

CCLXXIII.

TORNATA DI GIOVEDÌ 16 FEBBRAIO 1911

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MARCORÀ.

INDICE.

Autorizzazioni a procedere:

contro i deputati Crespi, Odorico e Morgari (<i>Annunzio</i>)	Pag. 12216
contro i deputati Chiesa Eugenio, Pistoja, Di Saluzzo, Bissolati e Vicini (<i>Accordata</i>)	12226
CORNAGGIA	12227
LIBERTINI GESUALDO	12226-28
ROMUSSI, <i>relatore</i>	12227

Commemorazione del senatore Michelangelo De Cesare

De Cesare	12216
CIMORELLI	12216
GUARRACINO, <i>sottosegretario di Stato</i>	12216
LACAVA	12216
PRESIDENTE	12216

Convocazione degli Uffici (*Annunzio*)

SACCHI, <i>ministro</i>	12226
TOSCANELLI	12226

Disegno di legge (*Seguito della discussione*)

Modificazioni all'ordinamento delle ferrovie dello Stato	12229
COTTAFAVI	12247
PIETRAVALLE	12250
SACCHI, <i>ministro</i>	12229

Interrogazioni:

Servizio automobilistico Lagonegro Castro- villari (TOSCANO):	
DE SETA, <i>sottosegretario di Stato (R. S.)</i>	12217
Stazione ferroviaria di Termoli (LEONE):	
DE SETA, <i>sottosegretario di Stato (R. S.)</i>	12217
Bonifica delle paludi di Cagnano Varano, Carpino ed altre:	
DE SETA, <i>sottosegretario di Stato</i>	12218
ZACCAGNINO	12218
Marinai italiani e gendarmi austriaci a Ra- gusa:	
DI SCALEA, <i>sottosegretario di Stato</i>	12220
MASONI	12220
Treno operaio fra Chivasso e Verolengo:	
DE SETA, <i>sottosegretario di Stato</i>	12221
DI ROBILANT	12221

Navigazione sul lago di Garda:

NAVA CESARE	Pag. 12222
DI SCALEA, <i>sottosegretario di Stato</i>	12222
PRESIDENTE	12223
Morte di un emigrante italiano durante il rimpatrio:	
CABRINI	12224
DI SCALEA, <i>sottosegretario di Stato</i>	12223
Acquedotti comunali (imposte):	
BIANCHI EMILIO	12225
GALLINO, <i>sottosegretario di Stato</i>	12225

Mozione (*Lettura*):

Viabilità della capitale (GALLENZA)	12254
---	-------

Osservazioni e proposte:

Lavori parlamentari	12246-52-54
-------------------------------	-------------

Proposte di legge (*Lettura*):

Esenzione delle tasse postali delle corrispon- denze di pubblico servizio scambiate fra i sindaci dei comuni del Regno o da essi spedite ad autorità o ad uffici governativi (BOLOGNESE)	12217
Distacco della frazione di Borsano dal co- mune di Sacconago e sua erezione in comune autonomo (DELL'ACQUA)	12217
Lotteria a favore delle congregazioni di cari- tà di Caltagirone e di Grammichele (<i>Svolgimento</i>)	12228
GALLINO, <i>sottosegretario di Stato</i>	12228
LIBERTINI GESUALDO	12228
Distacco del comune di Trevi dalla pretura di Foligno e dal tribunale di Perugia e sua aggregazione alla pretura ed al tri- bunale di Spoleto	12229
GUARRACINO, <i>sottosegretario di Stato</i>	12229
SCHANZER	12228

Relazioni (*Presentazione*):

Permuta di un oggetto appartenente al mu- seo di Napoli con altro appartenente ai reali musei di Berlino (DENTICE)	12246
Elenco di petizioni (MANGO)	12246
Rinvio d'interrogazioni	12219-21
Sospensione della seduta	12240

La seduta comincia alle ore 14.10.

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

(È approvato).

Commemorazione.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Lacava.

LACAVA. Permetta la Camera che io ricordi qui il senatore Michelangelo De Cesare, morto ieri, in Roma.

Egli appartenne ad una delle famiglie del Mezzogiorno che più soffersero persecuzioni e patimenti sotto il Governo borbonico. Assunto all'ufficio di magistrato sotto il Governo costituzionale degli ultimi tempi di Francesco II, si trovava procuratore generale a Potenza, quando avvenne l'insurrezione Lucana. Michelangelo De Cesare immediatamente prese parte a quella insurrezione e continuò a percorrere gradatamente la carriera della magistratura, fino ad essere presidente di Sezione della Corte di cassazione di Roma. Magistrato colto e indipendente, portò ovunque le tracce della sua onorabilità e della sua sapienza giuridica. Ultimamente innalzato alla dignità di senatore del Regno, portò anche nel Senato il valido contributo della sua esperienza e della sua dottrina.

Io, che fui legato a Michelangelo De Cesare da profonda amicizia, mando alla sua memoria un affettuoso tributo di rimpianto; e prego l'onorevole Presidente di voler inviare le condoglianze della Camera alla famiglia dell'estinto. (*Vive approvazioni*).

CIMORELLI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CIMORELLI. Consenta la Camera che come magistrato mandi anch'io un saluto alla memoria dell'illustre uomo che è stato commemorato testè dall'onorevole Lacava. Questi ha ricordato i meriti insigni di Michelangelo De Cesare come patriota intemerato: io ricordo alla Camera che fu un giurista esimio. Egli univa alla infinita bontà dell'animo la più grande sapienza giuridica, tantochè fu lustro e decoro della sezione penale della Corte di cassazione di Roma; ed egli sarà sempre ricordato come uno dei più illustri giureconsulti di questi ultimi anni, e come magistrato integerrimo ed operosissimo.

Mando quindi, anche a nome dei miei

colleghi, un saluto riverente alla sua memoria. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia.

GUARRACINO, *sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia e i culti*. Michelangelo De Cesare fu patriota autentico e onorò la magistratura italiana con le sue doti eminenti di dottrina e d'indipendenza.

In nome del Governo, mi associo di tutto cuore alle nobili parole pronunziate dall'onorevole Lacava e dall'onorevole Cimorelli. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. La Camera, benchè non abbia avuto la fortuna di contare fra i suoi membri l'onorevole senatore Michelangelo De Cesare, sa però come egli abbia onorato il Paese in tutti gli uffici da lui coperti.

Mi associo quindi, in nome della Camera stessa alle parole di compianto degli onorevoli Lacava e Cimorelli e del rappresentante il Governo; e mi farò un dovere di inviare le condoglianze dell'Assemblea alla famiglia De Cesare. (*Vive approvazioni*).

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedi, per motivi di famiglia, l'onorevole Giacinto Gallina, di giorni 3; per motivi di salute, gli onorevoli: Confenti, di giorni 30; Cesare Rossi, di 10; Curreno, di 8; Cesaroni di 15; Papadopoli, di 3.

(Sono conceduti).

Comunicazioni del Presidente.

PRESIDENTE. Il ministro di grazia e giustizia ha trasmesso due domande di autorizzazione a procedere in giudizio contro il deputato Daniele Crespi per contravvenzione al regolamento per i veicoli a trazione meccanica; una contro il deputato Odorico per eguale imputazione, ed infine un'altra contro il deputato Morgari per contravvenzione agli articoli 36 e 41 dell'editto sulla stampa.

Saranno stampate, distribuite e inviate agli Uffici.

Lettura di proposte di legge.

PRESIDENTE. Si dia lettura delle proposte di legge che gli Uffici hanno ammesse alla lettura.

DE AMICIS, segretario, legge :

Proposta di legge dei deputati: Bolognese, Canavina, Semmola, Battelli, Celesia, Giuliani, Cimorelli, Joele, Gangitano, Pasquale Libertini, Tinozzi, Balzano, Rizza, Trapanese, Tommaso Mosca, Dagosto, Marazzi, Gallenga, Bianchini, Modica, Cartia, Paparo, Bignami, Coris, Buonvino, Pellecchi, Valenzani, Zaccagnino, Goglio, Mezzanotte, Gallo, Montù, Enrico Ferri, Berti, Fraccacreta, Richard, Lembo. — Esenzione delle tasse postali delle corrispondenze di pubblico servizio scambiato fra i sindaci dei comuni del Regno o da essi spediti ad autorità o ad uffici governativi.

Articolo unico.

Gli articoli 57 del testo unico delle leggi postali approvato con regio decreto del 24 dicembre 1899, n. 501 e 4 della legge 9 luglio 1905, n. 374, sono modificati, e sostituiti dal seguente :

« Le corrispondenze per pubblico servizio, regolarmente contrassegnate, scambiate fra i sindaci dei comuni del Regno, o da essi spedite ad autorità o ad uffici governativi, hanno corso con esenzione dalle tasse postali di francatura e di raccomandazione ».

Proposta di legge del deputato Dell'Acqua.

Art. 1.

La frazione di Borsano è distaccata dal comune di Sacconago ed eretta in comune autonomo a partire dal 1° gennaio 1912.

Art. 2.

Il Governo del Re è autorizzato a dare le disposizioni per l'esecuzione della presente legge.

Interrogazioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca le interrogazioni.

L'onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici annunzia di aver dato risposta scritta all'interrogazione dell'onorevole Toscano, « per sapere perchè non si è finora data comunicazione del decreto di concessione del servizio automobilistico pel tratto Lagonegro - Spezzano - Castrovillari scalo, e per sapere se intenda provvedere subito affinchè quel servizio importantissimo per l'intera regione possa finalmente iniziarsi ».

RISPOSTA SCRITTA. — « Il regio decreto per la concessione alla Società anonima Calabro-Lucana del servizio pubblico di trasporti con automobili fra la stazione ferroviaria di Lagonegro e quella di Spezzano-Castrovillari fu emanato il giorno 20 novembre 1910. Però la Corte dei conti non l'ha ancora registrato perchè, a suo avviso, si dovrebbe escludere dal beneficio del sussidio governativo il tratto di chilometri 15,642 comune con la linea automobilistica fra la stazione ferroviaria di Lagonegro e quella di Nova Siri, già concessa alla ditta Ielpo.

« Analoga eccezione è stata sollevata dalla Corte dei conti riguardo ad altre concessioni di linee automobilistiche aventi percorrenze comuni; e perciò sulla questione di massima si è promossa una decisione della stessa Corte dei conti, a Sezioni unite.

« Appena la Corte medesima avrà comunicata tale sua decisione, verrà senz'indugio dato corso agli ulteriori provvedimenti dalla legge richiesti per conseguire la registrazione dei controversi decreti, compreso, si intende, quello per la linea Lagonegro-Spezzano.

Il sottosegretario di Stato

« DE SETA ».

PRESIDENTE. Lo stesso onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici annunzia di aver dato risposta scritta all'interrogazione dell'onorevole Leone « sul necessario ampliamento della stazione ferroviaria di Termoli e dell'altra di Montenero di Bisaccia (Campobasso) per le pessime condizioni in cui si trovano (deficienza di binari, mancanza d'illuminazione, personale limitato, fabbricato insufficiente, pericolo nel passaggio a livello non bene condizionato, mancanza a Montenero di locale di deposito per le merci in arrivo e partenza, che giacciono in balla di loro stesse senza alcuna sorveglianza, ecc., ecc.) dato anche l'aumentato traffico commerciale delle due stazioni, e per Termoli dato pure l'aumentato traffico marittimo ».

RISPOSTA SCRITTA. — « Per la stazione di Termoli è quasi ultimata la compilazione di un progetto di ampliamento e sistemazione generale, alla cui approvazione ed esecuzione l'Amministrazione ferroviaria si riserva di dare corso compatibilmente coi limiti entro i quali, a norma di legge, le è consentito di prendere impegni per lavori e provviste di carattere patrimoniale, nonchè con le somme che, sempre a norma di

legge, le è dato di spendere annualmente per medesimi lavori e provviste sui fondi messi a sua disposizione dal tesoro.

« Intanto sta per essere compiuto in detta stazione l'impianto dell'illuminazione elettrica, che sarà quanto prima attivato. Ed anche il personale di essa è stato convenientemente sistemato con un congruo aumento della pianta organica, disposto nello scorso anno in relazione alle effettive esigenze del servizio.

« Quanto alla stazione di Montenero, sono stati disposti studi per la sua sistemazione ed ampliamento; ed in tali studi sarà anche tenuto conto dei voti espressi dal comune per la costruzione di un nuovo fabbricato viaggiatori dalla parte del paese (ossia dal lato opposto del fabbricato attuale) quando il comune assicuri un suo adeguato concorso in vista della maggiore spesa occorrente per l'adozione di tale soluzione. Dato poi che col passo a livello accennato nell'interrogazione si sia inteso alludere al passaggio prossimo alla stessa stazione di Montenero, si vedrà negli studi suddetti se e quali provvedimenti fosse il caso di adottare per esso, pur ritenendosi che con la soluzione dianzi accennata dovrebbero scomparire gli inconvenienti che ora possono eventualmente lamentarsi, cessando per tale passaggio il transito di coloro che dal paese recansi alla stazione e viceversa.

« Ben inteso però, anche i provvedimenti da studiarsi nei riguardi di Montenero dovranno essere subordinati a quanto saranno per permettere i suaccennati limiti stabiliti dalla legge per gli impegni e per le spese in conto patrimoniale.

« Il sottosegretario di Stato
« DE SETA ».

PRESIDENTE. La prima interrogazione all'ordine del giorno d'oggi è dell'onorevole Giulio Alessio al ministro della guerra « per sapere come si giustifichi che nell'ospedale militare di Padova un ammalato con forte febbre cagionata da flemmone, sia stato così poco sorvegliato da aver potuto nel delirio della febbre gettarsi dalla finestra e piombare con grande fracasso e rumore su di un'invetriata, rompendone i vetri senza che alcuno se ne accorgesse e rimanendo, a quanto si riferisce, più ore sul nudo selciato del cortile prima che il fatto venisse a conoscenza dei superiori ».

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

Segue l'interrogazione dell'onorevole Zaccagnino al ministro dei lavori pubblici « per sapere le ragioni che ritardano l'espletamento dei progetti di bonifica delle paludi di Cagnano Varano, Carpino ed Ischitella e relative strade ausiliarie di bonifica, opere tutte urgentemente ed invano reclamate da quelle popolazioni ».

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

DE SETA, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. Le paludi di Cagnano Varano, Carpino ed Ischitella, tutte circondanti il lago di Varano debbono essere bonificate; ed i lavori per la bonifica delle paludi di Cagnano ed Ischitella sono stati già appaltati adottando il sistema delle colmate; ma finora non è stato compiuto che il lavoro di quella di Ischitella.

Si è dovuto poi sospendere l'appalto per la palude di Carpino e rescindere quello per la palude di Cagnano in seguito alla constatazione fatta che era più conveniente nell'interesse dell'opera di escavare le gronde del lago di Varano per riempire la palude indicata.

Per introdurre queste variazioni di sistema nei progetti è occorso del tempo e perciò i lavori sono stati ritardati; ma ora l'ufficio del Genio civile di Foggia attende con autorità alla compilazione dei progetti esecutivi che perciò saranno tra breve presentati.

È pure in corso di compilazione il progetto di una strada ausiliaria per la bonifica d'Ischitella e si attende agli studi pel casello idraulico in servizio della stessa bonifica.

In quanto agli impianti idrovori ed ai canali allacciati si provvederà, mentre saranno eseguiti i lavori di costruzione della strada.

Se dunque si è verificato un ritardo per deficienza di personale, ora si cercherà di guadagnare il tempo perduto affrettando l'esecuzione dei progetti.

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

ZACCAGNINO. L'onorevole sottosegretario di Stato non si meraviglierà se io gli risponderò di non potermi dichiarare soddisfatto delle sue assicurazioni.

Egli ha raccontato fatti ormai superati perchè sono già sei anni che io presentai interrogazioni ed interpellanze, appunto per reclamare contro gli sbagliati progetti del Genio civile, sostenendo io che non sono tecnico una tesi tecnica; ed è stato in seguito appunto alla mia speciale inter-

pellanza che i progetti furono nuovamente studiati essendosi riconosciute giuste le mie critiche e le mie richieste.

Le popolazioni attendono però tuttora che i nuovi progetti vengano studiati ed eseguiti e proprio quest'anno, mentre queste opere sono state dichiarate urgenti e indifferibili dalla legge Sacchi per le Puglie, in vista dei mancati raccolti e della disoccupazione specialmente ora che in quei paesi domina già grave la disoccupazione, quelle popolazioni, nonostante tutte queste speciali condizioni di urgenza e di indifferibilità, sono costrette a vedere che tali opere non si compiono ancora e devono sentir dire che gl'ingegneri stanno ancora a studiare o che manca il personale.

Intanto siamo già prossimi al 10 giugno e quindi al termine massimo della indifferibilità; così anche i vantaggi della legge Sacchi svaniranno, nè si dica che fra pochi giorni i progetti saranno pronti, perchè essi dovranno seguire il loro corso, molt'acqua passerà sotto i ponti e gli appalti non si faranno per ora.

La questione deve guardarsi a fondo, onorevole sottosegretario di Stato, perchè è il Genio civile che non funziona, e bisognerebbe ricercare le cause per cui non funziona.

Gl'ingegneri non vogliono stare nelle residenze meridionali, trovano mille scuse per avere congedi, per farsi rinnovare i congedi avuti, per rimanere così mesi e mesi fuori residenza senza produrre alcun lavoro utile. Bisognerebbe, onorevole sottosegretario di Stato, promuovere una speciale inchiesta per assodare quali sono le cause del disagio per tutti, e quali i rimedi da adottare per ottenere che gl'ingegneri stiano al loro posto e lavorino.

Se si continuerà così, noi, non solo per queste opere, ma per tutte le altre del Mezzogiorno ci troveremo nella condizione di una stasi invincibile.

Bisogna considerare, per esempio, che mentre per il lago di Varano si sta compilando il progetto portuale, tutte queste opere che occorrono al risanamento della salute pubblica, e che dovrebbero bonificare la palude, non sono fatte. Al principio dell'esercizio del mio mandato politico trovai che non vi era pretore, il quale accettasse di buona voglia di andare a coprire il posto vacante di Cagnano Verano, e allora, nella mia ingenuità, dissi al direttore generale del ramo « sono in corso grandi lavori di bonifica e quindi fra un anno o due quel paese

sarà sanissimo ». E così egli scrisse nelle sue tabelle del Ministero.

Sono passati ormai parecchi anni, e, perduta la mia ingenuità, ho compreso che non bisogna avere alcuna fiducia nelle promesse del Governo. Il guaio è che la sfiducia invade anche le popolazioni, ed è doloroso il vedere che gli operai e i contadini privi di lavoro emigrano in lontani ed estranei lidi, quando vi sono opere autorizzate dalle leggi, le quali potrebbero eseguirsi e non costringerli ad allontanarsi dal suolo amato della patria!

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Galimberti, al ministro di grazia e giustizia, « se in seguito al malcontento suscitato nella Magistratura dal sistema dei concorsi ed alle vivissime censure promosse contro lo stesso, non creda di soprassedere per il momento ad aprirne ancora altri, tanto più che appena in un triennio potranno coprirsi i posti fin d'ora già guadagnati ».

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

Segue l'interrogazione dell'onorevole Cao-Pinna, ai ministri delle finanze e dell'agricoltura, industria e commercio, « per sapere se per l'esportazione dei vini della Sardegna sia stata rispettata la legge dagli agenti fiscali e come intenda provvedere ».

GALLINO, sottosegretario di Stato per le finanze. Onorevole Presidente, per secondare il desiderio dell'onorevole interrogante...

PRESIDENTE. Il desiderio dell'interrogante non basta!

GALLINO, sottosegretario di Stato per le finanze. Allora quest'interrogazione decadrà!

PRESIDENTE. Più di una volta ho pregato gli onorevoli rappresentanti del Governo di non consentire, per cortesia, a richieste di differimento di interrogazioni; richieste che ricadono a pregiudizio del diritto degli altri interroganti. Se l'onorevole Cao-Pinna non ha potuto oggi trovarsi presente, non per questo deve la sua interrogazione venir rimessa ad altro giorno, in danno dei deputati che in tale giorno appunto avrebbero diritto di svolgere le loro interrogazioni.

Sé l'onorevole sottosegretario di Stato vuole, può chiedere il differimento per ragioni di suo ufficio; ma non per soddisfare il desiderio dell'interrogante. (*Approvazioni*).

GALLINO, sottosegretario di Stato per le finanze. Questa interrogazione potrà allora mettersi in fine dell'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Sta bene. Mi duole di parere scortese, ma debbo tutelare i diritti di tutti i deputati; e in ciò attendo anzi la coadiuvazione dei rappresentanti del Governo. A lungo andare, la cosa diverrebbe grave.

Le mie osservazioni naturalmente non riguardano personalmente nè l'onorevole Cao-Pinna, nè altri; ma si riferiscono ad una seria questione di principio. (*Bene! Bravo!*)

Segue l'interrogazione dell'onorevole Masoni, al ministro degli affari esteri, « sulla grave violazione di libertà personale subita a Ragusa nel pomeriggio del 25 dicembre 1910 da alcuni marinai degli equipaggi di tre velieri di Torre del Greco, obbligati, appena dopo lo sbarco, a ritornare a bordo sotto scorta armata dei gendarmi austriaci ».

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

DI SCALEA, *sottosegretario di Stato per gli affari esteri.* La sera del 25 dicembre ultimo scorso alcuni marinai dei velieri *Elena M., Maria, Cuor di Gesù e Maria Altieri,* ancorati a Gravosa, essendo scesi a terra, vennero fermati da alcune guardie municipali, le quali, tolti loro gli istrumenti musicali che essi avevano seco, li fecero risalire a bordo.

Il Reggente, il regio vice Consolato in Ragusa fece, per tale incidente, immediatamente dei richiami presso quell'imperiale e regio Capitanato; e lo stesso fece, due giorni dopo, presso la Luogotenenza di Zara, il regio Console Generale in quest'ultima città.

Da ulteriori e più precisi accertamenti risultò, però, che l'atto compiuto dalle guardie non aveva avuto, in realtà, alcun intendimento ostile o vessatorio verso quei nostri marinai; ma era stato, piuttosto, la conseguenza di un eccesso di zelo nella preoccupazione di evitare, nell'interesse dell'ordine pubblico, qualsiasi causa o pretesto di incidenti spiacevoli, quali altre volte, ed anche da pochi giorni, si erano colà verificati. Fu escluso, soprattutto, che alcun maltrattamento fosse stato usato ai predetti marinai dagli Agenti austriaci; essendosi essi limitati a far riaccompagnare alla nave i nostri nazionali, protetti da una scorta.

Sta poi in fatto, che i regolamenti di polizia vigenti nelle città del litorale dalmata, proibiscono, in via generica, passeggiate collettive, con canti e suoni, in luogo pubblico, senza preventivo permesso delle autorità.

I nostri marinai, che diedero sempre prova di scrupolosa osservanza delle leggi locali e mantennero costantemente contegno corretto, non mancheranno di conformarsi, anche per questa parte, ai regolamenti di polizia ai quali ora ho accennato.

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

MASONI. Sono dolente di non potermi dichiarare completamente soddisfatto delle dichiarazioni dell'onorevole sottosegretario di Stato per gli affari esteri, poichè i nostri marinai che si recano spesso sulle coste Dalmate per ragioni di traffico e di commercio, sono purtroppo guardati con diffidenza e sospetto dalle autorità politiche di quei luoghi quando si riuniscono in comitiva.

Il fatto lamentato dimostra purtroppo una tale diffidenza e sospetto.

I marinai di Torre del Greco ai quali si riferisce la mia interrogazione, appena sbarcati a Gravosa il 25 dicembre scorso, si riunirono in numero di 15 ed essendo giorno di festa, decisero di fare una passeggiata fino a Ragusa. Orbene, essi si accorsero subito di essere preceduti da una persona, che ritennero una spia.

All'entrata di Ragusa furono fermati da gendarmi austriaci armati di fucili con baionetta e furono sottoposti ad uno speciale interrogatorio.

In seguito furono in una piazzetta fermati da un borghese, che si qualificò per commissario di pubblica sicurezza, che con fare imperioso ingiunse loro di ritornare a bordo sotto la scorta armata dei gendarmi.

In Italia, nelle città marittime, noi vediamo spesso marinai stranieri, che nei giorni di festa si riuniscono pure allegramente in comitiva e si recano a passeggiare per le città e per i villaggi.

Ebbene, le nostre autorità non si permettono di far spiare quei marinai e di farli accompagnare sotto la scorta armata dei nostri carabinieri a bordo.

Io non so comprendere dunque la diffidenza e il sospetto delle autorità delle coste Dalmate verso delle persone assolutamente innocue, verso i nostri marinai che si recano su quelle coste per ragioni di traffico, di commercio e null'altro.

Pregherei quindi l'onorevole sottosegretario di Stato di voler fare delle rimostranze al Governo centrale austriaco affinché simili fatti non si ripetano, poichè i nostri marinai, possiamo pur dirlo, non hanno

mai dato ragione a speciali misure di sorveglianza.

Essi, quando si recano all'estero per ragioni di commercio, non devono essere oggetto nè di diffidenze nè di sospetti come purtroppo avviene in Dalmazia le cui autorità politiche par che siano prese da grande timore quando vedono i nostri marinai riuniti in comitiva.

Ho presentato alla Camera la mia interrogazione in segno di alta protesta per la grave violazione della libertà personale subita dai nostri bravi marinai a Ragusa, senza ottenere alcuna soddisfazione da quel capitano politico, cui rivolsero speciale reclamo. (*Approvazioni*)

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Di Robilant, al ministro dei lavori pubblici « per conoscere le ragioni per le quali la Direzione generale delle ferrovie di Stato ha creduto sospendere qualsiasi maggiore estensione della tariffa speciale per i lavoratori rendendo così impossibile, con grave danno dei lavoratori stessi, la creazione di un treno operaio settimanale tra Chivasso e Verolengo in prosecuzione di altro già esistente tra Torino e Chivasso ».

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

DE SETA, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. Attualmente, sulla linea Torino-Chivasso, vi è una tariffa speciale a vantaggio dei lavoratori che corrisponde a meno di un centesimo per treno-chilometro. Si vorrebbe dall'onorevole Di Robilant che la stessa tariffa fosse attuata sulla Chivasso-Verolengo.

L'Amministrazione delle ferrovie di Stato fa notare che, essendo innanzi alla Camera un disegno di legge che regola anche la questione della riduzione delle tariffe, non crede opportuno di fare alcuna proposta al riguardo, tanto più che l'esperimento fatto di queste tariffe speciali ha dato poco buoni risultati.

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

DI ROBILANT. Mi dichiaro insoddisfattissimo della risposta dell'onorevole sottosegretario di Stato. Sulla linea Torino-Chivasso e altrove esiste una tariffa speciale

per i lavoratori, che è una delle poche provide istituzioni create dalla Direzione delle ferrovie, all'inizio dell'esercizio di Stato. Di questa tariffa speciale profittano molti operai, e non capisco perchè ora se ne sia sospesa l'estensione. Questi treni operai che

all'estero hanno una larghissima applicazione giornaliera, specialmente nel Belgio, furono da noi timidamente applicati, settimanalmente e per un raggio ristretto di cinquanta chilometri intorno ai centri maggiori. Essi hanno una funzione sociale alla quale non si può rinunciare, perchè permettono agli operai di ritornare nei giorni festivi alle loro case, in seno alle loro famiglie, ed hanno anche il vantaggio di essere coefficiente non disprezzabile per far sentire alle classi operaie meno grave il caro dei viveri e delle pigioni.

Le ragioni addotte dall'onorevole sottosegretario di Stato non hanno valore, in quantochè non si tratta di fare una legge speciale per modificazioni di tariffe ma si ha già una tariffa speciale per i lavoratori. (*Interruzione dell'onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*).

Comprendo la condizione speciale in cui ella si trova, e non insisto; anzi dico di più, che se si trattasse del Ministero dei lavori pubblici l'interesse dei lavoratori sarebbe meglio tutelato.

Ad ogni modo la prego di dire al Direttore generale delle ferrovie, facendo Ella qui da portavoce, che il provvedimento è ingiusto, improvido, antisociale e che non merita l'approvazione del Parlamento.

Mi riservo di trasformare l'interrogazione in interpellanza.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Giulio Casalini, al presidente del Consiglio, « per sapere se sono oramai compiuti gli studi annunciati per la concessione della indennità, agli impiegati ed operai dipendenti dello Stato, di Roma e di Torino, nell'occasione della prossima Esposizione, e per conoscere quali provvedimenti si intendano adottare ».

PAVIA, sottosegretario di Stato per il tesoro. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PAVIA, sottosegretario di Stato per il tesoro. Sono incaricato dall'onorevole presidente del Consiglio di chiedere che questa interrogazione sia rimessa al 24 corrente.

PRESIDENTE. Sta bene.

Segue l'interrogazione dell'onorevole Cesare Nava, al ministro degli affari esteri, « per sapere quanto vi sia di vero nella notizia data dai giornali, della concessione che sarebbe stata fatta ad una società austriaca di esercitare la navigazione sul Lago di Garda e quale sia stata al riguardo l'azione del nostro Governo ».

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

DI SCALEA, *sottosegretario di Stato per gli affari esteri*. L'onorevole Montresor ed altri colleghi avevano rivolto identica interrogazione al ministro degli affari esteri, alla quale interrogazione, a norma delle nuove disposizioni introdotte nel regolamento della Camera, fu risposto per iscritto.

Se l'onorevole Nava lo desidera, ripeterò oggi, leggendolo alla Camera, ciò che comunicai per iscritto all'onorevole Montresor e alla Camera stessa.

Ecco la mia risposta:

« La sola domanda pervenuta sinora per parte di cittadini esteri, alle regie autorità, per ottenere autorizzazioni relative alla navigazione sul Garda, è quella presentata alla regia prefettura di Brescia il 9 giugno 1910. L'istanza è firmata dal signor Angelo Maturi, dimorante in Riva di Trento, proprietario colà di un albergo e di imbarcazioni a benzina che fanno servizio per gite di piacere dei forestieri che visitano quelle città; e proprietario, altresì, di due altri alberghi, uno a Pizzolo e l'altro a Salò.

« Egli chiede il permesso di poter approdare con i propri battellini a benzina in tutti i porti del Lago di Garda, entro il confine italiano. Detti battellini fanno ora servizio a Riva di Trento per gite di piacere fatte per gli ospiti degli *hôtels* della città. La prefettura di Brescia rispondeva, in data 20 luglio, alla domanda stessa, richiamandosi alle disposizioni vigenti sulla materia, e per le quali, allo stato delle cose, l'invocato permesso non poteva essere da quelle autorità prefettizie accordato.

« Sta di fatto che nè quella regia prefettura, nè la regia prefettura di Verona, in conformità alle disposizioni di legge, sono competenti a prendere una decisione a proposito di domande analoghe a quella presentata dal signor Maturi, quando si tratti di imbarcazioni appartenenti alla navigazione estera, che non si trovano, quindi, iscritte in alcuno dei porti lacuali delle due provincie predette.

« In simili casi, il provvedimento resta, naturalmente riservato al Ministero competente dei lavori pubblici, in conformità al disposto dell'articolo 151 della legge 20 marzo 1865 sui lavori pubblici (articolo 79 del testo unico di legge 25 luglio 1904, n. 523) ed alla interpretazione applicativa data all'articolo stesso dalle circolari del Ministero predetto alle regie prefetture, in data 6 aprile e 4 luglio 1908 ».

Questo rispondeva giorni fa per iscritto alla interrogazione degli onorevoli Bettoni, Da Como e Montresor; questo ripeto oggi alla Camera aggiungendo che nessun fatto nuovo è venuto a variare lo stato delle cose.

PRESIDENTE. Questa risposta era già stata annunciata ed inserita nel resoconto stenografico.

L'onorevole Cesare Nava ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

NAVA CESARE. Prendo atto con piacere della dichiarazione fatta dall'onorevole sottosegretario di Stato, che, anche dopo la sua risposta scritta agli onorevoli Bettoni, Da Como e Montresor, nessun fatto nuovo è venuto a turbare l'attuale stato di cose, che mi auguro abbia a continuare.

Non discuto la questione di diritto relativa alla navigazione del Garda: l'onorevole Ulisse Papa l'ha trattata con competenza in un notevole studio pubblicato nel passato gennaio nella *Rivista politica e parlamentare*, dimostrando in modo esauriente come, nonostante che il trattato di Zurigo abbia sancito il principio della libera navigazione sul Garda, pure il nostro Governo, senza fare offesa ai diritti del Governo vicino, abbia la possibilità di difendere i giusti interessi della navigazione nazionale su quel lago.

Ma ammesso anche come cosa indiscutibile, ciò che non ammetto, il diritto dell'Austria ad impiantare senza necessità di un permesso speciale del nostro Governo un servizio di piroscafi che tocchi i porti del lago stesso, credo che un senso di saggia prudenza, che s'impone ad ogni Governo, nell'esercizio dei propri diritti in rapporto alle pacifiche relazioni internazionali, imponga alla nostra vicina alleata di non turbare le condizioni attuali di cose, come allo stesso modo sarebbe stato forse opportuno evitare il provvedimento del nostro stato maggiore, che ha collocato sulla tolda dei piroscafi dell'impresa Mangili dei piccoli cannoni, come per farne una piccola flottiglia di difesa, di efficacia, del resto, assai dubbia.

È inutile negarlo. La ripresa attiva, intensa, quasi audace della propaganda pan-tedesca del *Volkesbund* e della *Sudmark* non solo nel Trentino e nella Val Sugana ma nelle regioni al di qua del confine..

PRESIDENTE. Onorevole Cesare Nava, ciò che ella dice è estraneo all'interrogazione.

NAVA CESARE. Anzi vi rientra perfettamente. Dicevo che la propaganda pan-

desca anche nelle regioni rivierasche del Garda e del Veronese ha suscitato una viva reazione, e quelle popolazioni, nella minacciata nuova impresa tedesca di navigazione sul Garda credono di vedere come un nuovo atto del programma di intedesamento della regione stessa.

Nessuno può immaginare quanto frequenti e gravi sarebbero gli incidenti di carattere politico che nella attuazione di quell'impresa si verificherebbero, e mi pare che i due Governi debbono fare ogni sforzo perchè tali fatti non avvengano.

Ormai, dopo le ripetute dichiarazioni fatte dal Governo non solo alla Camera ma anche al paese, mi pare che l'Austria possa lealmente riconoscere come da parte dell'Italia ogni provocazione irredentista di carattere politico sia cessata.

Noi domandiamo soltanto che ci si lasci essere italiani in casa nostra. Vengano pure quanti tedeschi vogliano a bearsi delle bellezze del nostro paese e a godere le auree nostre balsamiche, noi li accoglieremo come amici ed essi troveranno nelle nostre popolazioni accoglienze cortesie deferenti. Abbiamo però il diritto di pretendere che essi non attentino a quanto costituisce il tesoro più prezioso per noi, cioè abbiano a rispettare il genio della nostra stirpe. In nome del quale noi ci sentiamo anche autorizzati, senza che ciò possa suonare offesa allo Stato vicino, ad esprimere tutta la nostra simpatia per la lotta che i nostri fratelli oltre confine sostengono per la difesa della lingua e dell'anima italiana nel loro paese.

Una speranza confortante ci hanno portato i giornali in questi giorni, cioè che i voti di quei nostri fratelli per una Università italiana in Austria sono stati parzialmente esauditi...

PRESIDENTE. Onorevole Nava, io posso anche forse partecipare ai suoi sentimenti: ma, ripeto, ciò che ella dice è estraneo all'interrogazione. E in alcune frasi ella è stato alquanto imprudente!...

NAVA CESARE. Mi permetta di finire con un augurio e cioè che i voti di questi nostri fratelli abbiano ad essere presto completamente soddisfatti, e che venga un giorno in cui l'Università italiana sorga a Trieste, non come fiaccola di irredentismo politico, ma come il più avanzato ed efficace baluardo contro la tentata invasione pangermanista nella nostra Italia. (*Rumori all'estrema sinistra — Approvazioni*).

ROMUSSI. Ma è tutta opera dei preti croati! Vada a dirlo al Papa!

PODRECCA. E la propaganda loro contro il cinquantenario? (*Rumori*).

PRESIDENTE. Facciano silenzio, onorevoli colleghi.

Ella però, onorevole Nava, doveva astenersi dall'introdurre in una interrogazione questioni importantissime, di carattere giuridico delicatissimo, e riguardanti l'interpretazione di trattati internazionali. Ciò è molto grave! (*Benissimo!*)

Segue l'interrogazione dell'onorevole Staglianò, al ministro delle finanze, « per sapere se contrariamente al disposto dell'articolo 87 della legge 25 giugno 1906, n. 225, possa imponersi la tassa focatico ai contadini, lavoratori della propria o dell'altrui terra, che hanno dimora stabile e permanente in campagna, specialmente in quei comuni nei quali non eccede la sovrimposta ».

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

Segue l'interrogazione dell'onorevole Cabrini, al ministro degli affari esteri, « sulle circostanze in cui avvenne la morte del nostro connazionale Giovanni Tramontin, in forzato rimpatrio da New-York all'Ha-vre, a bordo del piroscafo *Niagara* della *Transatlantique* ».

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

DI SCALEA, sottosegretario di Stato per gli affari esteri. L'emigrante Tramontin Giovanni, da San Giorgio della Richinvelda, partito il 23 novembre ultimo scorso sul piroscafo « Savoie » fu respinto dal porto di New York dalle autorità d'immigrazione, a norma delle leggi locali, perchè ritenuto destinato a cadere a pubblico carico (*public charge*).

Il Tramontin infatti, appena diciottenne, aveva dichiarato di andare a raggiungere il proprio fratello mentre risultò che egli aveva colà soltanto un cugino, e le autorità federali di immigrazione non ritennero poter offrire quest'ultimo sufficienti garanzie per provvedere al sostentamento dell'emigrante.

Essendo il Tramontin Giovanni imbarcato su piroscafo della *Compagnie Générale Transatlantique*, iscritto in patente di vettore, questa, a norma dell'articolo 24 della vigente legge sull'emigrazione, è responsabile verso l'emigrante respinto, soltanto quando sia provato che le erano note, prima della partenza, le cause che hanno determinato la reiezione.

Trattandosi pertanto di circostanza che può essere accertata solo in sede di contenzioso, la famiglia dell'emigrante ha a tale scopo aperto l'adito per l'opportuno ricorso avanti la Commissione arbitrale provinciale per l'emigrazione, a termini dell'articolo 26 della legge sull'emigrazione.

Il regio console generale in Le Havre, avvertito della morte del Tramontin a bordo del piroscafo « Niagara », mentre questo entrava nella rada di quel porto, curò la tumulazione del cadavere e la liquidazione della successione, inviando con suo rapporto del 7 gennaio l'atto di morte e l'ammontare delle attività del Tramontin in lire 280.45 al Ministero degli affari esteri, che a sua volta trasmise, in data 21 gennaio, il rapporto medesimo al competente Ministero di grazia e giustizia.

Per quanto riguarda le circostanze in cui seguì la morte del Tramontin, sono in corso le opportune indagini, e qualora da esse risultino comunque esservi responsabilità del medico di bordo, ed eventualmente di altri, non mancheranno di essere provocati i necessari provvedimenti.

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

CABRINI. In questo doloroso episodio, che è uno dei tanti della *via crucis* dei nostri emigranti, ma dei pochi che possono venire alla luce della discussione vanno distinti tre momenti diversi e tre ordini di responsabilità.

Dalla risposta dell'onorevole sottosegretario di Stato, apparirebbe che, al Tramontin, le autorità degli Stati Uniti abbiano imposto il ritorno, per aver egli dichiarato di avere nel Canada uno stretto parente che, viceversa, mancava. A me risulterebbe invece, che le cose andarono diversamente. Il Tramontin sarebbe stato respinto perchè mancava di quella somma che la legge degli Stati Uniti esige dall'emigrante perchè possa sbarcare, sia che si fermi nella città di sbarco, sia che voglia proseguire.

Ora qui è da verificare quale sia la responsabilità del rappresentante per le provincie friulane della *Transatlantique*, perchè l'onorevole sottosegretario di Stato sa che, in data 4 marzo 1910, il Commissariato della emigrazione faceva conoscere a tutti i rappresentanti di vettori le precise disposizioni del Governo degli Stati Uniti che risalgono al 14 aprile 1910, per le quali lo straniero che vuole essere colà ricevuto, deve, al momento dello sbarco, pagare la

somma di 25 dollari, nel periodo dal primo marzo al 30 ottobre e, di 50 dollari, nel periodo, com'è precisamente nel nostro caso, dal primo novembre al 28 febbraio. Giustamente il Commissariato dell'emigrazione ha invitato i rappresentanti delle Società di navigazione a rendere edotti coloro che vogliono emigrare, di queste condizioni. Resta a vedere se effettivamente il rappresentante della *Transatlantique* abbia, tanto al Tramontin, come agli altri operai che erano nel gruppo, reso note queste condizioni e soprattutto se si sia dato incarico di accertarsi che il Tramontin e compagni fossero effettivamente in tali condizioni.

DI SCALEA, sottosegretario di Stato per gli affari esteri. Questo è il fatto che deve accertarsi.

CABRINI. Sta bene: ma insisto perchè si ricerchi se il rappresentante della Compagnia abbia avvertito l'emigrante di queste condizioni non solo, ma se abbia verificato che l'emigrante era al caso di sodisfarvi.

Vengo alla parte più dolorosa. Questo nostro connazionale, in rimpatrio da Nuova York all'Havre, su nave in patente di emigrazione, accusa, al mezzogiorno del 19 dicembre, un malessere. I suoi compagni lo sorreggono e lo portano all'infermeria. Il capo infermiere risponde che, per uno straccione di emigrante italiano, non si poteva disturbare fuori orario il medico di bordo.

Fu riportato l'ammalato sottocoperto, dove stette steso sopra una branda. Durante la notte il male si aggravò. La mattina successiva venne, in stato gravissimo, portato nuovamente all'infermeria, ma l'infermiere tornò a dare la stessa risposta, che cioè il medico non voleva essere disturbato prima delle otto. Riportato il nostro connazionale ancora sotto coperto, la malattia si aggravò ancor più: in pochi minuti il malato morì, e soltanto nell'ultima mezz'ora fu accolto in infermeria.

Ora è da stabilirsi quale sia il grado di responsabilità di questo medico, in quantochè si tratta, ripeto, non di un caso di emigrazione clandestina (sarebbero allora state offese soltanto le leggi dell'umanità), ma di emigrazione fatta su navi in patente di emigrazione, e quindi la Compagnia deve rispondere dell'opera dei suoi rappresentanti.

Per ciò che riguarda infine la condotta del nostro console all'Havre, osservo che il nostro povero connazionale moriva in cospetto dell'Havre il 20 dicembre. La salma venne sbarcata subito; e vennero sbarcate anche le carte del Tramontin e le sue valigie, e tutto

ciò venne consegnato al console che curò l'interramento della salma, ma non diede alcuna notizia nè alla famiglia, nè al sindaco. Soltanto quando verso la fine di dicembre, vale a dire circa dieci giorni dopo, essendo corse notizie incerte nel paese di origine del Tramontin, la famiglia si recò dall'autorità municipale il sindaco scrisse al console, questi, in data del 2 gennaio si degnò di notificare il decesso.

A me sembra che ciò sia molto malinconico, perchè se di fronte alla morte — un fatto che suscita così profonda commozione — tanta fu l'indifferenza e la lentezza del signor console, io non so come egli si comporterà quando invece di morti si tratti di vivi e, soprattutto, di poveri straccioni.

PRESIDENTE, Onorevole Gabrini, ella ha esposto una lunga serie di fatti; ma, nè nel suo discorso, nè nel testo della sua interrogazione, apparisce esser rivolta alcuna domanda al Governo. E ciò, ella lo sa, non è conforme al regolamento! (*Commenti*).

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

L'onorevole sottosegretario di Stato per le finanze ha facoltà di rispondere.

GALLINO, *sottosegretario di Stato per le finanze*. Per rispondere alla interrogazione dell'onorevole Bianchi Emilio io riassumerò in poche parole quanto il ministro delle finanze ha dichiarato tre giorni or sono in risposta alla interpellanza dell'onorevole Albasini-Serosati.

L'articolo 1 della legge 27 gennaio 1865 per l'imposta sui fabbricati, sottopone a questo tributo non solo i fabbricati destinati ad uso di abitazione, ma qualsiasi stabile costruzione, e la Commissione centrale per le imposte dirette, in ossequio a tale articolo, ha dovuto ritenere che vanno soggetti all'imposta gli acquedotti con le costruzioni annesse e le relative condotture che servono per la distribuzione dell'acqua.

Per conseguenza, le agenzie delle imposte non possono esimersi dall'accertare il reddito degli acquedotti e delle condotture di-

pendenti, anche se appartenenti a comuni e destinati ad uso pubblico, senza scopo di speculazione, imperocchè la legge non fa distinzioni al riguardo.

Importa però subito dichiarare come le agenzie in tali accertamenti di reddito procedano con quella stessa larghezza di criteri di cui fanno uso per l'accertamento dei redditi fabbricati adibiti ad uso scuole, ospizi, ospedali, case di salute ed altro.

Aggiungerò poi all'onorevole Bianchi una comunicazione, che forse più di tutto lo appagherà, e che spero lo renderà soddisfatto.

Nel nuovo disegno di legge, n. 598, per agevolare appunto i comuni del Regno, per la provvista di acqua potabile, per la esecuzione di opere d'igiene, è stato accettato dall'Amministrazione finanziaria un articolo aggiuntivo, secondo il quale l'esenzione invocata sarebbe accordata lasciando al regolamento di stabilire i criteri per distinguere la parte degli acquedotti riservata ad uso pubblico, da quella destinata ad uso privato.

Con ciò adunque viene a cadere la ragione dell'interrogazione.

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

BIANCHI EMILIO. Il caso che aveva determinato la mia interrogazione è questo: un comune del mio collegio spese circa centomila lire per costruire un acquedotto per uso pubblico, non vendendo un litro d'acqua ai privati e non percependo diritto alcuno.

L'agenzia delle imposte accertò un reddito di lire 4,150 all'anno, con effetto retroattivo al primo gennaio 1908. Fu fatto ricorso alla Commissione; ma si sa che la Commissione centrale, per la sua giurisprudenza, annulla le deliberazioni delle Commissioni locali, se queste escludono la tassazione.

Ora io avevo presentato questa interrogazione per sapere se il Ministero approva questo accertamento. Poichè non si andrebbe alla Commissione centrale, se gli agenti delle imposte non accertassero il reddito. E gli agenti delle imposte non dovrebbero accertare nulla quando non vi è reddito.

È vero che l'articolo primo della legge organica del 1875 non parla soltanto dei fabbricati destinati all'abitazione, ma parla anche di altri manufatti. Ma è anche vero che, perchè si possa applicare la imposta sui

fabbricati, è necessario che vi sia un reddito, in quanto che la legge è intitolata appunto: « Imposta sul reddito dei fabbricati ». Ora, anche se si volesse ammettere che un acquedotto sia un fabbricato, è certo che, se non v'è reddito, non può esservi l'imposta.

Avevo visto anch'io che la Commissione parlamentare che esamina il disegno di legge numero 598 ha nell'articolo 8 stabilito il principio della esenzione della tassa per gli acquedotti comunali di uso pubblico. E sono lieto di sentire che questa disposizione è accettata dal Governo.

Ed allora non mi resta che far voti, perchè questa legge che è all'ordine del giorno venga presto discussa, e credo che sarà unanime la Camera nel volere che questo principio valga, tanto per gli acquedotti che si costruiranno in base a questa legge speciale, quanto per quelli che sono stati già costruiti.

PRESIDENTE. È così trascorso il tempo assegnato alle interrogazioni.

Convocazione degli Uffici

PRESIDENTE. Comunico alla Camera che gli Uffici sono convocati alle ore 11 di sabato 18 febbraio col seguente ordine del giorno:

Ammissione alla lettura di una proposta di legge, d'iniziativa del deputato Dentice.

Esame delle domande di autorizzazione a procedere in giudizio:

contro il deputato Daniele Crespi per contravvenzione al regolamento per i veicoli a trazione meccanica senza guida di rotaie (783);

contro il deputato Daniele Crespi per contravvenzione al regolamento per i veicoli a trazione meccanica senza guida di rotaie (784);

contro il deputato Odorico per contravvenzione al regolamento per i veicoli a trazione meccanica senza guida di rotaie (785);

contro il deputato Morgari per contravvenzione agli articoli 36 e 41 dell'editto sulla stampa 26 marzo 1848, n. 695 (786).

Esame del seguente disegno di legge:

Estensione del suffragio elettorale e altre modificazioni della legge elettorale politica (738).

L'Ufficio VI deve inoltre esaminare i disegni di legge:

Ordinamento del Consiglio coloniale (755);

Ordinamento della Colonia Eritrea (756).

TOSCANELLI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TOSCANELLI. L'importanza della legge che viene proposta dal Ministero, per la riforma elettorale, è evidentemente duplice e pei risultati a cui potrebbe arrivare e, forse più, per l'ampia discussione a cui darà luogo. Mi permetto per ciò di proporre alla Camera che, nella votazione degli Uffici, che avrà luogo sabato, siano eletti due commissari, invece d'uno solo, come s'è usato in altri simili casi.

La proposta mia è tale, che non ha bisogno di alcuna illustrazione.

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Il Governo consente in questa proposta.

PRESIDENTE. L'onorevole Toscanelli propone, e il Governo consente, che per l'esame del disegno di legge sulla riforma elettorale, ogni Ufficio nomini due commissari invece di uno.

Non essendovi osservazioni in contrario l'ordine del giorno degli Uffici, con la modificazione proposta dall'onorevole Toscanelli, s'intenderà approvato.

(È approvato).

Domanda di autorizzazione a procedere.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione della domanda d'autorizzazione a procedere contro il deputato Eugenio Chiesa, per duello, ed i deputati Pistoja, Di Saluzzo, Bissolati e Vicini, padrini in duello.

Leggo le conclusioni della Commissione:

« La Commissione propone di autorizzare il giudizio contro gli onorevoli Chiesa Eugenio, Pistoja, Di Saluzzo, Bissolati, Vicini, ben sapendo che questi colleghi concordano con tale deliberazione, non volendo giovarsi di indulgenze o privilegi ».

Contro queste conclusioni ha chiesto di parlare l'onorevole Gesualdo Libertini. Ne ha facoltà.

LIBERTINI GESUALDO. Non è la prima volta che domande di autorizzazione di simil genere vengono all'esame della Camera; e, se male non ricordo, quasi sempre è stata negata tale autorizzazione contro coloro che si sono trovati, per necessità di cose, in condizione di dovere scendere sul terreno.

Una voce dall'Estrema Sinistra. Male; molto male!

LIBERTINI GESUALDO. Ho letto con molta attenzione la relazione dell'onorevole Romussi; ed ho rilevato che in essa si fa anzi tutto appello allo Statuto che dichiara essere la legge uguale per tutti. Non posso negare che questo sia da ritenersi invariabilmente; ma mi permetto di fare osservare all'egregio relatore che lo Statuto ha stabilito, e non senza ragione, anche l'immunità parlamentare che ha certamente per iscopo di mettere il deputato al coperto, in certe date condizioni, da procedimenti ingiusti od anche inopportuni.

Nel caso presente, poi, faccio considerare che non si tratta di un duello che trae le sue origini da circostanze estranee ai dibattiti parlamentari; mentre invece, e tutti lo ricorderanno, le diverse vertenze, che tutti possiamo anche deplorare, furono causate da fatti svoltisi dentro l'aula, in seguito ad animate e vivaci discussioni provocate da un collega nell'esercizio delle sue funzioni.

Ed è ancora più odiosa la concessione dell'autorizzazione nei rapporti dei testimoni dello scontro. Difatti, finchè trattasi dei duellanti si comprende come l'autorizzazione possa concedersi, essendo costoro chiamati a rispondere del fatto proprio, ma, per i testimoni, il caso è diverso. Ognuno di voi sa che, qui, nella nostra famiglia, ed anche fuori di qui (ma qui specialmente dove i vincoli sono più stretti, perchè la frequenza è continua), non è possibile ad uno di noi rifiutarsi, se venga pregato di rappresentare un collega in uno scontro. Ora è ammissibile che una persona che, per altissimo sentimento d'amicizia, si sobbarca a tutte le noie e spesso anche ai pericoli che accompagnano la funzione di rappresentante in uno scontro, debba per giunta esser sottoposto a tutti i fastidi ed alla conseguenza di un procedimento penale?

Francamente io dico che non credo che questo sia razionale e conforme al buon senso, me lo permetta l'onorevole Romussi.

Dopo ciò io propongo formalmente che non siano accolte le conclusioni della Commissione per l'autorizzazione a procedere contro gli onorevoli Chiesa Eugenio, Pistoja Di Saluzzo, Bissolati e Vicini; propongo invece che sia negata questa autorizzazione, perchè non credo che si possa chiamare il deputato responsabile di fatti che dipendono da un vero esercizio del mandato parlamentare.

CORNAGGIA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CORNAGGIA. Credo che sia molto facile confutare le parole che l'onorevole Libertini ha voluto dire: egli vorrebbe niente altro che stabilire una immunità a proposito di delitti contemplati dal codice penale. Una simile deroga al codice penale potrebbe esser proposta solo in sede di riforma del codice stesso; ma non è possibile oggi, di fronte ad un fatto colpito dalla legge comune, che il fatto stesso non sia perseguibile quando si tratta di deputati: si affermerebbe una immunità all'infuori di tutte quelle ragioni che possono suggerire l'immunità parlamentare.

Spero quindi, per queste ragioni, che la Camera rifiuterà la proposta fatta dall'onorevole Libertini.

PRESIDENTE. L'onorevole relatore ha facoltà di parlare.

ROMUSSI, relatore. All'onorevole Cornaggia che ha parlato prima di me debbo dire che in questa occasione ci troviamo di accordo. (*Si ride*). Ci troviamo d'accordo sopra il terreno del rispetto alla legge, la quale è superiore a tutti i partiti; così a quello cattolico nel quale milita l'onorevole Cornaggia come a quello radicale, nel quale milito io; quando si tratta di stabilire i termini, i confini della legge, noi tutti ci diamo la mano, perchè siamo di un medesimo parere. È avvenuto un fatto: questo fatto ha prodotto un immenso clamore... ma si dirà: vi furono tanti altri duelli; come ha detto l'onorevole Libertini, Cavallotti fece tanti duelli e non ebbe mai un processo per duello. Altri tempi, o signori; allora i duelli si facevano in camera chiusa, non come ora con tutto l'accompagnamento del coro greco, il quale segue gli assalti dei duellanti...

LIBERTINI GESUALDO. Ma i padrini?

ROMUSSI, relatore. I padrini si trovavano nello stesso caso. Se l'onorevole Libertini, che è venuto qui a sostenere di violare la legge, avesse letto gli articoli che furono scritti in quell'occasione, avrebbe trovato che i padrini stessi dicevano: « lasciate fare questo duello, così la si finisce una buona volta ». Cosicchè neanche per i padrini milita l'attenuante, poichè invece essi non hanno saputo impedire il duello, ed anzi essi stessi lo hanno voluto. Quindi, senza altro, credo di poter sostenere le conclusioni della Commissione, perchè la legge deve essere eguale per tutti ed i deputati debbono dare per i primi l'esempio che la legge è applicata, anche contro di loro, come del resto desiderano gli stessi imputati.

PRESIDENTE. Onorevole Libertini, mantiene la sua proposta? Potrebbe votare contro quella della Commissione.

LIBERTINI GESUALDO. Mantengo la mia proposta, in omaggio al buon senso.

ROMUSSI. Non è questione di buon senso, ma di rispetto alla legge.

Voci. Oh, un duello! un duello!

PRESIDENTE. L'onorevole Gesualdo Libertini propone che si respinga la proposta della Commissione, e si neghi quindi l'autorizzazione a procedere contro il deputato Eugenio Chiesa per duello e i deputati Pistoja, Di Saluzzo, Bissolati e Vicini, padrini in duello.

Metto a partito la proposta dell'onorevole Libertini. Chi l'approva si alzi.

(La proposta del deputato Gesualdo Libertini non è approvata).

Metto ora a partito la proposta della Commissione.

(È approvata).

Svolgimento di proposte di legge.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento della proposta di legge del deputato Gesualdo Libertini per una lotteria a favore delle Congregazioni di carità di Caltagirone e di Grammichele.

Se ne dia lettura.

DE AMICIS, segretario, legge: (Vedi tornata del 25 giugno 1910).

PRESIDENTE. L'onorevole Gesualdo Libertini ha facoltà di svolgere questa proposta di legge.

LIBERTINI GESUALDO. Non occorrono molte parole per illustrare la mia proposta di legge.

La privata beneficenza, specialmente nelle nostre regioni travagliate da tante crisi e da tanti danni incalcolabili, ha inaridite le sue fonti, talchè riesce spesso impossibile provvedere agli urgenti e sempre crescenti bisogni dei nostri istituti ospitalieri. Gli è perciò che bisogna ricorrere a questa beneficenza, diremo così, indiretta, della quale si sono avvantaggiati finora parecchi istituti di altre regioni d'Italia in condizioni molto meno disagiate delle nostre.

I benefici della lotteria che propongo, e che raccomando all'approvazione della Camera, verrebbero divisi fra tre istituti, due ospedali ed un ospizio di beneficenza nei due comuni di Caltagirone e Grammichele, ed io mi auguro che in rispondenza a quanto ho avuto l'onore di sottoporre alla Camera, la mia proposta avrà il vostro appoggio e sarà presa in considerazione.

PRESIDENTE. Onorevole sottosegretario di Stato per le finanze, ha facoltà di parlare.

GALLINO, sottosegretario di Stato per le finanze. Il Governo, con le solite riserve, non si oppone che la proposta sia presa in considerazione.

PRESIDENTE. Non opponendovisi il Governo, metto a partito se si debba prendere in considerazione la proposta di legge svolta dall'onorevole Gesualdo Libertini.

(È presa in considerazione).

Segue ora lo svolgimento della proposta di legge 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.

Se ne dia lettura.

DE AMICIS, segretario, legge: (Vedi tornata del 3 dicembre 1910).

PRESIDENTE. Onorevole Schanzer, ha facoltà di svolgere questa proposta di legge.

SCHANZER. La legge del 1890 sopprime la pretura di Trevi, malgrado le vive proteste del Consiglio provinciale dell'Umbria, e fu quello un provvedimento oltremodo dannoso per gli interessi di quella popolazione.

E da considerare che Trevi si trova a soli quindici minuti di ferrovia distante da Spoleto, verso la quale città gravitano tutti i suoi interessi.

A Spoleto ha sede la sottoprefettura; ivi si trovano gli uffici finanziari, la conservatoria delle imposte e gli uffici militari: soltanto per quanto riguarda l'amministrazione della giustizia dunque Trevi è distaccato dal suo centro naturale, essendo messo alla dipendenza della pretura di Foligno da cui dista un'ora di ferrovia, e del tribunale di Perugia distante ben tre ore di ferrovia.

Il che è tanto più grave quando si consideri che prima del 1890 da secoli nei riguardi della circoscrizione giudiziaria quel comune dipendeva da Spoleto.

Si comprende quindi come il Consiglio comunale di Trevi abbia fatto più volte istanza al Governo per il distacco di quel comune dalla pretura di Foligno e dal tribunale di Perugia e perchè sia aggregato alla pretura ed al tribunale di Spoleto. Si comprende altresì come queste istanze siano state appoggiate dal comune di Spoleto.

Nota che recentemente è stato fatto un primo passo nel senso del soddisfacimento dei desideri di Trevi e di Spoleto.

Infatti, con regio decreto 20 dicembre ultimo scorso, il comune di Trevi è stato

eretto in sezione di pretura, con che è spianata la via alla aggregazione di Spoleto.

Poichè si tratta di un provvedimento di giustizia, confido che il Governo e la Camera vorranno fare buon viso alla mia proposta, la quale consiste appunto nel riportare Trevi sotto la giurisdizione della pretura di Spoleto e del tribunale della medesima città.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia.

GUARRACINO, sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia e culti. A nome del Governo, non mi oppongo che sia presa in considerazione, con le solite riserve.

PRESIDENTE. Dunque non opponendovi il Governo, metto a partito se si debba prendere in considerazione la proposta di legge svolta dall'onorevole Schanzer.

(È presa in considerazione).

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

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

L'onorevole ministro dei lavori pubblici ha chiesto di parlare; egli ne ha facoltà.

SACCHI, ministro dei lavori pubblici. *(Segni di viva attenzione).* Onorevoli colleghi! In un momento come questo e dopo tanti giorni di fervida ed elevata discussione, non è consentito l'indugio di discussioni dottrinali, ed a chi sente la responsabilità del Governo si addice solo il dibattito ed il giudizio sovra idee di realizzazione e su proposte concrete, con la convinzione che sia giunta ormai l'ora di fare e che dobbiamo uscire di qui con una direttiva di azione.

Quando, nell'aprile del 1910, assunsi il Ministero dei lavori pubblici, trovai questioni gravissime e difficoltà ponderose, ma prima fra tutte, per importanza intrinseca e per il vibrante appassionamento del paese, la questione ferroviaria.

Fra le denigrazioni e le ipercritiche di dannosa molestia, ma che in regime democratico è impossibile evitare, delineavasi nei circoli industriali, nel personale, nell'opinione pubblica, la coscienza di un pro-

fondo disagio. E mentre il commercio e l'industria manifestavano le loro pavidhe preoccupazioni per un temuto rincrudimento di tariffe, maturava nel personale (la cui massa è buona ed operosa, ma ha in sè il fermento di alcuni spiriti torbidi ed inquieti) la preparazione occulta e tenace a violenze contro lo Stato.

Io dedicaí tutto me stesso allo studio di questo problema; e trovai la cooperazione fervida ed assidua non solo dei miei colleghi di Gabinetto, ma del direttore generale commendator Bianchi, al quale, per il valore altissimo dell'uomo e per un criterio discriminativo tra competenza tecnica e competenza politica, io deferii doverosamente per la elaborazione delle modalità concrete della riforma, mentre credetti soprattutto mio compito farmi interprete delle esigenze generali del paese, e tracciare i criteri essenziali della riforma medesima.

E questi furono e sono, a mio avviso, i seguenti.

È dimostrato ormai, e nessuno può seriamente contestarlo, l'enorme progresso tecnico fatto dall'azienda ferroviaria. Lo hanno riconosciuto tutti gli oratori, portando una nota serena ed equa della quale altamente mi compiaccio, e lo ha ribadito, con ricchezza felice di dati il mio illustre predecessore onorevole Bertolini. Per non ripeterlo io mi limiterò a completare il suo assunto con un'arida ma brevissima enunciazione di cifre. Si pensi che dal 1905 ad oggi il materiale mobile è aumentato per le locomotive del 55 per cento, per i carri del 37 per cento, ed infiniti e lodatissimi furono i perfezionamenti di tipi e di potenzialità; si pensi che nonostante le esigenze inesorabili del tempo tecnico ed i ferrei limiti degli aumenti patrimoniali la potenzialità delle stazioni è aumentata del 36.80 per cento nelle fronti di carico e scarico, e del 25.20 per cento nella capacità dei binari di manovra, mentre i raddoppi di binario, dal 14 per cento in confronto dell'intera rete si accostano ormai ad una percentuale del 20. Si pensi che pel servizio viaggiatori vennero aumentate del 24 per cento le percorrenze, ed il miglioramento fu anche intensamente qualitativo, perchè i diretti e i direttissimi dal 26.40 per cento della percorrenza totale sono oggi saliti al 29.75; mentre i misti sono discesi dal 22.50 per cento all'8.95, attuandosi così l'auspicata e costosa separazione dei treni merci da quelli viaggiatori, e non insisto sulla

percorrenza del materiale fornito di freno Westinghouse che si è raddoppiata, del materiale intercomunicante che si è decuplicata, del materiale ad illuminazione elettrica e di quello con riscaldamento che si sono quintuplicate, estendendosi con giusto riguardo a quasi tutte le terze classi. Si pensi che di fronte a siffatte miglioni le tariffe sono abbassate, con quella differenziale, con l'altra per i viaggi con accelerati, omnibus e misti, con le radicali modifiche negli abbonamenti e con la tariffa doppiamente differenziale per comitive di viaggiatori; nè diversamente avvenne per i treni merci, sui quali il trasporto a piccole partite crebbe del 46.4 per cento, e vennero istituiti treni diretti e specializzati per grande distanza che sono oggi 274, e furono soprattutto curati con speciali itinerari i trasporti delle derrate alimentari, mentre anche qui, di fronte alla miglione, si ridussero varie tariffe, specialmente di esportazione, e si resero accessibili a tutti e non come prima a pochi spedizionieri i vantaggi delle vecchie tariffe locali.

Si pensi a tutto ciò; ed allora, ove dai singoli elementi si levi lo sguardo ad una considerazione d'insieme, si ha inevitabilmente l'impressione di uno sforzo vigoroso e di un perfezionamento tecnico veramente cospicuo e non si può disconoscere che nonostante gli errori e le deficienze immancabili in ogni organismo, l'amministrazione delle ferrovie di Stato, cui sta a capo un uomo di prim'ordine e di attività infaticata, ha reso al paese elevati servizi. E la lode va più alta quando (e qui molti l'hanno fatto, come l'onorevole Bertolini, l'onorevole Sighieri e l'onorevole Cao-Pinna) si rievocano quelle condizioni sfavorevoli di impreparazione, di insufficienze di materiali e impianti, di demoralizzazione del personale con cui fu assunto per inesorabile necessità l'esercizio di Stato che, a prescindere da altri coefficienti di turbamento (come il mancato riscatto delle Meridionali e l'Esposizione di Milano) dovè subito ai suoi primi passi affrontare un aumento imprevedibile di traffico, che fu del 7.50 per cento come media annuale, superando quello di tutte le ferrovie estere, dall'Austria, che ebbe solo il 6.40, all'Inghilterra, che ebbe solo 0.48. Il fenomeno ha rarissimi esempi nella storia economica dei trasporti e sta a documentare l'espansione economica della patria nostra ed insieme, lasciatemelo dire, la piena legittimità dell'audace assunzione dell'esercizio di Stato, senza cui quell'aumento tutto non sarebbe stato assecondato.

Ma più ancora della questione tecnica il paese sentiva e sente la questione finanziaria; ciò che, a prescindere dalle esagerazioni e dalle improvvisazioni, è un sintomo di educazione politica, giacchè l'opinione pubblica si preoccupa non solo che il servizio sia buono, ma che l'erario sia tutelato e si pone il quesito se non sia possibile un miglior rendimento dei mezzi che alla azienda sono stati largamente forniti, come han dimostrato gli onorevoli Maggiorino Ferraris e Rava, per rimediare alle deficienze del passato e per far fronte alle esigenze del traffico così progredito. E difatti, dal 1° luglio 1905 al 30 giugno 1910 è stata autorizzata per spese straordinarie delle ferrovie di Stato la somma di lire 1 miliardo 101,350,000 ed è stata pagata la somma di 775,363,000 lire. La questione venne in quest'aula lungamente trattata, ma occorre forse sceverarne (ciò che pel calore della discussione non sempre avviene) due lati; e cioè si può ammettere che l'Amministrazione per le difficoltà iniziali non poteva raggiungere con minor spesa i risultati ottenuti, e si può e si deve nel tempo stesso richiedere che oggi il migliorato servizio tenda a costare di meno.

Inani sono e non eque le recriminazioni pel passato; come non concludenti i raffronti (ben lo diceva l'onorevole Maggiorino Ferraris) coll'estero, per le condizioni di speciale disfavore che i costi del carbone e di altre materie prime, l'altimetria, la malaria, la conformazione della rete con le sue esigenze di una vigilanza più intensa delle linee e di un maggior servizio notturno costituiscono per l'industria ferroviaria italiana, senza tener conto del resto che un peggioramento finanziario si è senza dubbio verificato in questi ultimi anni anche nelle reti straniere, e si rivela specialmente, pel generale rincaro dei prezzi, fattori e cause comuni all'industria ferroviaria di ogni nazione.

Lasciatemi dunque sorvolare sul consueto paragone dei coefficienti di esercizio, che di per sè non ha decisivo significato; nè l'aumento medio annuale del coefficiente stesso nella nostra azienda (il 2.13 per cento) sfigura di fronte ad aumenti che solo per l'Inghilterra e Francia sono del 0.70 e dell'1.60 per cento, ma per le altre nazioni, per la Svizzera, ove tutti nascono industriali, per l'Austria, modello di buona burocrazia, e per la Germania, ove si ha la disciplina e l'ordine nel sangue (ripeto frasi ricorrenti in queste esercitazioni ferroviarie

comparatè), salgono rispettivamente al 2.18 al 2.26, ed al 3.46 per cento.

E lasciatemi egualmente sorvolare sulle comparazioni con le cessate Società; appunto perchè, affine di rendere comparabili i dati, si può esercitare ogni sforzo d'ingegno; ed ogni anno si può dire si eleva un interessante dibattito fra due competenti, come l'onorevole Bertolini e l'onorevole Rubini, al quale ora si è aggiunto, anche più pessimista, l'onorevole Ancona.

Per verità, di fronte alle cifre, su cui tanto si basa nelle sue pubblicazioni l'onorevole Ancona, e cioè sull'aumento del coefficiente di esercizio dal 72.30 al 77.30 in cinque anni, e sull'asserita scomparsa dell'utile netto che con le società saliva a 60 milioni, stanno le considerazioni gravissime svolte dal direttore generale nelle sue relazioni, e se noi le seguiamo, vediamo che il coefficiente del 1909-10 non soltanto dal 77.30 si riduce al 75.30 (detraendo gli aggravii straordinari del terremoto e delle riparazioni eccezionali di veicoli) ma trova spiegazione in una serie inevitabile di fattori e di rincari.

Ed i 60 milioni di asserito reddito della gestione sociale non si possono meccanicamente raffrontare con gli avanzi di 47 milioni, 36, 30 e 35 che risultano per la gestione di Stato negli esercizi dal 1906-907 al 1909-10; tanto è vero che *hinc inde* con sottili abilità si cerca di ingrossare od impicciolire o le une cifre o le altre.

Non voglio, dopo tante controversie, ripetervi cose già dette od entrare nelle infinite questioni delle riforme contabili, decise ormai da una legge dello Stato; ma, per quanti sforzi si facciano, non so come si possano trovare tanti occulti sollievi al bilancio ferroviario attuale, quant'erano le somme che annidate nelle pieghe del bilancio del tesoro e dei lavori pubblici si corrispondevano alle cessate Società per concorso alle Casse aumenti patrimoniali, a quella pensioni, per altri titoli vari; mentre non va poi dimenticato che le Società lasciarono una eredità passiva di mezzo miliardo per impianti e lavori che se si fosse fatti avanti il 1905 avrebbero pur gravato sul tesoro; e non è in fin dei conti un'arguzia osservare che il paragone dell'oggi dovrebbe farsi non già con i patti che vi erano avanti il 1905 ma con quelli ipotetici che si sarebbero dovuti fare tirando avanti col regime privato.

Nè mi son parse confutate le dimostrazioni date anche nell'ultima relazione fer-

roviaria che, ove nel triennio 1902, 1903 e 1904 si fossero adattate alla parte ordinaria del bilancio spese analoghe alle attuali, il residuo sarebbe sceso da 60 a 48 milioni, e da 48 a 23 tenendo conto del costo attuale del personale.

Prescindendo da questa materia, opinabile e controversa, vi è un punto comune a tutti, e cioè, per dirlo con l'onorevole Bertolini nella sua relazione al disegno di legge del 1909: « il nostro bilancio delle ferrovie dello Stato versa al tesoro come prodotto netto una somma che è ben lungi dal rappresentare non solo l'ammortamento, ma nemmeno l'interesse dei parecchi miliardi all'uopo impiegati ».

E se è verissimo che ben diversa e non restringibile nelle cifre degli utili netti è la utilità che dalle vie di ferro ritrae l'economia nazionale, io però non posso consentire nella frase ripetuta fuori di qui che, come non chiedesi reddito alle vie rotabili così non deve chiedersi alle strade ferrate. Ciò è in contrasto con tutte le tendenze all'industrializzazione dei pubblici servizi e alle forme nuove che nello Stato si invocano, e benissimo l'onorevole Turati all'onorevole Ancona, che direttamente a lui si rivolgeva circa gli utili dell'azienda, ha risposto: « siamo d'accordo tutti ».

Siamo d'accordo tutti, cioè, in quest'aula che, provvedendo alle esigenze dell'economia nazionale, cui la loro funzione è rivolta, le ferrovie di Stato sieno esercitate nel modo più economico possibile e non ne derivi pericolo al pubblico erario. E pur tra loro dissentendo se l'utile netto si spegnerà o si riaffermerà ancora una cosa sola vogliono l'onorevole Rubini come l'onorevole Bertolini con animo concorde di italiani, che si faccia ogni sforzo perchè le ferrovie vadano bene e costino soltanto ciò che è necessario. (*Bene!*).

E fu proprio attenendomi a questo concetto dei miei insigni predecessori, e valendomi degli studi da essi iniziati che affrontai la questione difficilissima della riforma ferroviaria.

Data ormai la parola d'ordine per la ricerca delle economie (e uno sforzo di economie si rivela dalle già pubblicate risultanze dell'esercizio 1909-10, il cui coefficiente di esercizio discese al 77.30 per cento dal 78.41 dell'anno precedente) cominciammo anzitutto dalle spese pel personale che non solo rappresentano la maggior cifra dell'esercizio e cioè il 45.40 per cento delle entrate, ma in funzione delle quali stanno

per così dire le altre spese tutte dell'azienda.

E poichè parlando per ultimo trovo il campo largamente mietuto e non posso che raccogliere e sintetizzare, leggo nella bellissima relazione dell'amico Abignente che nel primo anno di lor vita le ferrovie di Stato avrebbero aumentato di 27,027 il personale a servizio delle Società; ma la cifra va ridotta a 5,426, perchè, come si tien conto degli avventizi a servizio dello Stato, bisogna tener conto anche di quelli sotto le Società, che erano precisamente 21,601. Così pure, va diminuita una cifra riportata dall'onorevole Goglio nel suo discorso sul bilancio dei lavori pubblici, che cioè le ferrovie di Stato abbiano dal primo anno fino ad oggi aumentato 46 mila agenti, mentre bisogna detrarre 16 mila agenti delle Meridionali, delle Venete, delle Sicule Occidentali, che nel 1905 non erano ancor passati alla gestione statale.

Se ristabiliamo esattamente le cifre abbiamo che nel 1905, con le Società il personale era in media di 111,009 agenti, mentre nel 1909-10 con le ferrovie di Stato era in media di 143,330 addetti all'esercizio; deducendo cioè il personale adibito allo stralcio ed ai lavori in conto capitale; detrazione che sale a circa 6,000 agenti. Arde qui vivissimo il dibattito negli immancabili raffronti con l'estero e se alcuni riferiscono le quantità di personale al chilometro di lunghezza di linea (col qual criterio l'Italia avrebbe meno di 11 agenti per chilometro, mentre l'Austria ne ha 12, la Prussia 13, il Belgio 15 e l'Inghilterra 17) l'onorevole Abignente osserva, a ragione, che diversa è la base da prendersi per l'esame.

Riferendoci al milione di entrata troviamo che le Società nel 1903 (anno di normale esercizio) avevano 307 agenti e le ferrovie di Stato nel 1909-10 ne hanno 284; ossia, mentre le entrate sono aumentate del 52 per cento, gli agenti sono cresciuti solo del 38; proporzioni che permangono se prendiamo come base il milione di treni-chilometro, nel qual caso troviamo per le Società nel 1903, 1408 agenti, e oggi 1,331 per le ferrovie di Stato.

Ma nonostante questi dati messi bene in luce dall'onorevole Bertolini, egli stesso che, con lodati provvedimenti cercò contenerlo, non può non consentire con l'onorevole Abignente che l'incremento del personale delle ferrovie (come cifra complessiva dal 1905 in poi) è grave ed impressionante, perchè conviene tener conto di quella quota generale

di lavoro che non dovrebbe variare anche con l'aumento del traffico.

Se scindiamo il complesso del personale nelle tre categorie dei dirigenti, degli amministrativi, degli esecutivi, vediamo che mentre l'aumento del traffico fu, come ho già ripetuto, del 52 per cento, l'aumento delle tre categorie è rispettivamente del 36, del 63 e del 37 per cento, ossia è cresciuto, in proporzione eccessiva, il personale di ufficio; giacchè, per mantenere costante il rapporto che tra agenti amministrativi ed esecutivi si aveva sotto le Società si dovrebbero aver oggi negli uffici 9,636 impiegati, ed anzi con la fusione il numero avrebbe dovuto ridursi; ed è salito invece ad 11,474.

Eccesso che ha le sue spiegazioni in cause transitorie, come le modifiche nei metodi di esercizio e contabili, ed in cause che con le Società non esistevano, quali le maggiori indagini e prove giustificative, l'aumento dei riscontri, i regolamenti nuovi; ma deve questo eccesso togliersi possibilmente di mezzo come doppiamente dannoso, in quanto il soverchio personale di ufficio influisce nell'utilizzazione scarsa di quello esecutivo, con un insieme di complicazioni che bisogna eliminare.

Ed al modo di eliminarle io intesi le mie forze, non illudendomi sulla loro modestia, nè sulla difficoltà del problema delle riforme e delle economie ferroviarie; il quale, mentre io lo studiavo, si rendeva ogni giorno più grave per la necessità di provvedere, nei limiti dell'equo e del possibile, ai miglioramenti di paga per il personale.

Dopo che un disegno dell'onorevole Bertolini, nel dicembre del 1909, assegnava a tali miglioramenti presso che 12 milioni e mezzo, e se toglieva gradatamente le indennità di residenza valutate a 4,380,000, una somma maggiore assegnava per le partecipazioni agli utili dell'azienda.

La continuità ideale dello Stato, che l'onorevole Bertolini ha con nobilissime parole invocata, voleva che quell'impegno fosse mantenuto, ed ogni giorno in me più maturava la convinzione che la questione dei miglioramenti fosse da risolversi con ogni ampiezza consentita dalla finanza dello Stato, per togliere ogni giusta causa ed ogni pretesto d'insoddisfazione e per poter di fronte al personale equamente trattato armare contro inconsulti strascichi di pretese la salda resistenza dello Stato.

Dove trovare i mezzi necessari?

Dalle tre vie che si aprivano: sacrificio

di tesoro, inasprimento di tariffe, economie nell'azienda, la scelta non poteva essere dubbia.

In un paese ove ancora il commercio è nella fase di formazione e di ascesa, dove l'insieme dei carichi fiscali grava in proporzione sconosciuta a gran parte delle nazioni straniere, dove tuttora dobbiam subire la concorrenza di industrie più progredite di oltre Alpe e di oltre mare, l'inasprimento delle tariffe sulle merci, che, come l'onorevole Wollemborg giustamente ha detto, si muovono soltanto per inesorabile esigenza economica, avrebbe potuto costituire un pericolo; non già di per sè solo, giacchè il peso degli aumenti, a sè considerato, è una lieve percentuale del valore delle merci, ma perchè, in relazione alle condizioni generali del commercio, anche una scossa non forte può fare traboccare il vaso. (*Approvazioni*).

E quanto al tesoro, l'amico Tedesco vi ha già detto in più occasioni le ragioni che ci fanno pensosi sull'andamento delle nostre finanze e che costringono tutti noi a contenere le aspirazioni crescenti dei vari servizi ed a preoccuparci della incidenza finanziaria di ogni nostro passo per evitare che si aprano nuove falle nel pareggio del bilancio, che deve essere ad ogni costo mantenuto.

Io, che in tutta questa materia ho avuta una guida ed un alleato, la voce viva del paese, ho subito sentito che non si poteva, per le migliorie di paga, ricorrere a sacrifici del tesoro o ad aggravii di tariffe, se non quando l'azienda stessa avesse fatto ogni possibile sforzo per trarre dal proprio seno i fondi necessari.

Questa la direttiva cui mi sono ispirato; e la mia ricompensa, qualunque sia il giudizio chesul progetto di legge voi darete, sarà la coscienza di aver fermamente voluto e di aver ottenuto che la riforma ferroviaria si inizi, per raggiungere insieme, come finalità non separabili, un assetto più semplice ed economico dell'azienda, e tutto quel vantaggio che è possibile largire a migliaia di famiglie di lavoratori. (*Approvazioni*).

Ecco perchè il disegno di legge considera insieme la riforma dell'azienda nei suoi aspetti funzionale e strutturale che non possono essere considerati distintamente; perchè in tanto si possono ottenere le economie nell'esercizio in quanto vi presieda un ordinamento che queste economie consenta.

Il Governo ha studiato l'attuale disegno di legge con un criterio direttivo unico, e non può consentire che l'articolo 1° venga

stralciato dalle altre disposizioni, perchè in tal modo l'oggetto e lo spirito della legge verrebbero essenzialmente mutati. Scopo nostro non è stato soltanto quello di concedere degli aumenti di stipendio, ma di migliorare l'azienda; ed ormai che il problema è posto così come era inevitabile nella contemporaneità dei due ordini di provvedimenti, non se ne può ammettere la separazione e non può rinviarsi una questione, su cui la urgenza, prima che dalla Camera, è stata posta dal paese. Che le riforme dell'azienda siano dettagliatamente indicate nel testo della legge, o che si affidino con delegazione più o meno ampia i poteri al Governo, è questione che il Parlamento può decidere nel senso che crede.

Ma questo importa, che, uscendo dalla attuale discussione il Governo possa, con meditata gradualità, iniziare fattivamente quella riforma che non può scompagnarsi dalle migliorie nel trattamento del personale.

Chi ha osservato che la riforma strutturale rende soltanto un milione e ottocentomila lire, rammenti che non è soltanto quella somma che ci occorre, ma tutte le altre che dobbiam trarre dalle economie di esercizio e per assicurare che gli impegni e le promesse sieno mantenute è necessario che l'azienda diventi più agile e più pronta. Nè si dica che per il lento maturare delle economie la riforma può essere comodamente rimandata; l'una cosa è in funzione dell'altra, anche nel tempo; ed ormai, dopo l'improvvisato regime del 1905, dopo l'assetto più stabile del 1907 e dopo i ritocchi degli anni seguenti le ferrovie di Stato anelano all'ordinamento definitivo. Tra gli oratori che si sono mostrati favorevoli allo stralcio vi sono stati proprio coloro che più hanno insistito nel timore di perturbamenti all'azienda e criticato, perchè a loro avviso sconvolgenti, le proposte dell'articolo 1°. Ma è appunto lo stralcio, il rimando, il rinvio, che perturberebbe più di ogni altra cosa; lasciando pendere una spada di Damocle sul capo delle ferrovie di Stato, le quali hanno il bisogno ed hanno il diritto di non più rimanere con perenne irrequietezza in una condizione di cose che saprebbero non definitiva, ma del tramutamento ignorerebbero l'ora. (*Benissimo!*)

È molto meglio uscirne una buona volta; e se vi è momento in cui una riforma duratura può essere tentata, è proprio questo, in cui la esperienza vissuta di quasi sei anni consente già indicazioni e dati e l'assetto

non si è ancora consolidato ed irrigidito in modo da ostacolare modificazioni profonde.

Una volta impostati, certi problemi non possono più rinviarsi senza assumersi una responsabilità sotto la quale non si può rimanere, e sarebbe assurdo che, dopo aver per tanto tempo proclamato tutti che le cose non vanno avanti e che bisogna provvedere, oggi che i provvedimenti sono proposti, si trovi che non c'è bisogno di far nulla e che ogni urgenza è scomparsa. (*Bene!*)

Ecco perchè, onorevoli colleghi, io respingo ogni idea di stralcio e vi prego di seguirmi con benevolenza nella discussione del nuovo ordinamento che vi è proposto.

Esaminiamo subito la riforma di struttura.

Se dobbiamo dividerci nel rimedio, bisogna intanto constatare che nella diagnosi siamo tutti d'accordo; e riconosciamo tutti che dei tre gradini in cui l'attuale assetto si divide, le sezioni sono scarse di poteri ed impacciate dal bisogno di ricorrere sempre ai lumi superiori; i compartimenti per la piccola estensione ed il numero limitato di sezioni dipendenti sono un organo troppo grosso per la funzione; ed al centro infine vi è una congestione che rende lento il funzionamento dell'intera rete.

Quali i rimedi? In sostanza (a parte i fautori dei compartimenti che se vi sono non hanno parlato) due tesi si sono delineate, quella della proposta di legge, approvata dalla Giunta del bilancio, e quella di autorevolissimi critici, le cui ragioni vanno con grande deferenza valutate.

Secondo disegno e relazione, si propone di aumentare i poteri delle sezioni pensando appunto di affidare ad esse i poteri delle divisioni; di abolire i compartimenti; di affidare le funzioni direttive dell'esercizio a tre direzioni continentali residenti a Torino, a Bologna, a Napoli, mentre a Roma rimarrebbe solo un supremo potere di coordinamento.

Vogliono i critici che sieno affidati alle sezioni i poteri delle divisioni, aboliti i compartimenti, accentrati a Roma i servizi direttivi dell'esercizio.

Vale a dire, per i due primi gradini ogni differenza deve essere elisa, e comincia solo più in su, giacchè, mentre gli oppositori si ispirano al tipo Adriatico puro, disegno e relazione cercano invece di attuare un tipo decentrato, che non ha riscontri precisi con altri e diverge da quello Mediterraneo anche più che da quello Adriatico, di cui, in

fin dei conti, cerca attuare i criteri entro le tre circoscrizioni.

Anche a me ed al direttore generale, nelle nostre pazienti disamine, il tipo Adriatico si era presentato, e non lo abbandonammo senza rammarico per gli innegabili vantaggi che ha; ma il tipo propostovi ci parve migliore, e, se l'eloquenza di tanti valorosi ha potuto far sorgere in questa aula dei dubbi, la convinzione nostra non è puranco mutata. (*Commenti*).

- Si son fatte obiezioni infinite. Si è ricorso alla conformazione geografica della rete ed alla corrente dei traffici che percorrerebbero tutte tre le circoscrizioni; ma, a parte che queste son state dai tecnici studiate in modo che si possa entro una sola dirigere i trasporti da coordinarsi giornalmente, la periodicità delle grandi correnti, specialmente di quella delle Puglie, è tale che consente di preordinare a tempo tutte le disposizioni opportune.

Ma in ogni modo l'obiezione non è sostanziale perchè, anche se non fosse possibile la tripartizione della rete, in cui alcuni hanno visto vecchi ricorsi storici, come potrebbero i fautori del tipo Adriatico opporsi ad una divisione longitudinale, nella quale, sia pure in altra veste, trionferebbe il criterio recisamente decentratore?

Oltre che alla geografia, si è ricorso allo spirito latino, alle gare non di emulazione, ma di accaparramento che nascerebbero tra direzione e direzione specialmente per la caccia ai carri; ma su quest'ultimo punto, e facendo per esso solo eccezione al concetto di assegnare ad ogni direzione una dotazione propria di materiale, la relazione lascia al direttore tecnico a Roma la facoltà di distribuire i carri in analogia a quanto avviene all'estero anche con tipi decentrati.

Ed anche qui, a mio avviso, la critica può generar dubbi, non distruggere; bisogna vedere se questo benedetto spirito latino impedisce proprio ogni tentativo decentratore, e senza sollevare genericamente lo spettro del regionalismo (mentre l'onorevole Wollemborg stesso riconosce che l'articolo 1° spezza le regioni) il problema va posto così: se per arrivare alla mèta che tutti desideriamo, che le linee cioè sieno esercitate secondo i bisogni effettivi e l'intrinseca importanza, debellando le eccessive pretese regionali, convenga unificare accentrando, o non piuttosto, come parrebbe più logico, partire dal decentramento modellato sui diversi bisogni locali.

Il problema è così grave, che gli acutissimi critici non pretenderanno di averlo risolto.

Ed anche per le obiezioni concernenti più specialmente il modo di funzionare del nuovo assetto sono stati mossi dubbi, non sollevate contrapposte certezze.

Si teme che, nonostante le direzioni di esercizio, permanga e finisca per prepotere l'organizzazione centrale, e, mentre si dicono acefale le direzioni, si criticano i tre direttori tecnici di Roma che annullerebbero la responsabilità di quelli locali.

Per verità l'onorevole Calda distingueva giustamente ciò che fa parte della norma legislativa nel testo dell'articolo primo formulato dalla Giunta, dal piano dettagliato che è riferito nella relazione per mostrare che alla proposta si giungeva in base a meditati convincimenti, ma senza volere con ciò pregiudicare la via nè ai suggerimenti della discussione parlamentare nè alle modifiche eventualmente suggerite nella pratica attuazione.

Ciò premesso, è proprio sicuro che il tipo delineato nella relazione presenti gli inconvenienti che si sono additati? Alle tre direzioni si è pensato di dare la autonomia maggiore, con un vero decentramento istituzionale, (come acutamente osservava l'amico Rava) con assegni speciali di personale, di bilancio, di materiale, limitando al coordinamento soltanto, le funzioni dei direttori centrali; ed è nello stabilire per regolamento i casi tassativi di ingerenza coordinatrice ed il numero dei funzionari da adibirsi alle piccolissime segreterie centrali dipendenti dai direttori tecnici, che dovrebbe evitarsi ogni materiale possibilità di riaccentramento a Roma.

Se poi alla testa delle circoscrizioni locali non si è messo un capo unico, e se si fa basare il coordinamento fra i capi dei servizi attivi sovra conferenze di Comitati, ciò si è fatto per un criterio moderno, che si applica in molte industrie private specialmente bancarie, ed all'estero anche in qualche pubblica amministrazione e che (se potessimo estenderlo anche da noi) potrebbe toglier di mezzo molte *paperasses* ed eliminare l'assurdo (così mordacemente criticato dall'onorevole Turati) di uffici che stando a porta a porta comunicano fra loro con carte protocollate, mentre son le persone vive che bisogna mettere a contatto fra loro. (*Approvazioni*).

E si ritiene con le proposte della relazione di accentuare la responsabilità di cia-

scuno dei tre dirigenti locali, non di annullarla, come hanno detto l'onorevole Wollemborg e l'onorevole Pescetti, giacchè se il problema del rinnovamento burocratico è problema di responsabilità e questa è vulnerata dai consueti sistemi di eccessiva gerarchia e di corpi consultivi; ben diverso è il caso dei Comitati esecutivi e degli accordi verbali.

La stessa impressione di dubbi piuttosto che di confutazioni producono le altre critiche che, mentre da un lato dicono l'articolo 1° destinato a rimaner sempre sulla carta, dall'altro lo dipingono come sovvertitore e perturbatore dell'azienda, proprio oggi che si va rassettando, e proprio alla vigilia dell'esposizione del 1911, con pericolo di risuscitare il disservizio di dolorosa memoria. Sperdasi anzitutto anche l'ombra del presagio; le condizioni del 1906, con le deficienze ereditate dalle Società, il personale non unificato, i capi nuovi del servizio, la rete dimidiata delle Meridionali, non possono riprodursi più, e, meglio agguerriti, noi siamo in grado di affrontare avvenimenti imprevisi, ed attendiamo senza preoccupazione il movimento dei forestieri, che ci auguriamo intensissimo per festeggiare degnamente l'unità nazionale. Ma a prescindere che qualsiasi riforma dovendo essere gradualmente applicata non perturberebbe l'inizio ormai imminente delle feste, e che inoltre la riforma è stata pensata in modo da toccare meno che sia possibile gli interessi locali, lasciando intatto Palermo, e valendosi dei nuclei già esistenti a Roma e Torino con le direzioni compartimentali, a Bologna col servizio Mantenimento, a prescindere da tutto ciò, se qualche dubbio colpisse il programma della relazione, non vi sono forse dubbi anche per una eventuale applicazione del tipo Adriatico puro, come se, ad esempio, si volessero attuare le proposte fatte da alcuni di modificare il numero delle sezioni, nelle quali riposa l'esistenza del servizio, mentre importa molto meno che corrispondano con una direzione d'esercizio invece che con un compartimento? E, se si dubita che l'articolo 1° sia inapplicabile per la resistenza degli interessi locali e burocratici, non vi sarebbero forse difficoltà anche per le controproposte qui formulate, che pur vogliono colpire interessi locali e decimare a dirittura gli uffici?

Ai dubbi di una parte si contrappongono quelli dell'altra; ma non si è ancora, in sostanza, confutata e dispersa la preoccupazione che è la determinante dell'articolo 1°;

e cioè se con le sole sezioni ogni servizio attivo della intera rete possa essere retto da un dirigente solo. Si è citato il parere di un funzionario della Paris-Lyon-Méditerranée, ma anche senza andare all'estero è noto che un ex direttore d'esercizio dell'Adriatica diceva che si era giunti al massimo della capacità direttiva di un uomo e che bastava una sola sezione di più per non andare avanti, mentre l'Adriatica era il terzo solo della rete attuale.

Ecco il grave dubbio che permane, se il voler accentrare sotto un dirigente solo, ad esempio, 53 sezioni di mantenimento, che tante ora sono, non riesca troppo gravoso, e non si corra il rischio di dovere, di fatto, concentrare qui a Roma uffici pleonastici, e chiamarvi fors'anco (che tali erano i calcoli fatti dalla Direzione generale nell'ipotesi del tipo Adriatico) 2,500 impiegati in più.

Son questioni, queste, di gravità siffatta, che l'avvenuta discussione non ha eliminato, ma ha messo in luce le difficoltà.

E nuove difficoltà sorgono se si passa agli altri servizi centrali che la relazione al disegno di legge in parte sopprime ed in parte ne fa dipendere uffici distaccati. Non è questa l'ora di seguire alcuni oratori nelle osservazioni interessanti che hanno fatto; il mio silenzio non vuol dire che accolga senz'altro le loro critiche e le loro proposte; esse potranno essere diligentemente studiate con questo criterio direttivo: che le semplificazioni indicate nella relazione non dovrebbero mai in nessun caso costituire delle colonne d'Ercole ad ulteriori semplificazioni; e che nulla, dato il testo dell'articolo 1º, impedirebbe in ipotesi ed in diritto di arrivare a quella distinzione profonda in vere reti, dotate di tutti i servizi che qualcuno ha incidentalmente accennato. E così pure nulla impedirebbe di tener conto delle proposte del collega Pacetti e della deputazione ligure — dall'onorevole Celasia all'onorevole Agnesi — per foggiate organi speciali nei maggiori porti italiani, informati a quella stretta connessità fra i problemi portuali e quelli ferroviari, alla quale mi sono ispirato costituendo la Commissione di studio per gli allacciamenti della rete ferrata con gli scali portuali.

Ma poichè dell'ordinamento strutturale vi ho già a lungo parlato, consentite che riassuma brevemente il dibattito che si è svolto. Impregiudicata la questione della semplificazione degli altri servizi amministrativi, la divergenza è nei servizi attivi. Ed anche per essi vi è una parte comune;

la abolizione dei compartimenti e la trasformazione delle sezioni attuali in divisioni. Resta l'ordinamento direttivo; e da una parte si vuole l'accentramento, dall'altra il decentramento in tre direzioni di esercizio. Sulla differenza l'onorevole Rubini...

Voci. È ammalato.

SACCHI, ministro dei lavori pubblici. Mi dispiace che, per dolorosa ragione, egli sia assente... L'onorevole Rubini nella sua nota alla relazione Abignente getta quasi un ponte, perchè dichiara che non è per nulla respinta l'idea del decentramento nelle tre direzioni, ma è soltanto rimandata finchè non sia compiuto ora il ciclo in corso dell'accentramento, mercè l'abolizione delle unità compartimentali.

Ho detto serenamente le ragioni che a mio avviso militano a favore dell'ordinamento studiato nell'articolo 1º.

Se da una parte vi sono dei dubbi, vi sono anche dall'altra e concernono soprattutto l'attuazione dei principi ai quali mi sono ispirato e non mi sentirei in nessun modo di rinunciare; i criteri cioè di decentramento, di semplificazione, di economia in tutti i gradini dell'assetto ferroviario. All'attuazione di tali criteri si riferiscono alcuni ordini del giorno ed alcuni emendamenti che intendono lasciare impregiudicato ogni tipo concreto di ordinamento delegando al Governo di attuare la riforma come meglio gli sembrerà opportuno, sentita la Commissione consultiva che fin da principio avevo già ai miei colleghi di Gabinetto proposto di costituire.

La questione della delegazione dei poteri, anche senza entrare nella enunciazione acuta ed ardita del collega Abignente, il quale non si dimentica di essere oltre che un uomo politico eminente, uno studioso profondo del diritto pubblico, non mi sembra che possa dar luogo a veri dibattiti. Sta di fatto che tanto nel 1905 quanto nel 1907, fu al Governo affidato il compito di provvedere con decreti reali all'ordinamento delle circoscrizioni, e ad altri punti capitali di competenza senza dubbio legislativa. E tuttora, seguendo un'osservazione dell'onorevole Calda, il vigente disposto dell'articolo 11 della legge 7 luglio 1907 per la delega permanente che vi è contenuta, col solo limite della presentazione posteriore al Parlamento avrebbe consentito al Governo di introdurre perfino la riforma del tanto discusso articolo 1º, la cui dizione nel testo governativo alcuno ha accennato di soverchia larghezza di delegazione, mentre rap-

presenta invece il desiderio del Governo di avere dal Parlamento una maggiore indicazione (legalmente non indispensabile).

Se il Parlamento intende ribadire la facoltà preesistente in base alla legge del 1907, e ampliarla anzi con maggiore facoltà di coordinamento alle leggi esistenti, e tuttocì senza sanzioni posteriori e senza determinare nel nuovo testo dell'articolo 1 uno speciale tipo di ordinamento, il Governo non può avere difficoltà in contrario, perchè sa che ciò non è contrario ai precedenti nè ai principi costitutivi che informano il nostro regime democratico.

Una cosa al Governo importa, che, respingendo ogni idea di stralcio, si affermi la indilazionabile necessità di provvedere alla riforma ferroviaria; e che non vi sia perdita di tempo, perchè la Commissione che avrebbe esaminato l'applicazione concreta di un tipo prefissato, potrà senza indugio riesaminare pregiudizialmente la questione dei vari ordinamenti, ed il Governo, in base alle sue proposte, deliberare, nella fiducia che la Camera gli consente.

Così ampie e complesse sono le questioni al nostro tema attinenti che nessuno può ritenersi detentore esclusivo della verità e dell'ottimo; ma ognuno deve sostenere quelle idee che crede migliori nel dibattito facendo da cui soltanto può scaturire la luce, e, ciò che rileva, l'azione.

E se le modificazioni dell'ordinamento, che ci auguriamo siano sollecite e rapide, saranno il risultato di una collaborazione più larga di quella mia con la Direzione generale e se potranno farsi sentire più dirette espressioni degli ordini pubblici ed economici del paese, non sarò certo io a lamentarmene, ed il giorno in cui si farà qualcosa — perchè io anelo a fare — non vi saranno nè vinti, nè vincitori, ma trionferà soltanto il pubblico bene. (*Approvazioni*).

Passando alle economie d'esercizio che l'ordinamento nuovo consentirà meglio di realizzare, non sarà difficile dissipare ogni diffidenza e dubbio sulla loro realizzazione effettiva.

Trattasi infatti di fonti puntuali e precise. Non si può contestare che per lo stralcio si possano risparmiare 600,000 lire affrettando la liquidazione dei rapporti con le vecchie reti da me vivamente sollecitata appena andai al Ministero, giacchè, se è doverosa la più minuta ed insistente difesa dei diritti dello Stato, non si deve però, per recuperare dieci, correre il rischio di

spendere venti in complicazioni burocratiche ed in costo di uffici.

Anche per le scorte nei magazzini basta ricordare quante volte in quest'aula se n'è lamentato l'eccesso; e riducendole da 150 a 120 milioni, ossia al 25 per cento del prodotto, si seguirà un criterio di buona ed oculata amministrazione.

E prendo da ciò l'occasione per dichiarare che per ragioni di brevità non posso entrare nell'esame degli appunti che vennero fatti specialmente dagli onorevoli Molina, Cavagnari e Guicciardini, che ringrazio delle gentili espressioni di affetto, tanto sulle scorte quanto sulle automotrici, sulle locomotive, sulle nuove carrozze leggiera, sul carbone, sulla stazione di Milano, sull'acquisto di villa Patrizi ed in genere sugli errori che si sarebbero commessi dall'Amministrazione.

Ma nulla di quanto fu detto in questa discussione sarà trascurato, e tra breve una apposita relazione del direttore generale, che distribuirò ai membri del Parlamento, tutto esaminerà, e di tutto darà conto.

Più ancora che per la cessazione dello stralcio e per la riduzione delle scorte sarà notevole l'economia per la migliore utilizzazione dei treni; e, poichè abbiamo qui sentito anche da industriali e commercianti delle vere requisitorie contro le soverchie larghezze ed il lusso con cui l'Amministrazione avrebbe agito, si dovrebbe essere tranquilli.

Finora i treni-chilometro sono stati (quasi per contraccolpo alle insufficienze delle Società) aumentati in misura eguale all'aumento dei prodotti; d'ora innanzi si aumenteranno per la metà; e la riserva accumulata nel passato, col suo impianto di convogli e con i comodi orari consentirà di non sentirne nocumento alcuno; come pure avverrà per i treni merci, che furono istituiti in numero considerevole nei decorsi anni allo scopo di separarne il servizio viaggiatori e non hanno ancora tutto quel carico di vagoni che comporterebbero i mezzi di trazione di cui sono provvisti.

Con le economie che si ritrarranno col l'aumentare del traffico, aggiunte alle altre si arriverà ad una somma di 18,700,000 lire, che non può ritenersi un sogno in un bilancio di mezzo miliardo; nè è da escludersi che, con favorevoli condizioni, si possa andare anche più in là.

Studieremo le altre idee che sono state accennate, come quella dell'onorevole Maggiorino Ferraris, dell'adozione di due sole

classi, riuscita convenientemente in alcuni altri Stati, ma che non so se incontrerebbe tutti i gusti del pubblico qui in Italia, ove 18,000 treni-chilometro giornalieri, ossia il decimo del movimento dei viaggiatori complessivo sono già esercitati a due sole classi; con un aumento di 7,000 treni-chilometro di fronte al 1905; ma non mancano lamentele e proteste. In queste materie i gusti della clientela vanno, se occorre, corretti ma non si possono prendere sempre di fronte; ed è malinconicamente istruttivo lo stridlo fatto perchè nei nuovi piroscafi della Navigazione dello Stato venne dato un salone solo per la prima e la seconda classe! E del resto molte Amministrazioni estere, ad esempio la Germania, hanno perfino quattro classi; cosicchè prima di prendere decisioni per una risoluzione di massima occorrono studi ponderati ed esaurienti, sia dal lato finanziario, sia dal lato tecnico, e noi ciò senza dubbio faremo, mentre intanto si continuerà, come è proposito dell'Amministrazione, ad estendere gradatamente le due classi nei casi specialmente di linee elettriche o meno importanti.

Io mi compiaccio che il concetto toccato qui dagli onorevoli Venceslao Amici e Montù di scaricare l'azienda di Stato di molti servizi secondari restituendola alle sue funzioni essenziali con intensificato vigore, sia stato accolto negli studi e nelle proposte delle organizzazioni del personale; e della cosa io mi compiaccio, non perchè possa dar subito un giudizio concreto sulla possibilità delle singole proposte, ma perchè le proposte sono indice che l'esperienza vissuta immunizza un po' per volta contro i pregiudizialismi, sia statolatri, sia in senso contrario; e dimostra che le soluzioni buone vanno foggiate sulle cose, e non viceversa, con un sano criterio sperimentale. (*Bene!*)

Ma le più radicali e mutevoli idee semplificatrici concernono le linee di interesse locale esercitate dall'Amministrazione ferroviaria, perchè non solo si vorrebbe estendere, intensificare ed acconciamente modificare l'esercizio economico, ma si vagheggia un assetto a sè, coordinando alla grande azienda di Stato, basandosi sulla tendenza sempre più netta a nazionalizzare, anzi ad internazionalizzare le arterie delle comunicazioni a grande distanza, ed a individuare invece con un adattamento economico ai bisogni locali le minori linee che sono i vasi capillari del sistema di circolazione delle vie ferrate.

Mentre la configurazione delle linee locali italiane, che sono più spesso interposizioni e raccordi, consiglia la gestione di Stato, certo è che potrà studiarsi, senza improvvisazioni e senza prematuri impegni, una forma speciale di gestione e di assetto delle linee economiche; ed intanto, poichè tutto deve farsi a gradi, senza bruschi salti improvvisi, e sapendo che ci sta di fronte l'avidità tenace del campanilismo e del localismo che perdono di vista gli interessi generali della collettività, io ho cominciato dal primo indispensabile passo: la classifica delle linee statali in principali e secondarie. E nonostante le difficoltà per la mancanza di criteri indiscussi, il lavoro è già pronto, ed i provvedimenti saranno immediati.

Veda dunque la Camera che già si è in una via di studio e di opera verso le semplificazioni, le economie, il decentramento, la Commissione consultiva ci sarà di prezioso ausilio; e non sdegheremo di studiare le proposte assennate e serie, da chiunque ci vengano, perchè ciò che a noi importa è che la disciplina sia restaurata, ma non ci preoccupiamo che idee buone ci vengano anche da umili gradi.

Oggi, con la legge che voteremo, si inizia nella vita ferroviaria del paese un periodo nuovo; la Direzione generale, dopo aver tecnicamente provveduto alle esigenze acute che si facevano sentire col passaggio alla gestione statale, si accinge ad un severo raccoglimento per la sua vitalità finanziaria. È dovere di tutti accompagnare questa fase nuova non col facile scetticismo, ma coll'opera di simpatia, di vigilanza, di collaborazione. (*Bene!*)

Perchè si possano contenere le spese è necessario che non si chiedano troppo spesso lavori irracionevoli, treni superflui, fermate inutili, lavori di qualsiasi genere; (*Bravo!*) è necessario che l'esercizio si adatti ai concreti bisogni di ogni parte della rete nostra. E qui va invocata la coscienza del Parlamento. (*Vivissime approvazioni.*)

A ciascuno il compito suo: al Governo ed alla Direzione generale di fare l'economie, al Parlamento di vigilare, a nessuno di turbare il compito che deve essere assolto e che, votando questa legge, diviene un impegno d'onore.

Ottenuta, in base agli studi condotti colla Direzione generale, una somma di lire 18,700,000 per economie di ordinamento di esercizio, fu necessario far pure ricorso ad un cautissimo e limitato aumento di

tariffe. Ho già detto come io sia favorevole finchè è possibile, per le condizioni del nostro paese alle tariffe basse; e non ho voluto che nella ricerca dei fondi pel personale sieno toccate le tariffe merci, le più vitali all'economia nazionale; acconsentendo soltanto al lievissimo onere di un milione e 600 mila lire per l'aumento dei carri, che vedremo a suo tempo e che in ogni modo non rileva agli effetti di questa speciale riserva.

Eliminati gli inasprimenti per le merci, si è avuto eguale cura di non toccare quelle ordinarie viaggiatori, limitandosi a qualche ritocco nelle riduzioni speciali che in questi ultimi tempi hanno largheggiato, e per le quali si sono avute voci di appunto e di critica. Ma per uno spiegabile sdoppiamento è facile purtroppo quando si criticano le ferrovie di Stato, lamentare che abbiano ribassato troppo, salvo quando prendendo le critiche in parola, si taglia qualche cosa nei ribassi, insorgere contro i nuovi provvedimenti!

La modificazione è stata studiata in modo che, inalterate le tariffe ordinarie, si diminuiscano quelle agevolazioni che sono forse troppo forti, in relazione all'aumento dei prezzi che investe tutte le merci sul mercato, e quindi anche i trasporti come ha osservato l'amico onorevole Arturo Luzatto.

E, stiano tranquilli i colleghi che hanno manifestato apprensioni al riguardo e specialmente l'onorevole Morpurgo che presiede l'Unione delle Camere di commercio italiane; l'aggravio sarà tollerabilissimo, come dimostrano alcuni esempi.

La tariffa differenziale A, che di fronte alla normale aveva portato ribassi fino al 60 per cento nei lunghi percorsi, anche con la sovrabassa che si propone rimarrà raffrontata con le tariffe anteriori al 1905, più favorevole sino al 47 per cento nei biglietti di 1ª classe, al 50 per cento su quelli di 2ª e al 51 per cento su quelli di terza. Ribassi, che riferiti a quelli delle maggiori ferrovie europee, come la Germania, l'Austria, la Francia, rappresentano sempre un sensibile vantaggio al disopra dei 400 chilometri di percorso; ed invero se prendiamo una distanza di 600 chilometri, mentre in Italia, anche con le sovrattasse nuove, si pagherà 60.40 in prima, 40.45 in seconda e 25.70 in terza, in Francia invece si paga 67.20; 43.35 e 29.55 ed in Austria 73.85; 44.75 e 28.05.

Anche per i ribassi introdotti dopo il 1905 nella tariffa degli abbonamenti, e che su-

peravano i prezzi vecchi del 35 per cento, e il rialzo che è proposto del 9 per cento lascia evidentemente un largo beneficio; ed i prezzi che risulteranno sono sempre inferiori a quelli offerti in Germania e per la maggior parte dei casi anche in Francia ed in Austria, come potrei agevolmente dimostrare.

Mi si perdonerà se ricorro a cifre, perchè credo che servano meglio di molte parole; e vi pregherò di consentirmi di fare qualche altro esempio anche più evidente, confrontando ciò che si paga adesso e ciò che si pagherà quando la legge sia andata in vigore.

Se prendiamo il viaggio a tariffa differenziale da Roma a Milano, che oggi costa nelle tre classi 58.40, 38.00 e 24.35, abbiamo un aumento di 4.30 per la prima classe, di 3.45 per la seconda, di 2.25 per la terza. In nessun caso, anche per i trasporti più lontani della nostra lunga penisola, il carico per le terze classi supera 5 lire. Nè per gli abbonamenti potrà dirsi che siano danneggiati indirettamente i traffici, perchè di quello ordinario mensile, se prendiamo Roma-Napoli abbiamo su 147 in prima classe un aumento di 14 lire; su 102 in seconda un aumento di 9 lire; su 69 in terza classe un aumento di 7 lire. Più lievi sono le diminuzioni per gli abbonamenti speciali; e se infine ci volgiamo ai viaggi circolari combinati, ad esempio il numero 111, Roma-Firenze-Milano-Genova-Pisa-Roma l'aumento per la prima, seconda e terza classe, che oggi costano 119.80, 78.20, e 50.50 è di 7.20, 4.70, 3.05.

Potrà di fronte a questi molteplici esempi ritenersi davvero minacciata la circolazione viaggiatori? Con lieve sacrificio potrà assicurarsi all'azienda, anche a prescindere dal comma a) dell'articolo 14, un provento che con diligenti disamine ed in base ai prospetti comunicati alla Giunta del bilancio può sicuramente valutarsi in 7,835,000 lire; che aggiunte ai 18,700,000 lire di economie, danno la somma di 26,525,000 lire da servire agli aumenti al personale e ad una maggiore elasticità per l'azienda.

Si è accennato all'idea di ricorrere ad altri ritocchi di tariffe; ma si è preferito tener fermi quelli proposti pel loro carattere che è di freno a speciali agevolazioni. Anche nei biglietti di andata-ritorno, che pure in Italia raggiungono un ribasso dal 20 al 35 per cento pressochè sconosciuto all'estero (ove niuna riduzione vi è in Austria, in Ungheria, in Germania ed in Belgio; ed in Inghilterra e Francia si arriva al 20 per cento

di ribasso mentre nella sola Svizzera per le terze classi si tocca il 40 per cento) non si è voluto aggravio alcuno, pel turbamento che ne sarebbe derivato essendo entrato nelle consuetudini giornaliere di tanta popolazione italiana e specialmente delle classi lavoratrici. D'altra parte un aumento ad esempio del 5 per cento, sui diretti e direttissimi avrebbe dato 6,000,000; e pei soli direttissimi 3,000,000 soltanto; mentre poi non è possibile improvvisare un rimaneggiamento generale delle tariffe e condizioni speciali; ed è giocoforza attendere che lo studio assai complesso e delicato sia compiuto dalla Commissione costituita col decreto ministeriale 28 ottobre 1907 per il risorgimento di tutta la materia ferroviaria.

Nessuna difficoltà ha il Governo ad accettare l'ordine del giorno proposto dalla Giunta del bilancio circa la detta Commissione che ha eseguito ormai un ponderosissimo lavoro e che, con ogni riguardo acchè la vasta opera di revisione non sia turbata potrà essere acconciamente sollecitata, nel desiderio che, evitando le complicazioni e le soverchie voci che aduggiano il commercio, che impacciano e rendono più costosi i controlli e le amministrazioni, che non si ispirano sempre a criteri esatti pel valore e per il contenuto commerciale dei trasporti, si possa giungere ad un sistema migliore di tariffe, tenendo presente insieme, coi riguardi finanziari, la finalità economica nei rispetti di tutta la vita sociale che è l'anima di un esercizio di Stato.

Voci. Si riposi! si riposi!

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici.* Se la Camera lo consente...

PRESIDENTE. Sta bene, onorevole ministro. Si riposi pure.

La seduta è sospesa.

(*Molti deputati si recano a congratularsi con l'onorevole ministro.*)

(*La seduta è sospesa alle 16.30 e ripresa alle 16.50.*)

PRESIDENTE. L'onorevole ministro dei lavori pubblici ha facoltà di riprendere il suo discorso.

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici.* Veniamo ora ai provvedimenti che concernono il personale.

Ma prima desidero esprimere il senso più vivo di compiacimento, non solo mio, ma dell'intero Governo pel modo, con cui la Camera ha espresso il suo avviso sovra queste proposte. Nel tempo stesso in cui tutti gli oratori, nessuno eccettuato, rico-

noscevano equo e doveroso accordare quei miglioramenti che daranno qualche conforto alle famiglie di tanti lavoratori, una voce unanime da ogni lato della Camera, ed i colleghi dell'estrema pienamente vi assentirono, chiese che fosse instaurata una più salda e vigorosa disciplina.

Non sarebbe giusto che la grande maggioranza dei ferrovieri, che lavora e soffre, fosse danneggiata da alcuni dissegnati, che con minacce miserevoli attentano alla regolarità del servizio e alla sovranità del Parlamento, che è il solo giudice in materia di trattamento del personale. (*Approvazioni.*)

La Camera prosegue, serena ed indisturbata nella sua via e mentre vota le migliori diretribuzione, vuole che si susciti negli agenti una più vigile coscienza del loro dovere, che si stabiliscano coi superiori rapporti di feconda e rispettosa collaborazione; che sentano i ferrovieri, dimettendo ogni asprezza di categoria, che di fronte a loro non vi è un padrone ostile, ma lo Stato, di cui fanno essi stessi parte, e di cui devono sentire la dignità e la forza. (*Vivissime approvazioni.*)

Quando avremo compiuta questa faticosa discussione, usciremo di qui con un mandato preciso di introdurre le riforme e le economie nell'azienda; e nel tempo stesso di rafforzare la disciplina.

Nell'adempire questo compito noi confidiamo pienamente sul vostro aiuto.

Esaminando ora le varie osservazioni fatte sulle migliorie di paga, ce n'è stata una di carattere pregiudiziale, sebbene non siasi concretata in alcun emendamento immediato, ma solo in un ordine del giorno che rimanda ad un anno l'attuazione della proposta.

Si vorrebbe cioè che al sistema dei soprassoldi si sostituisse quello delle modifiche organiche delle carriere.

Apprezzo i motivi che hanno ispirato questa proposta, perchè anch'io la ho, nei miei studi, vagheggiata. Ma questa materia, questa tecnica, direi, degli organici è così difficile e spinosa che, se l'onorevole Cesare Nava ed i suoi colleghi si addentrassero nella selva selvaggia delle tabelle e dei ruoli, ne riporterebbero anche essi, non ne dubito, l'impressione di difficoltà estremamente gravi, e si convincerebbero che, con ogni buona volontà di affrontare anche questo problema, è proprio impossibile assumere impegni concreti, tanto meno a data fissa. E del resto, intendendo oggi

Governo e Parlamento provvedere sufficientemente a quanto riguarda le condizioni del personale, come si potrebbe procedere ancora, entro un anno, ad una revisione delle carriere che, sotto altra forma, cercherebbe di risolversi in una maggiore spesa e terrebbe accesi ancora gli animi ed in-composte le agitazioni?

La riprova della grande difficoltà di riveder le carriere è data dalle disparatissime aspirazioni manifestate. Anche se si fosse accettata integralmente taluna delle proposte fatte, ne sarebbero venuti lamenti infiniti al momento della pratica attuazione. Ad esempio il sistema suggerito più spesso di migliorare essenzialmente mediante l'elevamento dei minimi di assunzione l'inizio della carriera e di mantenere inalterate le classi di stipendio intermedio, salvo diminuire l'intervallo di tempo pel conseguimento dei successivi aumenti, fa sì che per molti agenti anche a paghe poco elevate l'aumento non sarebbe immediato, ma a scadenza di uno, due ed anche più anni; e ciò accadrebbe specialmente per gli anziani. Immaginate quanto strepito e quante proteste!

Di queste enormi difficoltà di congegnare organici e tabelle ne sanno qualcosa alcuni colleghi della Camera che presero parte alle migliorie del 1902. Vi fu allora la rappresentanza del personale; e le migliorie furono con essa concordate; ma, appena finito il lavoro, i reclami piovvero vivi e numerosi.

Tutto consiglia ad adottare ora il sistema del soprassoldo, col quale tutti gli agenti sono beneficiati, senza alterare l'attuale reciproca posizione fra categoria e categoria, onde nessuno può aver motivo a lagnarsi di un diverso trattamento.

Con ciò non saranno trascurati, anzi saranno favoriti, gli anziani, i quali invece con qualunque altro sistema di rimaneggiamento di organico non potrebbero conseguire alcun sensibile miglioramento.

I soprassoldi, lo tengano presente l'onorevole Nava e l'onorevole Candiani, sono veri e propri aumenti di stipendio valevoli per la liquidazione della pensione, e quindi faranno sentire il loro effetto anche quando gli agenti saranno in quiescenza, cosa che si verificherebbe solo in piccola parte se si avesse voluto seguire quelle proposte che riflettono in maggior misura l'aumento delle competenze accessorie, o non utili pel conseguimento della pensione.

È stato detto che la misura degli aumenti

avrebbe dovuto essere inversamente proporzionale agli stipendi per favorire quelli più umili; mentre la proposta ministeriale sarebbe precisamente il contrario.

Ciò non è esatto. Nella proposta fattavi, si è preso come base generale un aumento del 10 per cento sulle paghe — aumento, sia detto incidentalmente, tutt'altro che disprezzabile e che nell'industria privata non si consegue facilmente d'un tratto.

Ma la misura del 10 per cento vale solo per il gruppo medio delle paghe: mentre al disotto delle 1,500 lire la percentuale diventa più favorevole agli agenti, con la concessione di un soprassoldo fisso; e al di sopra del gruppo medio il soprassoldo accordato è sempre inferiore al 10 per cento. Ciascuno può preferire una diversa proporzione; ma non bisogna disconoscere che anche quella da noi propositavi è una proporzione inversa agli stipendi; mentre risulta poi a colpo d'occhio, dalla cifra assegnata ai vari gruppi di cui all'articolo 1, che le somme di gran lunga maggiori vanno, come era giusto, ai gradini più bassi, cui fin da principio venne assicurato più dei sette decimi delle somme dedicate alle migliorie di trattamento.

Non può quindi dirsi, come è stato inesattamente detto in altre occasioni, che tutti i miglioramenti sono inghiottiti dai funzionari grossi e non vanno alla massa del personale. Completamente errata, è poi l'affermazione che colle proposte del suo disegno volesse il Governo togliere con una mano 14 milioni dei 21 che coll'altra mano si concedevano; e l'errore può essere provato perchè, prescindendo dalla ricchezza mobile che tutti i cittadini pagano, l'onere delle primitive proposte, comprese le ritenute di carenza, i contributi all'orfanotrofo e la tassa biglietti non potevano mai superare 4,250,000 lire, e di fronte ad essa sta una cifra di 3,700,000 lire che l'orfanotrofo avrebbe annualmente largito agli agenti esonerati ed in caso di morte alle loro famiglie.

Ma, è stato detto, la somma complessiva non va tutta agli agenti, perchè, se è giusto che essi paghino la ricchezza mobile ed il contributo proprio del 13 per cento alle pensioni, non è giusto che sia computata anche la somma che, secondo le norme vigenti, l'Amministrazione deve essa corrispondere al fondo pensioni in relazione al 9 per cento dei migliorati stipendi.

Il criterio adottato, e chiaramente espresso nella relazione al disegno [di legge, è

quello che si segue in simili casi; e difatti nei 12 milioni e 400 mila lire previsti nel progetto del novembre 1909, era compreso anche il contributo dell'Amministrazione al fondo pensioni.

È fuor di dubbio tuttavia, che Camera e Governo sarebbero ben lieti se l'intera somma complessiva andasse a beneficio degli agenti, senza computarvi il contributo del 9 per cento per le pensioni.

Di fronte alle vive insistenze che ci son giunte da ogni settore della Camera, il collega Tedesco ed io abbiamo messo tutta la nostra buona volontà per studiare se fosse possibile, senza alterare le linee e le fonti finanziarie della riforma, concedere qualche ulteriore miglioramento ai più umili.

Abbiamo già visto che, accertate definitivamente, con calcoli che furono riscontrati anche dalla Giunta del bilancio, in 7,825,000 lire il gettito delle sopratasse, ed in 18,700,000 quelle dell'economie, si giunge col disegno di legge ad una somma complessiva di lire 26,525,000, sulla quale è necessario che sia conservato un opportuno margine per l'elasticità industriale dell'azienda a fine di abbassare il coefficiente di esercizio; ed a tale scopo destinavamo dapprima le economie tutte provenienti dalla maggiore utilizzazione dei treni viaggiatori. Solo nei limiti di tale riserva e senza esaurirla possono trovar posto le nuove migliori.

E noi penseremo soprattutto agli umili, ai 18,000 agenti i quali hanno paghe inferiori alle lire 2.10, fino ad un limite minimo di lire 1.70 al giorno, ed è insieme pietà e dovere civile accordar loro un aumento, che, colla paga di organico immutata e col valore in danaro dell'alloggio o pro-alloggio, assicuri un minimo di lire 2.50 giornaliero. Cifra questa che, integrata dalle competenze ed indennità accessorie, darà un salario che non potrà chiamarsi più di fame, tenendo conto del suo carattere continuativo, del trattamento di quiescenza e delle condizioni generali del mercato di lavoro italiano. (*Benissimo!*)

Se a questo provvedimento aggiungere una ulteriore miglioria per le guardabarriere, le cui paghe debbono considerarsi come integrazione di stipendi per la famiglia degli agenti, se eleveremo ancora gli altri compensi minori, con equo riguardo agli agenti più bisognosi, e se infine, accogliendo anche qui l'invito che ci è venuto dalla Camera, stabiliremo, con parità per le categorie tutte, la decorrenza dal 1° feb-

braio 1911, avremo raggiunto il nostro scopo.

Non esitiamo, onorevoli colleghi, a proporvi questi nuovi miglioramenti, certi dei vostri unanimi suffragi, perchè rimane completamente inalterata la struttura finanziaria delle nostre proposte, non viene imposto nessun sacrificio nuovo al tesoro o ai viaggiatori e perchè riteniamo che le agitazioni pei miglioramenti debbano essere chiuse e si possa lavorare con tranquillità a rassodare l'azienda.

Se si pensa che i soprassoldi non rappresentano il solo miglioramento economico che ne trarrà il personale, perchè senza abolire, come fu altra volta proposto, le indennità di residenza, si concederanno le gratificazioni per le partecipazioni nell'azienda; se si ricorda inoltre che per migliorare il trattamento di quiescenza un nuovo onere graverà sul fondo pensioni; se si aggiunge infine che si acquista il fermo convincimento che questo è il sacrificio massimo che il paese può fare e che non si può chiedere di più senza ispirarsi a criteri estranei al ragionevole benessere degli agenti. (*Approvazioni*).

L'assenza di decise opposizioni mi consentirà di sorvolare sulle disposizioni relative alle partecipazioni sulle economie, associandomi alle parole dell'onorevole Bertolini, dal cui progetto nel comune intento di avvivare di anima industriale l'azienda e di stimolare le energie tutte che la muovono, io ho preso l'istituto dell'articolo 3 lasciando impregiudicate e rimettendo al regolamento le modalità di attuazione. In sede appunto d'attuazione si cercherà di superare le difficoltà per certo non lievi di far sentire agli agenti il nesso fra lo sforzo individuale e l'utile conseguibile, eliminando le dubbiezze, che non sono, ripeto, opposizioni, degli onorevoli Rubini, Wollemborg e Cesare Nava. E sorvolerò sulle notevoli agevolazioni concesse per le case dei ferrovieri alle quali aggiungerò un piccolo emendamento interpretativo di una norma fiscale allo scopo di assicurare sempre più il rapido sorgere di questo demanio edilizio voluto da Luigi Luzzatti e destinato, mercè le riduzioni d'interesse e di ammortamento proposte nell'articolo 5, a vincere le difficoltà del rincarato costo di costruzione e ad offrire a prezzi sodisfacenti un ricetto al personale che torna alla sua famiglia stanco della diuturna fatica.

Per motivi diversi non entrerò nel gravissimo argomento delle pensioni e ciò non

solo per non abusare della pazienza della Camera, ma per la complessità dell'argomento che meriterà più speciale trattazione. Non tema l'onorevole Saporito che il Governo, ammaestrato dall'esperienza del passato, dimetta ogni preoccupazione contro la minaccia di quei disavanzi che sono i più pericolosi perchè difficili ad accertare. Ma l'onorevole Giunta del bilancio ha pienamente riconosciuto che le aggiunte oggi proposte non sono che un'indispensabile ed indilazionabile conseguenza dell'unificazione voluta dall'onorevole Bertolini, che ha dimostrato altra volta come quel provvedimento fosse una necessità, di fronte alle disparate condizioni del personale, e come oltre a produrre una semplificazione ed economia amministrativa fosse basata su piani e su calcoli che Commissioni parlamentari hanno già preso in esame. Non certo l'onere derivante dalle nuove disposizioni altera di per sé la situazione finanziaria voluta da una legge del Parlamento, e, mentre la equità prescrive di non oltre tardare ad introdurre l'articolo 8 ed anzi a ritoccarlo lievemente, si potranno, se la Camera vuole, rinnovare studi per lo assetto futuro del fondo pensioni; perchè accertamenti e studi nuovi non possono respingersi mai, ma non si può accettare la designazione di una data soluzione, nè tramutare il vigile esame in paurosi e, per ora non giustificati presagi.

Un'ultima proposta di indole morale concerne il personale e cioè la istituzione di quella rappresentanza che parve ardita innovazione e fu approvata dalla Giunta del bilancio. E per verità, sorvolando su certi appunti che io non mi so spiegare e che cioè l'istituto nuovo sia una menomazione di diritti già esercitati, a nessuno può sfuggire come in questo istituto si racchiuda il germe di forme più complete nel futuro.

Agli onorevoli Murri e Marangoni, che hanno qui portato una nota di interessanti osservazioni sociologiche, agli onorevoli Nofri ed agli altri colleghi che hanno presentato un emendamento, e soprattutto all'onorevole Pantano, che con l'autorità del nome e la immutata convinzione ha riprodotto le disposizioni contenute in un antico disegno sull'arbitrato obbligatorio per le controversie sui diritti assicurati da leggi o regolamenti, io non ricorderò le vicende, di cui è ancor dolorosa la memoria per cui l'idea, formulata dall'amico Tedesco e svolta dagli onorevoli Lacava e Pantano, non poté giungere ad attuazione legislativa.

Risollevata la questione nella memo-

randa discussione del 1907, quell'altissimo giurista che fu Emanuele Gianturco, il cui ricordo, come ben disse l'onorevole Bertolini, è vivo sempre nel nostro cuore, sostenne che, in base ai nostri sistemi giuridici, non convenisse per le controversie sulla applicazione di leggi e regolamenti deviare dalle giurisdizioni normali e volle, come fu fatto, stabilire la competenza del Consiglio di Stato. Mentre l'arbitrato obbligatorio in materia di interesse collettivo e in un servizio di Stato è incompatibile con la sovranità del Parlamento, e deve essere recisamente respinto, non può invece respingersi pregiudizialmente l'altra forma di arbitramento per controversie di diritti acquisiti, ma deve solo esaminarsi in rapporto con gli altri istituti e con i gravami giurisdizionali consueti; ed è materia, questa, che, come di solito avviene, dà luogo a disquisizioni sottili, che potrebbero ritardare, contro il nostro preciso volere, l'approvazione sollecitata della legge ferroviaria.

È meglio pertanto non insistere negli emendamenti, di cui il Governo apprezza lo spirito; augurandosi che una più pacata preparazione, il raccoglimento degli animi, la buona prova della rappresentanza, che è il primo passo, assicurino l'avvento di quegli istituti che, compatibilmente con le esigenze del regime democratico, potranno sorgere a regolare i rapporti tra lo Stato ed i suoi lavoratori.

L'istituto della rappresentanza del personale come è nella legge stabilito, servirà a studiare le questioni dei turni di servizio e gli altri punti accennati in un ordine del giorno, punti che hanno procurato molte critiche al disegno, perchè si è criticato quel che c'era ma anche quel che non c'era, senza pensare che nel disegno di legge non si parlava di turno di servizio, di dormitori e di altro, pel motivo semplicissimo che questa è materia di regolamento e non c'è ragione di disciplinarla per legge.

Per i dormitori rispondo che non si aspetta a fare, ma si fa, e che si son spesi dal 1905 un milione e seicentosei mila lire, ed altri lavori per più di un milione sono in corso di approvazione con un piano di graduale sistemazione definitiva, mentre intanto nonostante le difficoltà enormi di trovar locali opportuni (su 588 dormitori 166 son situati in locali privati) e nonostante la pessima eredità delle vecchie gestioni, si prosegue nello assetto provvisorio, si cerca di continuamente migliorare la disinfezione, il riscaldamento, i bagni, in una parola l'i-

giene, ed ai capi compartimento si è prescritto di visitare personalmente i dormitori, con facoltà di prendere provvedimenti immediati.

Oggi, nella totalità che è come dissi di 588, soltanto 250 dormitori sono ritenuti ottimi o buoni; ogni stimolo ed ogni raccomandazione ad aumentare quel numero non può che essere giustificata.

Anche per i turni di servizio si è già fatto qualcosa.

Tra le discordanti lagnanze di chi dice iniquo il decreto del 1902, che si chiama decreto-legge, ma è un semplice decreto reale, e di chi lo invoca e ne chiede la esatta applicazione, si è appunto cercato di eliminare inconvenienti concreti nell'attuazione di provvedimenti che corrispondono a quelli vigenti all'estero, perchè, se in Italia la durata media di lavoro prescritta dal decreto pel personale di macchina è di 10 ore, con un massimo di 13 ore nella giornata, in Francia è pure di 10, in Austria di 11, con un massimo rispettivamente di 12 e 14, mentre nella Svizzera e nel Belgio, non essendovi prescritta media alcuna, il massimo di 11 e 13 potrebbe essere anche ogni giorno richiesto.

Ho detto che si è fatto, e cioè si sono ordinati accertamenti ed iniziata la revisione di quei periodi accessori di lavoro che precedono la partenza e l'arrivo e che sono risultati in alcuni casi maggiori di quelli indicati nei turni, in causa della deficienza degli impianti.

Si cerca, dove è possibile, di estendere ai depositi che ne sono sprovvisti le squadre di muta che già esistono in alcuni luoghi. Ma soprattutto, mentre nella formazione dei turni si potrà sentire il personale (e gioverà l'istituto della rappresentanza) si è costituito con una apposita Commissione centrale quell'organo normale di reclamo che era tanto invocato e dal quale potranno tutti gli agenti rivolgersi per togliere le ingiustizie e le eccessive gravezze dei turni.

E lasciate, che prima di abbandonare il tema del personale all'onorevole Montù, all'onorevole Cavagnari ed all'onorevole Maggiorino Ferraris, il quale, a proposito di personale, ha ricordato le accuse di un giornale inglese per i furti sulle ferrovie italiane, io osservi che le lagnanze per furti vanno scemando (e nel 1910 su 2,300,000 spedizioni di bagaglio si ebbero 148 reclami, e per 135 di questi i bagagli eran già passati per molte mani di estranei), che si intensifica quella

« azione speciale di polizia » che essi invocano; e che infine, pur deplorando con acceso sdegno questi delitti, non dobbiamo però tener conto di tutte le accuse della stampa straniera, che giunge talvolta ad esagerazioni gravissime ed a vere invenzioni per motivi di concorrenza con quell'industria dei forestieri di cui l'onorevole Maggiorino Ferraris è convinto sostenitore. (*Benissimo!*)

I furti ferroviari vi sono; e vanno scoperti e colpiti; ma servono qualche volta come le notizie della febbre gialla a Napoli che fanno oggi il giro dei giornali inglesi.

Brevissime parole sulla questione dei carri, che al Governo parve di non poter trascurare per le tenaci e ripetute insistenze del commercio italiano.

Si citino pur le lagnanze dell'estero, ma non si possono disconoscere quelle italiane, gravissime per la conformazione della penisola e la natura del suo traffico.

—Nè quando è al colmo la campagna vinaria, e le merci si ammucchiano sulla banchina, e piovono i telegrammi di protesta, è piacevole essere ministro dei lavori pubblici.

E, poichè i noleggi si trovano di raro anche ad alti costi, e tre vie si presentano: riparar presto i carri, utilizzarli meglio, acquistarne nuovi; è forse saviamente eclettico seguire le tre vie insieme.

Riparare i carri; bisogna il numero delle vetture fuori servizio, che è l'11 per cento della dotazione, si riduca al 10 ed al 9 come sarebbe la percentuale normale.

Dell'eccesso la causa vi è nella mala eredità sociale e si sta svolgendo un programma sia per proseguire nei miglioramenti ottenuti con le squadre di rialzo, sia per le riparazioni; nè la grossa questione dei sistemi da seguire nelle riparazioni di cui ha parlato l'onorevole Cutrufelli, ha potuto essere affrontata senza ordinare studi comparativi tra l'industria privata e le officine; e finchè non me ne son reso ben conto, ho creduto prudente e doveroso, pur sollecitando le riparazioni, non prendere isolati provvedimenti che potevano compromettere la soluzione definitiva.

Assicuro l'onorevole Giunta che si accellerà l'ampliamento dei mezzi governativi, sollevando, come si confida, duemila carri al peso morto che giace in attesa di riparazione.

Quanto all'utilizzazione, pur non entrando nell'interessante dibattito dei miei due illustri predecessori, debbo riconoscere che

le cifre pessimiste vanno in buona parte mitigate. Va mitigata (per un'ovvia osservazione statistica fatta dall'onorevole Canepa) l'impressione che dal 1904 in poi i carri caricati sieno aumentati solo del 15.35 per cento. Ed, a togliere la impressione invece buona che la dotazione dei carri è salita del 37.70 per cento mentre il traffico merci aumentò del 39.30, non può bastare la considerazione che i carri nuovi sono più grandi dei vecchi, giacchè l'utilizzazione piena della maggior portata non può ottenersi che gradualmente, attese le abitudini e le esigenze del commercio italiano.

Un'altra nota sfavorevole che risulterebbe dal badare soltanto al numero assoluto dei carri va attenuata, per le difficoltà che abbiamo visto or ora delle riparazioni. Ed infine, il miglioramento innegabile constatato nel 1909-10 di fronte al 1902-903-904 per la percorrenza dei carri carichi rispetto ai vuoti, non sparisce, e non può dirsi che la utilizzazione è peggiorata, perchè vi è nel 1909-10 un lieve minor percorso tra carico e scarico.

Insomma, non si può pretendere d'un tratto utilizzazioni molto maggiori, pur dedicandovi lo sforzo, ed allora acquista più valore il progettato acquisto dei carri nuovi.

Il bisogno fu, per computi indiretti sui trasporti vendemmiali calcolato a 10.000: se ne tolsero 2,000 sperando nelle riparazioni; altri 4,000 nell'utilizzazione; e si è arrivati ai 4,000 carri superstiti, oggetto di tante critiche, ed ai quali, secondo alcuni, si dovrebbe rinunciare per la ragione pregiudiziale: o tutti o nulla.

Giustissime le considerazioni sulla insufficienza dei binari, delle fronti di carico e di tutto ciò che è in rapporto funzionale con i carri; ma a tal riguardo osservo all'onorevole Ancona che i sessanta metri di binario per carro, di cui parlava nel 1906 la relazione Carmine, non sono in contrasto con le altre cifre di 25 e di 10 che sono venuti fuori dopo, giacchè i sessanta metri si riferivano ai binari di servizio, che nel 1903 misuravano 3297 chilometri e comprendevano non solo i binari di carico diretto, di accosto, di movimento, ma anche quelli di deposito e officine ed i cosiddetti tratti non utili, mentre gli elementi posteriori si riferiscono solo al primo gruppo, e cioè ai binari utili al traffico, che nel giugno 1905 misuravano chilometri 1769.

I dieci metri poi per carro, ai quali si vuole con le attuali proposte provvedere, sono un'altra cosa e concernono soltanto i

binari di ricovero, perchè è giusto (e se no l'onorevole Ancona ci avrebbe rimproverati) che agli altri binari occorrenti al carico ed allo scarico si provveda con fondi proporzionali all'aumento del traffico.

Accogliamo l'invito di intensificare ed accelerare siffatti lavori; ma essi richiedono il loro tempo tecnico ed intanto i bisogni vi sono; ed, uscendo dal mare infido delle cifre, convien ricordare che si tratta qui di formare un parco di riserva per date occasioni; e gli ingombri, se potranno far discendere il coefficiente di utilizzazione non toglieranno che, avendo a disposizione 4,000 carri di più non ne derivi un vantaggio complessivo al commercio.

Io chiedo pertanto a voi, onorevoli colleghi, se dobbiamo rinunciare ad un acquisto per il quale ci giungono ogni giorno le sollecitazioni più vive non dalla sola Genova, si badi, ma da tutta l'Italia, perchè in quelle famose distrette della campagna viaria, più ancora che il gran porto italiano, sono le altre regioni che soffrono e si lamentano.

Valga la ripercussione di ritardi e danni che soffrono tutte le merci nei periodi di crisi, a rispondere all'onorevole Wollemborg che, parlando di fondi da predisporre per l'acquisto dei 4,000 carri osserva sottilmente che non c'è proporzione fra il vantaggio che toccherebbe a date merci solo, ed il gravame che peserebbe su tutte.

Resta l'obiezione del tempo, ma, ove si volesse provvedere con un inacerbimento dei trasporti delle merci, specialmente non deperibili, nel periodo dalla metà di settembre alla fine di ottobre, si dovrebbe salire ad una sovratassa del 4.50 per cento a fine di ottenere la somma dovuta, e tal percentuale mi è apparsa gravosa ed inammissibile.

Molto più lieve invece e tollerabilissimo è il ritocco delle tasse di diritto fisso che vi è stato proposto; e, con tutte le riluttanze ad aggravare le merci, non temo che 1,600,000 lire costituiscano per esse una molestia eccessiva; e la convinzione si rafforza quando passando le Alpi si constata subito che le ferrovie austriache di Stato hanno di recente aumentate tutte le tariffe in una misura che varia dal 5 al 32 per cento, e la nuova tariffa attuata ultimamente dalle Meridionali austriache ha aggravati anche maggiori che per talune merci raggiungono il 40 per cento.

Pensi la Camera se può anch'essa liberarsi da ogni preoccupazione e se l'acquisto dei 4000 carri debba o no essere mantenuto.

Onorevoli colleghi, ho finito, e della vostra paziente benevolenza vi ringrazio cordialmente.

Fin da quando, assieme al collega Tedesco, facevo parte della Commissione Gagliardo, che nella sua inchiesta pose i germi di molte soluzioni future, ho potuto rendermi diretto conto dell'importanza enorme che ha per la vita economica del paese quello stromento meraviglioso e possente che è la gestione ferroviaria; e quanto, nel suo ordinato progresso, dipende dal personale che la dirige e la muove. Questa convinzione si è rinnovata ora, che, con trepida mente e sicuro cuore, ho per doveri di ufficio affrontato il problema difficilissimo del riassetto, ed ho cercato di trasformarvi quei criteri di riforma semplificatrice e di equità sociale, che sono l'orgoglio e l'avvenire dei regimi democratici. *(Benissimo!)*

Oggi, dimentica di fatiche e di amarezze, la coscienza mi dice che ho modestamente compiuto il mio dovere. *(Approvazioni)*

E se voi, onorevoli colleghi, stabilirete con maggiore autorità quei principi, dando un impulso decisivo acchè si ordini definitivamente la maggior azienda industriale dello Stato; se, rafforzando la dignità e la fierezza dello Stato, che non teme attentati, porterete a tanti focolari umili un po' di benessere e di pace; se, dimettendo le particolari divergenze, affermerete ciò che vi è di necessario e di urgente, ed è l'anima vera della questione, io penso che il Parlamento avrà ben meritato dal Paese. *(Vivissime approvazioni — Applausi — Moltissimi deputati si recano a congratularsi con l'onorevole ministro).*

Presentazione di una relazione e di un elenco di petizioni.

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

DENTICE. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: Permuta di un oggetto appartenente al Museo nazionale di Napoli con altro appartenente ai Reali Musei di Berlino. (752).

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

Invito l'onorevole Mango a recarsi alla tribuna per presentare un elenco di petizioni.

MANGO, presidente della Giunta per le petizioni. A nome della Giunta delle petizioni, mi onoro di presentare alla Camera l'elenco n. 3 delle petizioni.

PRESIDENTE. Questo elenco sarà stampato e distribuito, e verrà fissato il giorno della discussione delle petizioni stesse.

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

PRESIDENTE. Proseguiremo ora nella discussione del disegno di legge sull'ordinamento delle ferrovie.

Voci. La chiusura! La chiusura!

PRESIDENTE. Essendo stata chiesta la chiusura della discussione generale, domando se sia appoggiata.

(È appoggiata).

Essendo appoggiata, la metto a partito.

(La Camera delibera di chiudere la discussione generale).

S'intende che rimane riservata facoltà di parlare all'onorevole relatore ed ai proponenti degli ordini del giorno che non sono ancora stati svolti.

Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

ABIGNENTE, presidente della Giunta generale del bilancio e relatore. Onorevole Presidente se ella me lo consente, preferirei che fossero prima svolti tutti gli ordini del giorno affinché io non sia costretto a ripetere ed a parlare due volte.

PRESIDENTE. Sta bene. Proseguiremo nello svolgimento degli ordini del giorno.

Non intendo mettere limiti alla discussione; e non ho fatto alcuna osservazione sul modo, nel quale essa si è svolta finora, sebbene molti degli oratori abbiano trattato di tutto fuor che di quello che si riferiva all'argomento... *(Viva ilarità — Approvazioni)*... ma desidererei che almeno nello svolgimento degli ordini del giorno, che ancora rimangono, gli oratori non divagassero troppo. *(Bene!)*

Il primo ordine del giorno dunque è quello dell'onorevole Leali:

« La Camera invita il Governo a nominare una Commissione d'inchiesta sull'amministrazione delle ferrovie dello Stato e passa all'ordine del giorno ».

L'onorevole Leali non è presente; s'intende quindi che rinuncia a svolgerlo.

Segue l'ordine del giorno degli onorevoli Cottafavi e Dentice:

« La Camera invita il Governo a proporzionare la provvista dei carri alla potenzialità dei binari di manovra e delle stazioni ferroviarie ».

Domando se quest'ordine del giorno sia appoggiato da trenta deputati.

(È appoggiato).

Essendo appoggiato, l'onorevole Cottafavi ha facoltà di svolgerlo.

COTTAFVI. Parlerò molto brevemente perchè la discussione è stata svolta con tanta larghezza che non potrei portare un contributo veramente utile in linea di discussione generale. Però prego la benevolenza dei colleghi di lasciarmi esprimere alcune idee le quali serviranno anche a spiegare il mio voto ed il contegno che ho tenuto in seno alla Giunta generale del bilancio.

Quando venne presentata la precedente legge di ordinamento ferroviario, ebbi l'onore di combattere l'ordinamento che poi è stato adottato. Io facevo parte della Commissione parlamentare che esaminava quel disegno di legge ed ebbi a dichiarare che sarebbe bastato, a parer mio, un semplice articolo nel quale si stabilisse che le ferrovie cessavano dall'esercizio privato e passavano all'esercizio di Stato.

Tutto il resto avrebbe dovuto regularsi in seguito con altre leggi successive in modo da permettere al sistema ferroviario ed al servizio di adattarsi grado grado o in un triennio o in un quinquennio.

Invece si vollero immediatamente istituire otto e poi dieci compartimenti e così siamo arrivati a quell'accentramento dei servizi in Roma che ha prodotto nelle varie regioni d'Italia quegli inconvenienti ai quali oggi l'onorevole ministro si ripromette di riparare col presente disegno di legge.

Si fecero compartimenti superflui e si sacrificarono città cospicue e regioni con criteri ingiusti ed errati.

Io posso citare l'esempio di Bologna che è la più cospicua città della regione, che rappresento.

Col sistema vigente la linea Bologna-Ferrara dipende da Venezia, la linea Bologna-Faenza da Ancona, la stazione dipende da Firenze, la sezione del movimento va da Pistoia a Parma, e il servizio di Cassa è a Venezia.

In questo modo quella importantissima stazione, che è lo sbocco principale dell'Appennino, e che deve esercitare un'influenza su tutto il movimento ferroviario italiano, è in condizioni tali, da non potere molte volte disimpegnare il servizio con la sollecitudine necessaria.

Il ministro e la Camera sanno che accade di molti servizi, quel che accade del bene e del male, che non sono mai divisi da un taglio netto. Ond'è che per molti servizi, messi alla dipendenza di uno, o di un altro compartimento, non si sa se dipendano piuttosto dall'uno, che dall'altro.

Ne seguono quei ritardi, che generano confusione nel servizio, tanto che vi sono pratiche, rimandate da un compartimento ad un altro, che poi debbono essere regolate dalla Direzione generale con lungaggini disastrose.

Ho voluto fare queste osservazioni per spiegare come, contrario quale sono ai compartimenti, mi sia mostrato nella Giunta generale e nelle riunioni delle Sotto giunte favorevole a quella Direzione di esercizio, che veniva stabilita a Bologna, sia per l'importanza del luogo, sia perchè, a mio modo di vedere, semplificherà l'andamento del servizio.

Vorrei poi che l'onorevole ministro tenesse conto delle osservazioni, che io gli farò, e che si riferiranno all'ordine del giorno, che ho presentato. (*Interruzione del deputato Beltrami*).

COTTAFVI. Che cosa dice, onorevole Beltrami?

BELTRAMI. Dicevo che parlasse dei carri.

COTTAFVI. Se vorrà ascoltarmi, sentirà che parlerò anche dei carri.

Venendo a parlare del mio ordine del giorno, io ho raccomandato che l'acquisto dei carri... (*Oh! Oh! — dall'Estrema Sinistra*) venisse proporzionato alla disponibilità dei binari, esistenti nelle stazioni. Era stato progettato, l'abbiamo letto nella relazione, e lo ha detto lo stesso onorevole ministro, l'acquisto di diecimila carri con una spesa gravissima per il bilancio dello Stato. Il numero di questi carri fu ridotto ad ottomila e quando la Giunta generale del bilancio fece le sue osservazioni, sembrandole che ottomila carri fossero un numero rilevantissimo, che portava una spesa di 56 milioni, ebbe la risposta, la quale acconsentiva affermando che con quattromila carri si sarebbe potuto compiere il servizio abbastanza bene.

Questo prova, se non altro, che la domanda di ottomila carri, era, essa pure per lo meno eccessiva. Faccio poi osservare che lo scopo per cui si chiedono i quattromila carri, è quello di migliorare il servizio e di ottenere maggior sollecitudine nei trasporti.

Crede proprio l'onorevole ministro, che, date le condizioni presenti delle stazioni, data la disponibilità dei binari, l'aumento di quattromila carri possa essere utile al funzionamento delle ferrovie e al buon andamento dei trasporti?

Lo prego riflettere che quattromila carri, giacenti inerti nelle stazioni, costituiscono un gravissimo ingombro e che per detti carri occorreranno non meno di quaranta chilometri di binari, che rimarranno inutilizzabili nelle nostre stazioni.

Chè, se poi si riflette che non è possibile far funzionare i carri se non calcolando per ognuno di essi uno spazio di binari di trenta metri, è facile scorgere come noi andiamo a ingombrare centoventi chilometri di binari nelle stazioni, vale a dire che in centoventi stazioni del Regno dovremmo avere un chilometro di binari a disposizione dei carri vuoti.

Questo è un calcolo che non sopporta contraddizioni perchè qualsiasi persona appartenente al servizio ferroviario potrà confermarlo. Quindi non sono contrario all'acquisto dei carri, ma credo che esso non si debba precisare così leggermente a cifre; e dico « leggermente a cifre » perchè come si è passati da diecimila carri ad ottomila, e da ottomila a quattromila, con una differenza di 28 milioni di spesa in meno, così mi sembra anche che si debba limitarsi a comperare tanti carri quanti permette la disponibilità di binari nelle stazioni, perchè altrimenti in luogo di facilitare i commerci e i trasporti, noi li intralceremo.

Questa è la ragione del mio ordine del giorno, che credo ispirato al lodevole sentimento di non effettuare una spesa soverchia la quale non sia di utile reale al funzionamento delle ferrovie.

E ora che ho dato ragione del mio ordine del giorno, nel por fine a queste brevi parole voglio fare un'osservazione, del resto già fatta da altri relativamente alla disciplina dei ferrovieri. Si è creduto da molti che nell'Aula si sia usata ingiustizia e soverchia severità di linguaggio circa al contegno dei ferrovieri e alla loro disciplina.

Ritengo che ognuno dei deputati, di qualsiasi parte della Camera, sia animato dai migliori sentimenti verso questo personale che rende tanti indispensabili servizi alla vita della nazione.

Però io prego l'onorevole ministro di voler tener conto che, mentre si grida contro la mancanza di disciplina dei ferrovieri, nessuno ha fatto l'osservazione che la maggior

parte della responsabilità spetta precisamente al Governo come ente, non al Governo come Ministero presente.

Questo io dico perchè rendo sempre omaggio alla verità.

Voi sapete che il nostro regolamento si chiama erroneamente regolamento del 1907: è invece regolamento del 1902, il qual regolamento del 1902 è stato creato in un periodo di paure, quando si temeva lo sciopero generale, e quando il Governo acconsentiva sotto il regime privato a pagare del proprio gli aumenti di stipendio agli agenti ferroviari che erano al servizio delle compagnie.

È naturale che il personale vedesse quindi nel Governo il proprio legittimo tutore; e non è a dire quante volte noi abbiamo sentito in questa Camera deputati e anche governanti dar ragione nelle loro competizioni al personale, di fronte alle compagnie ferroviarie.

La ragione si deve sempre accordare a chi l'ha e quando c'è: la giustizia e l'equità si impongono sempre; ma non bisogna però dimenticare che quando si esautoravano le compagnie si veniva anche in parte ad esautorare il Governo che a quelle compagnie succedeva mediante l'esercizio di Stato.

Questo io ho creduto bene di dichiarare. PESCHETTI. Carri! carri!..

COTTAFVI. Senta, onorevole Pescetti, io l'ho ascoltata due ore ieri: lasci oggi che io dica quello che debbo dire... Almeno me lo conceda in omaggio alla penitenza che ho fatto ieri! (*ilarità*).

PRESIDENTE (*Rivolto all'estrema sinistra*). Ma si astengano da queste continue interruzioni!..

COTTAFVI. Onorevole Presidente, è un divertimento come un altro! (*ilarità*).

PRESIDENTE. No, non è un divertimento: è una scortesia, e talvolta anche qualche cosa di peggio!

COTTAFVI. Ella che è Presidente può dir così, ma io che sono collega debbo chiamarlo divertimento.

PRESIDENTE. Lo chiami come vuole; ma quel che importa è che non si debbono interrompere gli oratori! (*Benissimo!*)

COTTAFVI. Nella legge dell'aprile 1905, anzichè cambiare il regolamento, si lasciò in vigore quello del 1902 con le discipline e garanzie vigenti.

Queste sono parole testuali dell'onorevole Nofri, che è ben pratico di questo argomento, e che le conferma.

Nella legge del 1907, altra legge ferroviaria, (perchè di queste leggi non ne abbiamo mai avuto penuria e basterebbero le voluminose relazioni che ci sono per formare la cultura ferroviaria della Camera intera) abbiamo riconfermato ancora questo famoso regolamento, che porta il titolo del 1907 qui alla Camera perchè così designato da quasi tutti gli oratori.

Ora esso dà grande garanzia al personale con una procedura lenta... (*Interruzione del deputato Nofri*).

Vedrà onorevole Nofri che mi darà ragione anche lei.

...Vi è una quantità di contestazioni. Ci sono confronti che sono indispensabili e richiesti dal regolamento stesso, ma che fanno perdere una quantità di tempo. Ne avviene che i capistazione e coloro che vogliono mantenere la disciplina preferiscono non dare alcuna punizione, anzichè darne una, sia pure minima, la quale non può venire confermata che per lo meno dopo sei mesi, cioè quando il funzionario può non meritare più alcun rimprovero e compiere egregiamente il proprio dovere, cioè quando la punizione ha perduto ogni efficacia.

Questo regolamento con tali disposizioni, mentre non dà sufficiente autorità ai superiori immediati, ai quali il personale è sottratto, invece è di grave impaccio al personale che deve lavorare e che lavora, perchè in esso non ha sufficiente tutela.

Vorrei che in materia di punizioni, multe, ecc. si procedesse con tutta semplicità e giustizia. Dovrebbero esserci ispettori e difese, come è naturale ed è giusto, ma alla portata del personale. Cosicchè, se un superiore punisce, si sapesse entro brevissimo termine se la punizione è confermata e sapesse anche il punito a chi e come deve ricorrere senza adire i compartimenti e la Direzione generale, senza attendere dei mesi, inacerbendo le questioni, alterando la disciplina ed i buoni rapporti fra superiori ed inferiori.

Raccomando poi, per quanto ha riferimento ai miglioramenti degli stipendi, gl'ingegneri ed i più umili lavoratori, quei giornalieri, operai e addetti ai lavori, taluni dei quali percepiscono appena lire 1.80 al giorno. Sono salari di miseria, di fame, che dovrebbero completamente sparire in questi tempi specialmente nei quali l'elevazione delle mercedi e il caro viveri rendono grave il problema del pane quotidiano a coloro la cui mercede resta inferiore al bisogno. È un

atto doveroso, un obbligo sacrosanto che voi dovete assolvere prontamente.

PRESIDENTE. Onorevole Cottafavi, veda di tener conto della mia raccomandazione.

COTTAFAVI. Ho finito, onorevole Presidente, e se non fossi stato interrotto, avrei finito anche prima.

PRESIDENTE. Ma lei ha detto che le interruzioni le facevano piacere... (*Si ride*).

COTTAFAVI. No, ho detto che erano un divertimento per gli interruttori e non per me.

Ora faccio voti... (*Interruzioni del deputato Beltrami*).

Senta, onorevole Beltrami, è questione d'educazione. Faccia il piacere di finirla!... (*Approvazioni — Commenti*). Non faccia il giuoco di nessuno!

Dunque esprimo il voto che i carri siano acquistati in proporzione alla disponibilità dei binari di manovra che sono nelle stazioni ferroviarie, affinchè appunto la proposta del Ministero abbia una portata pratica, e affinchè, se l'erario fa un sacrificio, porti delle utilità e non dell'ingombro delle linee.

E faccio voti che dopo questa discussione possano venire disposizioni tali che, anche se oggi non determinate in ogni loro parte per le ragioni che sono state espresse da molti oratori, pure assicurino una buona circolazione ferroviaria che è necessaria nel corpo della nazione come la buona circolazione nelle arterie al corpo umano! (*Vive approvazioni*).

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno dell'onorevole Casalini. Lo leggo:

« La Camera, riconoscendo che la deficienza e gli errori lamentati nell'esercizio di Stato delle ferrovie dipendono, in parte, dal non avere dato all'ordinamento ferroviario il netto carattere di impresa industriale che gli era proprio, moltiplicando invece i « doppioni » e gli impacci burocratici là dove erano necessari spirito di iniziativa, di responsabilità e libertà di movimento; convinta, d'altra parte, che un servizio così delicato, vario e complesso come il ferroviario, non ha probabilità di buon esito se non vi collaborano gli organismi economici del paese e se non si tien conto dell'elemento nuovo, le cui virtù non si stimolano con una disciplina ferrea, ma col'appagarne le legittime aspirazioni economiche e morali; afferma la necessità:

« 1° di provvedere ad un largo, sincero decentramento, eliminando gli organi e le funzioni parassitarie;

« 2° di fare passi più arditi nella sistemazione economica e morale del personale;

« 3° di dare alle forze economiche del paese ed al personale equa parte negli organi d'amministrazione ».

L'onorevole Casalini non è presente; quindi il suo ordine del giorno s'intende ritirato.

Neppure l'onorevole Comandini è presente; e quindi s'intende che rinunzia a svolgere il suo ordine del giorno, che è il seguente:

« La Camera, convinta che non si possa procedere a modificazioni dell'ordinamento dell'azienda ferroviaria prima che studi ponderati, compiuti col sussidio di una Commissione, di cui facciano parte rappresentanti del Parlamento, della industria, del commercio, della burocrazia e del personale ferroviario, assicurino della efficienza del nuovo ordinamento e non convenga frattanto prevenire le conclusioni che da tali studi possono derivare creando ora mediante voto del Parlamento nuovi organismi amministrativi e tecnici; convinta che ad assicurare un buon funzionamento dell'azienda ferroviaria abbia particolare importanza il trattamento che si fa al personale e che sia atto di giustizia sottrarre parte del personale meno retribuito alle condizioni di disagio in cui versa; convinta che una migliore utilizzazione del materiale possa rendere non necessaria la spesa per l'acquisto dei quattromila carri; invita il Governo a far procedere mediante una Commissione come sopra costituita ad uno studio intorno al più efficace e sicuro ordinamento da darsi all'azienda ferroviaria — a deferire allo studio di detta Commissione la questione dell'acquisto dei quattromila carri, nonchè le questioni intorno ai turni di servizio, alle competenze accessorie e al riposo settimanale che formarono oggetto di ripetuti voti del personale ferroviario — e a modificare il progetto presentato per quanto riguarda i miglioramenti al personale nel senso:

« 1° di elevare da lire 150 a lire 180 la somma annua da corrispondere alle categorie che hanno uno stipendio o una paga inferiore a lire 1,800;

« 2° di elevare tutte le mercedi degli agenti che con tale miglioramento non raggiungano le lire 2.50 fino al limite minimo di lire 2.50;

« 3° di fissare il miglioramento alle guardabarricere nella somma di lire 90 annue;

« 4° di far decorrere i miglioramenti dal 1° gennaio 1911 ».

Segue l'ordine del giorno dell'onorevole Pietravalle:

« La Camera, convinta che il servizio di assistenza e vigilanza sanitaria, delle ferrovie dello Stato richieda radicali riforme nel suo ordinamento e nella sua funzione, invita il Governo ai relativi provvedimenti ».

Chiedo se quest'ordine del giorno sia appoggiato.

(È appoggiato).

Essendo appoggiato, l'onorevole Pietravalle ha facoltà di svolgerlo.

PIETRAVALLE. Onorevoli colleghi, ognuno ha potuto constatare come nella lunga e splendida discussione del disegno di legge non si sia fatto cenno alcuno di quello che pure è un ramo importante del servizio ferroviario dello Stato.

Intendo alludere al servizio sanitario. Io non avrei presentato in proposito un ordine del giorno e non mi permetterei di trattenerne brevemente la Camera intorno ad esso se non pensassi, e credo in ciò di aver consenziente la maggioranza della Camera, che, o direttamente al Governo, o a quella Commissione, la quale, in esecuzione dell'articolo primo del disegno di legge, dovrà procedere al riordinamento dei servizi, sia opportuno porre dinanzi alcune idee, alcuni rilievi, che possano costituire un materiale di studio e di elaborazione per quanto possa interessare, con più efficace, moderno assetto, il riordinamento del servizio che presiede o dovrebbe presiedere a quanto riguarda l'assistenza sanitaria del personale e l'igiene dei viaggiatori e dei trasporti ferroviari.

Tutti sanno che al servizio sanitario delle ferrovie è affidato il compito delle visite per l'assunzione in servizio del personale, per la sua cura, per le esenzioni, i congedi ed i collocamenti a riposo, il compito delle visite e del controllo per le così dette quiescenze del personale.

Ad esso sono inoltre affidati tutto l'importante ramo del servizio medico legale per gl'infortuni ed alcune parziali e sommarie attribuzioni circa l'igiene dei treni, e la profilassi delle malattie infettive dell'uomo e degli animali, profilassi alla quale, per imprecisione di ordinamenti, si attende in un modo imperfetto, spesso caotico, sempre rudimentario ed illusorio.

Io ho così soltanto accennato per sommi capi al grande, interessantissimo lavoro affidato al servizio sanitario nelle ferrovie dello Stato; ma basta questo accenno a di-

mostrare quali colossali interessi siano ad esso legati.

Mi diceva opportunamente un egregio medico-ispettore che, se il servizio sanitario delle ferrovie non funzionasse e come funziona o dovrebbe funzionare, dopo sette giorni i treni non potrebbero più camminare sulle nostre linee: basti pensare che all'assunzione del personale e alla constatazione delle sue attitudini fisiche sono legati i più gelosi interessi per quanto riguarda non solo il loro rendimento in lavoro, ma l'istessa sicurezza dei treni alla cui salubrità è sempre legata la lotta contro il propagarsi di molte malattie contagiose, ed è talvolta legata la difesa sanitaria del paese contro taluni flagelli esotici.

Quando, tanti anni fa, i profani si meravigliavano che l'influenza, che aveva impiegato mesi per arrivare da Wladivostock alla Russia europea, e che scoppiata a Mosca e a Pietroburgo si fosse trasferita in pochi giorni perfino sulle coste settentrionali dell'Africa ed in America, dimenticavano che erano stati proprio i treni ed i piroscafi i mezzi di trasmissione di quella infezione, come lo sono del colera e della peste e delle altre malattie infettive in genere.

Orbene, è necessario che si avvisi ad un più razionale ed efficace coordinamento del servizio sanitario delle ferrovie dello Stato, giacchè, modellandolo sulle linee generali dell'ordinamento dato all'attuale e rovinosa amministrazione ferroviaria, si constitui anche pel servizio sanitario un ufficio centrale pletorico anch'esso, con un ispettore capo del servizio, con due sotto capi ed altri 10 o 12 ispettori sanitari; mentre si lasciarono a nemiche, tistiche le sezioni sanitarie, costituendosi gli uffici sanitari compartimentali in guisa da accumulare in essi un faticoso per quanto inutile spreco di energie; così come si è potuto notare per tutti gli altri servizi dei compartimenti, che il disegno di legge intende saggiamente di abolire per sostituirli con le direzioni di esercizio.

Io credo, onorevoli colleghi, che un vero ed avveduto decentramento debba essere esteso anche al servizio sanitario delle ferrovie, riducendo l'ufficio centrale a pochi alti funzionari, i quali debbano occuparsi esclusivamente di affari di portata generale, e non già di questioni di dettaglio, e perciò debbano volgere la loro opera a quanto possa occorrere per lo studio di ordinamenti del servizio e come consulenti tecnici a fianco della Direzione generale. Non vi è pubblico servizio, onorevoli colleghi, che

abbia bisogno di essere in immediato contatto con quanto spetta alla sua azione, come il servizio sanitario.

E invece noi vediamo che, per quanto riguarda il servizio sanitario delle ferrovie dello Stato, si è proceduto con un sistema completamente al rovescio.

Loro sanno che nella periferia abbiamo quei circa duemila medici di reparto, i quali, per concorde giudizio di quanti li veggono all'opera e ne conoscono i risultati, prestano un ufficio, che non risponde e non può rispondere alle gelose esigenze della vigilanza e della cura del personale malato e che per certe malattie degl'infortunati o dei simulatori d'infortuni nemmeno risponde, mentre si sente quasi estraneo a quanto riguarda l'igiene delle stazioni e dei treni. E così si sciupa circa mezzo milione all'anno, mentre si doveva e si dovrebbe procedere alla costituzione di vere condotte mediche ferroviarie, specialmente in taluni centri ed in talune sezioni con speciale fisionomia sanitaria. Invece abbiamo nelle sezioni qualche sperduto ispettore sanitario, elemento prezioso, ma insufficientissimo pel controllo locale, solo ed affaticato d'ingombri burocratici. E mentre una così erronea e rachitica rete d'uffici si nota alla periferia, là dove occorre l'immediata vigilanza e l'immediato soccorso, si sono organizzati uffici compartimentali oppressi da un lavoro spesso inutile, con un personale d'ispettori deficiente e mal pagato.

Questo è un ordinamento stolto e dannoso ed auguro vivamente che la Commissione che sarà chiamata all'applicazione dell'articolo 1º possa dire quali sono i perfezionamenti che l'ordinamento del servizio sanitario potrà esigere.

Oltre questo argomento intendo accennare a quel che riguarda l'ordinamento generale che abbiamo dato e che ancora conserviamo per le malattie del personale.

L'argomento è stato oggetto di lunga discussione nella stampa e in seno alle organizzazioni dei ferrovieri, ed è molto importante per l'aumento che si è notato nel numero dei casi di malattia e principalmente per l'aumento stragrande che si è verificato, specialmente nel 1909, nel numero medio delle giornate di malattia per ogni caso di malattia denunciata.

Io non intratterò a lungo la Camera; ma, illustrando il mio ordine del giorno, desidero soltanto additare alla saggezza dell'onorevole ministro la convenienza di prendere occasione dall'esistenza di questa potente organizzazione pel personale ferroviario,

che ammonta a circa 148 mila agenti, per riordinare l'istituto dell'assistenza sanitaria con una Cassa di assicurazione contro le malattie, gl'infortuni e la invalidità. Simili organizzazioni esistono in Germania, dove sono 340 mila ferrovieri assicurati da 96 Casse; se ne contano 100 mila presso 24 Casse in Austria, ed una Cassa di pensioni e soccorso funziona per i ferrovieri del Belgio, e quattro Casse per quelli di Francia, e così via.

Ora io domando, perchè non debba essere possibile, in Italia, l'organizzazione di una Cassa di assicurazione contro le malattie, contro gli infortuni e contro l'invalidità per il personale ferroviario!

Non sapendo che avrei dovuto parlare questa sera, non ho con me gli appunti che avevo preparato per trattare questo argomento; ma tutti gli onorevoli colleghi sanno che, abolite le tre Casse pensioni, i tre Istituti di previdenza, i tre Consorzi di mutuo soccorso delle tre passate Società, con una legge del 9 luglio 1908 vennero unificati tutti questi antichi istituti nel fondo pensioni e sussidi, che è affidato alla Cassa dei depositi e prestiti, la quale eseguisce i pagamenti per mezzo delle Delegazioni del tesoro.

Il fondo attuale, come si legge nella relazione, raggiunge la cifra di 275 milioni, costituiti da patrimoni dei cessati istituti, dal fondo previsto da altra legge del 1900 per colmarne i disavanzi, e dal contributo attuale, il quale è fatto colla ritenuta del 5 per cento da parte del personale e coi contributi dello Stato che arrivano al 9 per cento per il 1911. Abbiamo adunque una somma ingente anche con la modesta organizzazione attuale, ed un provento notevole che però si dice sia appena sufficiente pel servizio delle sole pensioni.

Perciò, con quelle somme che l'Amministrazione spende e sciupa per pagare le giornate di ammalati e pseudo ammalati, di infortunati veri e di simulatori, aggiungendo ad esse qualche altro modesto contributo degli assicurati (i quali oggi, in grande numero, si assicurano presso società di mutuo soccorso e presso casse di speculatori), non può sembrare difficile organizzare una Cassa di assicurazione, che dovrebbe essere amministrata, in maggioranza, dallo stesso personale ferroviario, insieme col personale delle amministrazioni centrali, e che conterrebbe in sé l'automatico freno della cointeressenza per combattere la simulazione di malattie e di infortuni.

In questo modo io credo che non solo

potremmo corrispondere al personale quello che è il pagamento della giornata nella quale uno si ammala, ma troveremo nel meccanismo di questa Cassa quel freno che avevamo cercato di escogitare sottraendo al personale ferroviario per i primi tre giorni di malattia la paga delle giornate di lavoro. E potremmo così organizzare una più umana, più vera, più moderna assistenza sanitaria, perchè, è inutile illudersi, il ferroviere ammalato, fatta eccezione della visita del medico, non ha, con l'attuale ordinamento, servizio di medicinali, non ha nulla di ciò che può servire alla piena sua assistenza, al suo conforto morale ed all'aiuto della famiglia.

Queste Casse di assicurazione offrono, negli altri paesi, un margine vistoso anche per l'istituzione di altre forme di assistenza, quali ad esempio le cure termali, le cure in stabilimenti climatici, gl'impianti di sanatori e di ospedali-modello, ecc.; cose tutte alle quali il ferroviere italiano non potrà aspirare, se non si procederà all'organizzazione della Cassa di assicurazione copiando e perfezionando il sistema germanico.

Vorrei aggiungere altri argomenti, ma l'onorevole Presidente già mi guarda, quasi per dirmi che è ora di porre fine allo svolgimento del mio ordine del giorno. Obbedisco subito, sottoponendo al giudizio della Camera e del ministro le poche osservazioni che ho avuto l'onore di fare, riservandomi, se del caso, di meglio illustrarle in altra occasione. (*Bene!*)

PRESIDENTE. La ringrazio, ma è l'articolo 87 del regolamento che ho il dovere di applicare in difesa del diritto di tutti. (*Benissimo!*)

Seguirebbe ora l'ordine del giorno dell'onorevole Goglio; ma poichè gli onorevoli ministri non potrebbero trattenersi alla Camera, per impegni ufficiali, oltre le sei e mezzo, se l'onorevole Goglio non dovesse svolgerlo a lungo, gli darei facoltà di parlare; altrimenti potremmo rimettere il seguito di questa discussione a domani.

GOGGIO. Onorevole Presidente, preferirei di svolger domani il mio ordine del giorno.

Voci. A domani! a domani!

PRESIDENTE. Allora il seguito di questa discussione è rimesso a domani.

Interrogazioni, interpellanze e mozione.

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interrogazioni, delle interpellanze e di una mozione, presentate oggi.

DI ROVASENDA, segretario, legge:

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro degli affari esteri per sapere quanto ci sia di vero sulle voci che circolano sulla occupazione di Ghadames da parte della Francia, cui ne sarebbe stata fatta cessione dalla Turchia.

« Baslini ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro degli affari esteri per sapere quale azione intenda esplicare contro le diffamazioni onde in diverse città estere è sistematicamente fatta oggetto l'Italia, dipinta come luogo da evitarsi per la strage che vi mena il colera e per altri malanni.

« Canepa ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della marina per sapere se gli operai dei cantieri navali siano stati iscritti alla Cassa nazionale di previdenza, e, in caso negativo, se e quale sanzione egli intenda applicare, perchè, anche per quanto riguarda detti operai, le legge 13 giungo 1910, n. 306, sia osservata.

« Canepa ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro dell'istruzione pubblica, sulla persistente perturbazione degli studi nel regio Conservatorio di musica in Napoli e sull'odierno sciopero di quegli studenti.

« Podrecca ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il presidente del Consiglio se — ricorrendo oggi il quarto anniversario dalla morte di Giosuè Carducci — non ritenga essere la migliore delle commemorazioni il tradurre in atto l'impegno assunto dalla Camera italiana di erigergli il monumento solennemente decretato a sua gloria.

« Podrecca ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dell'interno, delle finanze e di grazia e giustizia, per conoscere il risultato degli studi fatti dal Governo, onde impedire, in base alle vigenti leggi, e se del caso con interpretazione autentica o con modifiche ed aggiunte alle leggi stesse, il danno e la vergogna delle roulette, così e come funzionano attualmente nei pubblici esercizi.

« Beltrami ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro di grazia e giustizia se in seguito al malcontento suscitato nella Magistratura dal sistema dei concorsi e alle vivissime censure promosse contro lo stesso, non creda di soprassedere per il momento ad aprirne ancora altri, tanto più che appena in un triennio potranno coprirsi i posti fin d'ora già guadagnati.

« Galimberti ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici per conoscere le ragioni del grave indugio, tante volte finora deplorato, ad iniziare i lavori di ampliamento nelle stazioni di Angri e Nocera Superiore, mentre incalzano le esigenze del traffico sempre più notevole, e si lasciano inutilizzati i suoli circostanti, già da anni occupati, e sospese le relative procedure di espropriazione con grave danno di quelle popolazioni, così innanzi nella via del progresso agricolo industriale.

« Dentice ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici per conoscere le ragioni del deplorabile ritardo frapposto dalla Direzione delle ferrovie, alla costruzione di un cavalcavia sul passaggio a livello, in prossimità della stazione di Castelsangiorgio, dopo riconosciutane l'urgente necessità.

Per la quale opera si pretende un contributo dal comune di Roccapiemonte, che è invece il principale danneggiato.

« Dentice ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro dell'interno, per conoscere se intenda disporre entro breve tempo e non oltre l'aprile prossimo la consueta sessione biennale di abilitazione all'ufficio di segretario comunale, in considerazione della attuale deficienza di segretarii che impedisce l'assetto normale del servizio di molti comuni, della ragione d'equità che consiglia di non prolungare senza grave necessità il periodo di attesa dei concorrenti, e in ossequio alla antica consuetudine per la quale la sessione seguì al principio di ogni biennio.

« Coris ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare i ministri degli affari esteri e dell'interno, sulla necessità di impartire ai prefetti del regno istruzioni uniformi intorno al limite di età del minore emigrante.

« Cabrini ».

« Il sottoscritto chieded'interrogare l'onorevole ministro dei lavori pubblici per sapere se, dopo i reiterati e ormai antichi affidamenti, esposti dal banco del Governo e dopo conformi risposte scritte adesive, della Direzione generale delle ferrovie di Stato, non si debba constatare, spiacevolmente, un ritardo eccessivo e dannoso nei lavori di ampliamento alla stazione ferroviaria di Lendinara, reso assolutamente improrogabile dal mirabile progresso agricolo e industriale di quella città. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Eugenio Valli ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro della marina per sapere se intenda provvedere efficacemente affinché nell'Adriatico non manchino mezzi adeguati ai bisogni del commercio marittimo di esportazione. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Marcello ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro di grazia e giustizia per sapere se in seguito agli inconvenienti verificatisi nel sistema dei concorsi pei magistrati non ritenga opportuno di proporre disposizioni dirette a modificare siffatto sistema. (*Gli interroganti chiedono la risposta scritta*).

« Battaglieri, Calvi ».

« I sottoscritti chiedono d'interpellare il ministro della guerra per sapere se, dati i recenti fatti e conseguenti provvedimenti disciplinari, non reputi opportuno di organizzare transitoriamente il polverificio sul Liri in modo da preparare ufficiali tecnici specializzati per un proficuo tirocinio sotto la direzione di personale borghese competente nel ramo di servizio cui il polverificio deve provvedere, nonchè di riordinare il personale operaio addetto a quello importante stabilimento.

« Lucernari, Simoncelli ».

« Il sottoscritto chiede d'interpellare il ministro dei lavori pubblici per conoscere le ragioni per le quali la Direzione generale delle ferrovie di Stato ha sospeso qualsiasi maggiore estensione della tariffa speciale pei lavoratori con grave danno dei lavoratori stessi.

« Di Robilant ».

La Camera, convinta che specialmente in occasione delle feste del cinquantenario il Governo non possa disinteressarsi delle condizioni di deplorabile incuria in cui è abbandonata la viabilità della capitale, invita il Governo a provvedere nella forma che stimerà più opportuna.

Gallenga, Francesco Rota, Toscanelli, Nunziante, Cottafavi, Montauti, Baslini, Montù, Gazzelli, Callaini, Patrizi, Pinchia, Cesare Nava, Di Trabia, Arrivabene, Padulli, Di Frasso, Manfredo Manfredi, Bacchelli, Dell'Arenella, Dentice, Di Bagno, Vaccaro, Incontri, De Michele-Ferrantelli, Maggiorino Ferraris, Faelli, Gallo, Leonardi, Marcello, Celesia, Negri de Salvi, Del Balzo, Valenzani, Bizzozero.

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

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

Rispetto alla mozione, essendo questa firmata da più di dieci deputati, i proponenti si accorderanno in seguito col Governo quanto al giorno della discussione.

Sull'ordine del giorno.

CIMORELLI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CIMORELLI. Prego la Camera di iscrivere nell'ordine del giorno per domani, subito dopo le interrogazioni, la discussione della proposta di legge: costituzione in comune autonomo della frazione Conca Casale, che attualmente fa parte del comune di Pozzilli.

Ho pregato l'onorevole presidente del Consiglio, che mi ha dato il suo consenso.

CARTIA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CARTIA. Chiedo di svolgere domani la mia proposta di legge: Tombola telegrafica a favore degli ospedali di Ragusa, Ragusa Inferiore, Monterosso, Chiaramonte Gulfi, Giarratana e Buccheri e degli asili infantili e di mendicizia di detti comuni.

PRESIDENTE. Il Governo consente, tanto nella proposta dell'onorevole Cimorelli, quanto in quella dell'onorevole Cartia?

TEDESCO, *ministro del tesoro*. Il Governo non ha niente in contrario.

PRESIDENTE. Allora, non essendovi osservazioni in contrario, si intendono accolte le richieste degli onorevoli Cimorelli e Cartia.

Nell'ordine del giorno di martedì saranno poi iscritte le domande di autorizzazione a procedere contro i deputati Baldi e Marzotto.

La seduta termina alle 18.15.

Ordine del giorno per la seduta di domani:

1. Interrogazioni.

2. Svolgimento di una proposta di legge del deputato Cartia per una tombola a favore degli ospedali di Ragusa, Ragusa Inferiore, Monterosso, Chiaramonte Gulfi, Giarratana e Buccheri, e degli asili infantili e di mendicizia di detti Comuni.

3. *Discussione del disegno di legge:*

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

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

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

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

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

19. Esclusione della zona del comune di Taormina situata sul monte Tauro dall'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 (*Modificata dal Senato*) (53-B).

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

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

24. Vigilanza nelle 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 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 disegnatrici 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. Domanda a procedere contro il deputato Marzotto per contravvenzione al regolamento per i veicoli a trazione meccanica senza guida di rotaie (745).

44. Tombola telegrafica a favore degli ospedali e dei ricoveri di Mirandola e Finale Emilia e dell'ospedale di S. Felice sul Panaro (771).

Sospesa la discussione:

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

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

PROF. EMILIO PIOVANELLI

Capo dell'Ufficio di Revisione e Stenografia

Roma, 1911 — Tipografia della Camera dei Deputati.