

Ai termini dell'articolo 2 di detto decreto

il lavoro giornaliero del macchinista non dovrebbe superare le dieci ore; ma i turni sono ordinariamente compilati in base alla prestazione eccezionale stabilita dall'articolo 3 che permette un massimo di 14 ore al giorno, e in base anche all'articolo 22 che, prevedendo casi anche più singolari, toglie ogni limite.

Il personale non può rifiutarsi, e l'eccezione è divenuta la regola.

Si hanno quindi turni permanenti nei quali il personale di macchina ha 19 ore di servizio sopra 24.

Ho qui innanzi le percorrenze medie mensili di vari depositi, di quelli di Roma, di Torino, di Firenze, di Napoli, di Bologna, di Pisa, e se si trovano delle differenze, sarebbe erroneo il credere che in certi depositi come Pisa e Firenze sia maggiore il riposo.

Il deposito di Roma dà una media di 7,100 chilometri, Firenze di 4,800, Pisa di 4,500, ma nelle linee di questi depositi, maggiori sono le fermate e le manovre.

Giovi ricordare che sotto l'Adriatica non si superavano le dieci ore di lavoro: erano affatto sconosciute le medie enormi, incredibili che segnano 340, 350 e anche a 380 ore di lavoro il mese per ogni macchinista.

Voi tutti ricorderete il disastro sulla Gaeta-Sparanise. Un treno merci è fermo; al baratto di Sparanise ne arriva un altro di tutta corsa, traversa la stazione e taglia in mezzo il treno fermo. Macchinista e fuochista erano sfiniti sulla macchina da un lavoro continuo di oltre 17 ore!

Anche a Quarto, per non ricordare altri casi, nel novembre ultimo, il treno fermo viene sfiorato da altro che corre senza guida per un lungo tratto: non era la macchina guasta, come si disse; dalla fatica era guastato il corpo umano dei conducenti che inerte giaceva sulla piattaforma della macchina.

Eppure il macchinista, che ha il lavoro più faticoso di tutto il personale viaggiante, che ha la responsabilità della vita dei viaggiatori, che è esposto a sbalzi continui di temperatura, al fumo, ai gas mefitici che si sprigionano dal carbone, per cui, nelle gallerie, corre di frequente il rischio di rimanere asfissiato, dovrebbe avere un orario saggiamente e severamente stabilito.

La Direzione generale ha preso da poco in speciale esame i rapporti del Sindacato dei macchinisti: la dolorosa esperienza è fatta.



Voi, onorevole Sacchi, devete rispondere senza più lungo indugio col correggere i criteri del turno, e dettare norme per cui non sia più permesso l'arbitrio del quale si sono resi responsabili tanti dirigenti. (*Approvazioni a sinistra*).

Non m'intratterò a parlare del personale viaggiante del cui lavoro che stanca, sfibra, esaurisce, è facile rendersi conto quando si pensi che il decreto suddetto ha per loro termini di prestazione di opera anche più larghi di quelli fissati per i macchinisti.

Sappiate che il personale di macchina e quello viaggiante, più che dei centesimi dell'aumento, si preoccupa di questo trattamento disumano, iniquo, compromettente che tormenta e distrugge la loro fibra, la loro dignità e la loro libertà di uomini. (*Bene! — Approvazioni*).

Non vi parlo di tante altre anomalie delle quali il personale continuamente si lamenta e che sono consacrate in molti memoriali che non hanno finora trovato esaurimento.

Non mi intratterò sopra le vergogne dei dormitori, illustrate in un memoriale dal collega onorevole professor Pieraccini, luoghi che dovrebbero essere di riposo salutare, e che spesso sono invece covili senza aria, senza pulizia, senza igiene.

Sui piazzali delle stazioni si lamentano le incongruenze del regime di pernottazione. Si dà l'indennità al deviatore, al macchinista, ma non al capo stazione, non all'applicato al movimento, non al manovratore, non al verificatore che controlla le allacciature dei vagoni, i freni, prima che sia dato il segnale della partenza.

Anche questa contraddizione, ingiusta, conviene sia tolta!

Accanto a queste lamentele che vengono dal personale viaggiante, e da quello addetto alle stazioni, si devono aggiungere le lagnanze degli operai delle officine. Delle officine vi ha or ora fatto, pel lato direttivo, un quadro impressionante il collega onorevole Cutrufelli che mi ha preceduto alla tribuna.

Ma io debbo prospettare alla Camera cose che non furono ancora segnalate e che costituiscono motivo di continua agitazione. Mentre io parlo, per esempio, all'officine di Firenze c'è una agitazione. Io richiamo su questo argomento la vostra attenzione perchè se certi metodi danneggiano gli operai, riducono il reddito delle officine ferroviarie: ed avremo un motivo più vero per

spiegare come la media dei carri riparandi, che al tempo delle Adriatiche era dell'otto per cento, sia salita al 15 per cento.

Prima c'era il cottimo libero: fissata la valutazione del lavoro da eseguire a cottimo, l'operaio era lasciato libero di arrivare a un guadagno che per i migliori, per intelligenza e per operosità, era anche del cento per cento.

Ora si verifica che appena un operaio colla intensità del suo lavoro intelligente sa superare il massimo di guadagno voluto da chi dirige le officine, si abbassano i prezzi unitari della lavorazione.

Dal 90 per cento, come percentuale massima di guadagno siamo scesi al 75, e poi al 70 con un diminuendo arbitrario, irritante che toglie all'operaio insieme ad una parte non trascurabile di beneficio economico, anche l'energia fattiva del lavoro.

Il sistema della lesina anche con altre forme applicato alle officine conviene sia corretto.

Ed è bene qui ricordare che le tariffe dei lavori che si eseguono nelle nostre officine, sono inferiori a quelle stipulate dalla Amministrazione ferroviaria con l'industria privata; e inoltre, come ebbe a confermare l'onorevole Bertolini, le riparazioni e le costruzioni eseguite nelle nostre officine, sono migliori e più perfette di quelle eseguite dalla industria privata.

Ci sono i maligni, che spiegano il fatto di tali trattamenti nelle officine ferroviarie col desiderio, in taluni fortunati possessori di azioni, di favorire lo sviluppo di officine private.

Mi sia permessa un'ultima segnalazione sul modo di applicare le punizioni. Molti hanno lamentato la lungaggine delle procedure relative, tanto più censurabile quando si rifletta che spesso, mentre l'operaio aspetta il risultato del procedimento, si trova sospeso dallo stipendio e dalla paga.

Nella stazione di Montevarchi un operaio raccattò un pezzetto di lignite che era caduto da un vagone: sospeso immediatamente dallo stipendio, occorsero due mesi prima che il direttore generale usasse della facoltà di tenerlo in servizio in attesa della giustizia, che venne poi nel senso di piena riparazione, dopo cinque mesi.

Si abusa poi di una forma di punizione che è antipatica, ed eccezionalmente grave per le sue permanenti conseguenze.

Io protestai nella interrogazione, che ieri ebbi l'onore di svolgere alla Camera, ma alla quale, per essere sincero, mi dispiace

dirlo, non dette adeguata risposta il sottosegretario di Stato.

Onorevole Sacchi, occorre essere giusti e prudenti, perchè con la pubblicità di cui i ferrovieri organizzati dispongono coi loro giornali, si vede che l'ingiustizia consumata in un luogo è subito da tutti conosciuta, sicchè gli animi si accendono alla preoccupazione ed allo sdegno.

Taluni operai del deposito di Firenze la sera di un sabato non veggono un avviso col quale si invitavano al lavoro la mattina successiva, anche perchè era persino messo in un luogo diverso da quello in cui ordinariamente si attaccano gli avvisi. Alcuni non potevano affatto vederlo perchè ammalati o in congedo. Orbene, siccome la domenica, ordinario giorno di riposo, non vanno al lavoro e l'invito non è rispettato, viene inferta a tutti gli assenti la odiosa punizione della proroga del termine normale, che è stabilito per l'aumento della paga.

Poco tempo fa ad un operaio elettricista delle stesse officine che, chiesto inutilmente per alcuni giorni di seguito un permesso di mezza giornata per impegni di famiglia, è costretto ad assentarsi, si infligge la ricordata odiosa forma di punizione con un ritardo di ben due anni; e poi quando l'operaio riprende il lavoro, a dimostrazione dell'urgenza della sua prestazione di opera, gli si dà ad accomodare il collare del cane del guardiano delle officine.

Questi fatti, che si ripetono su vasta scala, scuotono il senso della sicurezza e della dignità nel campo del lavoro, provocano sordi sdegni e profonde ripugnanze, non sono certo atti a infondere lo spirito di cooperazione e di doverosa subordinazione.

Veggio passata l'ora consuetudinaria di chiusura delle nostre sedute e debbo ringraziarvi, onorevoli colleghi, di tanta benevola attenzione e por termine al mio discorso.

Delle ingiustizie nel regime delle pensioni, di tanti dimenticati, delle case igieniche pei ferrovieri promesse colla legge del 14 luglio 1907 e in nessuna città, se si toglie Ancona, neppur cominciate, parlerò quando verranno in discussione gli articoli di questo disegno di legge; delle Commissioni arbitrali poi parleranno altri colleghi del mio gruppo.

Vi invito frattanto, onorevole ministro, a volere dare la vostra cura fervida perchè il personale ferroviario sia tolto dalle angustie che lo mortificano moralmente e materialmente: concedete i quattro milioni in più

che abbiamo chiesto coi nostri emendamenti perchè gli aumenti di paga abbiano un po' di reale consistenza, di serietà effettiva. Il personale darà tutta la sua cooperazione onesta e feconda.

Molti hanno portato qui dentro, nel terminare i loro discorsi, il ricordo di imminenti festeggiamenti. Anch'io ho partecipato e partecipo al godimento civile per il cinquantesimo anniversario del nostro Risorgimento, che poteva essere anche maggiore. Ma io voglio guardare quei giorni di festa sotto un altro aspetto: li voglio vedere dal lato, dirò, della bellezza artistica, del significato civile che dà la complessa, movimentata, armoniosa azione del servizio ferroviario.

Il treno italiano, col fervore vigile, operante di tutto il personale apparisca davvero strumento di precisione perfetta, parta e giunga sicuro nell'ora stabilita. Tutto ciò, oltre a costituire una grande, una vera comodità per ogni rapporto della vita, forma anche una viva, imponente bellezza artistica ed è, onorevoli colleghi, sostanzialmente la rivelazione della serietà, della capacità di tutto un popolo.

Siamo giusti con i ferrovieri, ed essi, ne ho fede, risponderanno operosi nell'adempimento dei loro doveri. (*Vive approvazioni — Congratulazioni*).

PRESIDENTE Il seguito di questa discussione è rimesso a domani.

### Risultamento della votazione segreta.

PRESIDENTE. Comunico alla Camera il risultamento della votazione segreta sul seguente disegno di legge:

Approvazione della convenzione stipulata il 24 novembre 1910 fra il Governo e 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:

Presenti e votanti . . . 234

Maggioranza . . . . . 118

Voti favorevoli . . . 191

Voti contrari . . . 43

(*La Camera approva*).

*Hanno preso parte alla votazione:*

Abbate — Abbruzzese — Abignente — Agnesi — Aguglia — Alessio Giovanni — Amici Venceslao — Ancona — Aprile — Arrivabene — Artom — Astengo.

Bacchelli — Barnabei — Barzilai — Baslini — Battaglieri — Bergamasco — Bertarelli — Berti — Bertolini — Bettolo — Bianchi Emilio — Bignami — Bizzozero — Bocconi — Boitani — Bolognese — Bonicelli — Bonomi Ivanoe — Borsarelli — Buccelli — Buonanno — Buonvino.

Cabrini — Calissano — Gallaini — Calvi — Camerini — Cannavina — Cantarano — Cao-Pinna — Capaldo — Capece Minutolo Alfredo — Cappelli — Carcassi — Carmine — Cartia — Casalini Giulio — Casciani — Caso — Casolini Antonio — Cavagnari — Cavina — Celesia — Cermenati — Cerulli — Chiaradia — Chimienti — Ciacci Gaspare — Ciappi Anselmo — Cicarelli — Cimorelli — Ciocchi — Cipriani Marinelli — Cirmeni — Ciuffelli — Colajanni — Colonna di Cesarò — Comandini — Companis — Coris — Cornaggia — Cottafavi — Cotugno — Cutrufelli.

Da Como — D'Alì — Daneo — De Amicis — De Benedictis — Dell'Arenella — De Marinis — De Michele-Ferrantelli — De Nicola — Dentice — De Viti De Marco — Di Bagno — Di Frasso — Di Palma — Di Robilant — Di Rovasenda — Di Sant'Onofrio — Di Trabia.

Ellero.

Facta — Faelli — Falcioni — Falletti — Faustini — Fazi — Fera — Ferraris Carlo — Ferri Giacomo — Finocchiaro-Aprile — Fraccacreta — Fradeletto — Francica-Nava — Frugoni — Fulci — Furnari — Fusco Alfonso — Fusinato.

Gallini Carlo — Gallino Natale — Gallo — Gangitano — Gazelli — Gerini — Giovannelli Edoardo — Giuliani — Goglio — Guaracino — Guicciardini.

Hierschel.

Incontri.

Joele.

Lacava — Leali — Leonardi — Libertini Gesualdo — Loero — Longinotti — Luciani — Lucifero — Luzzatto Arturo.

Macaggi — Magni — Manfredi Giuseppe — Manfredi Manfredi — Mango — Manna — Maraini — Marazzi — Masi — Matei — Maury — Meda — Merlani — Messedaglia — Mezzanotte — Mirabelli — Molina — Montauti — Montemartini — Montesor — Montù — Morelli-Gualtierotti — Morpurgo — Mosca Tommaso — Muratori.

Nava Cesare — Negri de Salvi — Nitti — Nunziante.

Odorico — Orlando Salvatore.

Padulli — Pagani-Cesa — Paniè — Pantano — Papadopoli — Paratore — Patrizi — Pavia — Pescetti — Pietravalle — Pinchia — Pini — Pipitone — Pistoja — Podestà.

Rasponi — Rastelli — Rava — Riccio Vincenzo — Ridola — Rienzi — Rizza — Rizzone — Rocco — Romanin-Jacur — Ronchetti — Rondani — Rota Francesco — Ruspoli.

Sacchi — Salandra — Samoggia — Sanjust — Santoliquido — Saporito — Scellingo — Scorciarini-Coppola — Serristori — Sighieri — Solidati-Tiburzi — Sonnino — Soulier — Squitti — Strigari — Suardi.

Talamo — Tassara — Taverna — Tedesco — Teso — Testasecca — Torlonia — Torre — Toscanelli — Tovini — Trapanese.

Valenzani — Valeri — Valle Gregorio — Valvassori-Peroni — Venzi — Vicini.

Wollemborg.

Zaccagnino — Zerboglio.

*Sono in congedo:*

Agnini — Aubry.

Bettoni.

Camagna — Cassuto — Cocco-Ortu — Curreno.

Gallina Giacinto — Girardi.

Larizza — Lucchini — Luzzatto Riccardo.

Morando.

Nava Ottorino — Nuvoloni.

Orlando Vittorio Emanuele — Ottavi.

Rizzetti — Romussi — Rubini.

Semmola.

Venditti — Visocchi.

*Sono ammalati:*

Alessio Giulio — Angiolini.

Cesaroni.

Dari — Degli Occhi — D'Oria.

Gattorno — Ginori-Conti.

Margaria — Matteucci.

Pozzo Marco.

Queirolo.

Ricci Paolo.

Santamaria — Scalini — Scano.

Teodori.

*Assenti per Ufficio pubblico:*

Bonomi Paolo.

Ciccotti.

Landucci.

Stoppato.

### Sorteggio di una Commissione per i funerali del senatore Michelangelo De Cesare.

**PRESIDENTE.** Comunico alla Camera la seguente lettera pervenutami dal Presidente del Senato:

« Cmpio il doloroso ufficio di partecipare a V. E. la morte del senatore Michelangelo De Cesare, avvenuta stamane in questa città. »

« Il trasporto della salma avrà luogo domani 16 corrente alle ore 11 dalla abitazione in via della Dogana Vecchia n. 18 ». »

Estrarrò ora a sorte i nomi degli onorevoli deputati che, insieme con un membro della Presidenza, dovranno rappresentare la Camera ai funerali del compianto senatore Michelangelo De Cesare.

*(Segue l'estrazione a sorte).*

La rappresentanza della Camera sarà composta degli onorevoli: Falletti, Caccia-lanza, Serristori, Arrivabene, Camera, Fumarola, Bertarelli, Francesco Rota e Antonio Casolini.

### Interrogazioni e interpellanze.

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

**CAMERINI, segretario, legge:**

« Il sottoscritto chiede di interrogare i ministri del tesoro e della istruzione pubblica, per sapere come mai non si provveda al fondo di lire 132,000 necessarie per la riforma del ruolo organico del personale delle Segreterie universitarie, riforma invocata urgentemente da tutti i rettori, dai Consigli accademici, dalla reale Commissione di inchiesta, e recentemente oggetto di un voto della reale Commissione per il riordinamento degli studi superiori, riforma imposta da umanità e da giustizia. »

« Bentini ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro degli affari esteri, sull'uso fatto dal nostro console a Parà (Brasile) della bandiera del Consolato italiano e sulla sua risposta alle rimostranze della Colonia italiana. »

« Pietro Niccolini ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il presidente del Consiglio e il ministro degli affari esteri per sapere quale azione inten-

dano di esplicitare di fronte alla campagna diffamatoria iniziata da alcuni giornali americani e svizzeri a danno delle condizioni sanitarie del nostro paese ed a beneficio degli albergatori stranieri. »

« Buonanno ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare i ministri degli affari esteri e dell'interno intorno alle false notizie sulle condizioni sanitarie di Napoli, che un medico del Consolato degli Stati Uniti in quella città avrebbe comunicato alle autorità ed a giornali dell'Unione americana. »

« Pietravalle, De Nicola ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro dell'interno, per conoscere quali provvedimenti il Governo intenda prendere per reprimere quei modi abusivi di caccia che possono produrre sventure come quella avvenuta nelle macchie dell'Alberese in provincia di Grosseto il 4 corrente. *(L'interrogante chiede la risposta per iscritto).* »

« Guicciardini ».

« Il sottoscritto chiede d'interpellare il ministro dei lavori pubblici se, facendo cessare la legittima e grave agitazione di quella popolazione, intenda di far disporre di urgenza l'inizio dei lavori di ampliamento e complemento della stazione di Gallarate in condizioni deplorabili, assolutamente insufficienti al servizio e alle crescenti esigenze dell'industria e dei commerci, pericolose alla sicurezza dei passeggeri e del personale ferroviario. »

« Ronchetti ».

« Il sottoscritto chiede d'interpellare il ministro dell'istruzione pubblica per conoscere i motivi che lo hanno indotto a respingere la riconsuazione che il professore Edoardo Cimbali, a termine del regolamento, ha prodotto contro i professori Burrati e Anzilotti, incompatibili come membri della Commissione per la di lui promozione a professore ordinario di diritto internazionale nell'Università di Sassari. »

« Merlani ».

« Il sottoscritto chiede d'interpellare il presidente del Consiglio sui conflitti agrari nelle Romagne. »

« Pietro Niccolini ».

**PRESIDENTE.** L'interrogazione del deputato Guicciardini, per cui egli chiede la risposta scritta, verrà trasmessa al ministro interessato.

Le altre interrogazioni saranno iscritte nell'ordine del giorno; e così pure le interpellanze, qualora i ministri competenti non dichiarino, nel termine regolamentare, di non accettarle.

### Sull'ordine del giorno.

**LIBERTINI GESUALDO.** Chiedo di parlare.

**PRESIDENTE.** M'immagino che ella voglia chiedere di svolgere domani la sua proposta per una lotteria a favore della Congregazione di carità di Caltagirone Grammichele.

**LIBERTINI GESUALDO.** Precisamente.

**PRESIDENTE.** Questo svolgimento verrà iscritto nell'ordine del giorno di domani.

**SCHANZER.** Chiedo di parlare.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare.

**SCHANZER.** Farei istanza perchè domani, dopo le interrogazioni, fosse svolta una mia proposta di legge concernente il distacco del comune di Trevi dalla pretura di Foligno e dal tribunale di Perugia e la sua aggregazione alla pretura ed al tribunale di Spoleto.

Per questo sono anche d'accordo col ministro interessato.

**PRESIDENTE.** Iscriveremo per domani anche questo svolgimento.

### Presentazione di una proposta di legge.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Dentice ha presentato una proposta di legge, che sarà trasmessa agli Uffici perchè ne autorizzino, se credano, la lettura.

La seduta termina alle 19.

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

1. Interrogazioni.

2. *Domanda di autorizzazione a procedere in giudizio:*

contro il deputato Chiesa Eugenio, per duello, e i deputati Pistoia, Di Saluzzo, Bissolati e Vicini, padrini in duello. (592)

3. *Svolgimento delle seguenti proposte di legge:*

del deputato Libertini Gesualdo per una lotteria a favore della Congregazione di carità di Caltagirone Grammichele;

del deputato Schanzer per distacco del comune di Trevi dalla pretura di Foligno e dal tribunale di Perugia e sua aggregazione alla pretura ed al tribunale di Spoleto.

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

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

#### *Discussione dei disegni di legge:*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

15. Proroga del periodo assegnato per il pagamento delle annualità dovute dai comuni delle provincie Venete e di Mantova, in rimborso delle somme pagate dallo Stato per spedalità di sudditi poveri italiani ricoverati negli ospedali austro-ungarici ai sensi della legge 21 gennaio 1907, n. 35 (186).

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

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

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

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

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

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

22. Aggregazione del comune di S. Domenica Vittoria al mandamento di Franca-villa Sicilia (483).

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

24. Vigilanza sulle fondazioni che hanno per fine l'incremento dell'economia nazionale e dell'istruzione agraria, industriale e commerciale e sulle istituzioni affini (261).

25. Riforma del ruolo organico del personale civile tecnico dei depositi allevamento cavalli (667).

26. Istituzione di una categoria di impiegati civili con la denominazione di « Assistenti ai lavori d'arte muraria della regia marina ». (728).

27. Modificazioni ed aggiunte alle leggi sulla posizione ausiliaria e sull'avanzamento degli ufficiali della regia marina (730).

28. Disposizioni transitorie relative allo avanzamento dei tenenti di vascello (733).

29. Conversione in legge dei regi decreti coi quali furono autorizzati aumenti per lire 5.000.000 dal fondo di riserva per le spese impreviste iscritte nel bilancio del Ministero del tesoro per l'esercizio 1910-11 (642).

30. Domanda a procedere contro il deputato Bissolati per diffamazione continuata aggravata a mezzo della stampa (714).

31. Domanda a procedere contro il deputato Camerini per contravvenzione al regolamento per i veicoli a trazione meccanica senza guida di rotaie (742).

32. Domanda a procedere contro il deputato Di Bagno per contravvenzione al regolamento per i veicoli a trazione meccanica senza guida di rotaie (764).

33. Lotteria a favore delle Congregazioni di carità di Massa, di Pontremoli, di Fivizzano e di Castelnuovo di Garfagnana (772).

34. Disposizioni sul reato di diffamazione (85).

35. Stati di previsione dell'entrata e della spesa del fondo per l'emigrazione per l'esercizio finanziario 1910-11 (395).

36. Modificazioni alle leggi sulla Cassa dei depositi e prestiti e altre disposizioni (692).

37. Riordinamento del personale dei designatori della regia marina (731).

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

39. Domanda a procedere contro il deputato De Felice-Giuffrida, per ingiuria, violenza privata e minaccia (595).

40. Domanda a procedere contro il deputato De Felice-Giuffrida, per diffamazione (596).

41. Agevolezze ai comuni del Regno per la provvista di acque potabili e per la esecuzione di opere d'igiene (598).

42. Domanda a procedere contro il deputato Baldi per contravvenzione al regolamento per i veicoli a trazione meccanica senza guida di rotaie (744).

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

#### *Sospesa la discussione:*

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

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

#### ERRATA CORRIGE

Nella tornata del 2 febbraio corrente a pagine 11756-57, nel discorso del deputato MIRABELLI, *dove è stampato*: nel problema dell'elettorato, tutto, dalle dichiarazioni, ecc., *si corregga*: nel problema dell'elettorato, tutto lasciava credere, dalle dichiarazioni ecc.; *dove è stampato*: una politica... senza finalità di liberalismo, *si corregga*: una politica... senza finalità di liberismo; e *finalmente, dove è stampato*: una politica militare... tenera dell'antica antropologia bellica, *si corregga*: tenera dell'antica antropofagia bellica.

PROF. EMILIO PIOVANELLI

Capo dell'Ufficio di Revisione e Stenografia

Roma, 1911 — Tip. della Camera dei Deputati.