

CCLXXIV

TORNATA DI VENERDÌ 17 FEBBRAIO 1911

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **MARCORA.**

INDICE.

Comunicazioni del Presidente (Ringraziamenti)	Pag. 12259	Tributi degli enti locali:	
Disegno di legge (Seguito della discussione).		BIANCHI EMILIO	Pag. 12264
Modificazioni all'ordinamento delle ferrovie di Stato	12271	GALLINO, sottosegretario di Stato	12265
CALLAINI	12275	Strada nazionale n. 62-ter:	
CASCIANI	12285	CASOLINI	12265
CASOLINI	12273	DE SETA, sottosegretario di Stato	12265-66
CHIESA PIETRO	12281	Navigazione interna:	
FIAMBERTI	12279	DE SETA, sottosegretario di Stato	12266
GOGLIO	12271	MORPURGO	12266
MASI	12284	Personale di concetto delle prefetture:	
PINI	12297	CALISSANO, sottosegretario di Stato	12267
TURATI	12289	SALVIA	12267
Interrogazioni:		Pubblica sicurezza nel mandamento di Lauro:	
Medici circondariali (STRIGARI):		CALISSANO, sottosegretario di Stato	12267-68
CALISSANO, sottosegretario di Stato (R. S.)	12259	DEL BALZO	12268
Pubblica sicurezza nella città di Alessandria (ZERBOGLIO):		Porto di Castellammare del Golfo:	
CALISSANO, sottosegretario di Stato (R. S.)	12259	D'ALI	12268
Allargamento della strada nazionale n. 61 (BERLINGIERI):		DE SETA, sottosegretario di Stato	12268
DE SETA, sottosegretario di Stato (R. S.)	12260	Linea Torino-Savigliano-Saluzzo-Cuneo:	
Demanio forestale (TOVINI):		DE SETA, sottosegretario di Stato	12269
LUCIANI, sottosegretario di Stato (R. S.)	12260	DI ROVASENDA	12269
Servizio straordinario agli effetti della pensione (LEONE):		Linea Firenze-Roma (doppio binario):	
PAVIA, sottosegretario di Stato (R. S.)	12261	DE SETA, sottosegretario di Stato	12269
Sbarco dei piroscafi postali in Terranova:		PESCETTI	12269
DE SETA, sottosegretario di Stato	12261-62	Osservazioni e proposte:	
PALA	12261-62	Saluto al Parlamento Serbo:	
VICINI, sottosegretario di Stato	12261	DI SAN GIULIANO, ministro	12258
Elettrificazione della ferrovia Napoli-Piedimonte d'Alife:		PRESIDENTE	12258
DE SETA, sottosegretario di Stato	12263	Salute del senatore Pastro:	
SCORCIARINI-COPPOLA	12264	PIETRAVALLE	12258
VICINI, sottosegretario di Stato	12263	PRESIDENTE	12258
Riforma del codice di procedura civile:		Lavori parlamentari	12296-97-98, 12300
BIANCHI EMILIO	12264	Proposte di legge (Svolgimento):	
GUARRACINO, sottosegretario di Stato	12264	Tombola a favore degli ospedali di Ragusa, Ragusa Inferiore, Monterosso, Chiaromonte Gulfi, Giarratana e Buccheri, e degli asili infantili e di mendicizia di detti comuni	12270
PRESIDENTE	12264	CARTIA	12271
		GALLINO, sottosegretario di Stato	12271
		Costituzione in comune di Conca Casale, frazione del comune di Pozzilli (Approva-	
		zione) (CIMORELLI)	12271

Relazioni (Presentazione):

- Provvedimenti riguardanti il personale della giustizia militare, i maestri civili delle scuole militari e i farmacisti militari (GIOVANELLI EDOARDO) Pag. 12270
- Tramutamento in tombola della lotteria a favore degli ospedali di Campobasso, Isernia, Larino e Venafro e degli asili infantili di Agnone, Bojano, Capracotta e Palata (CANNAVINA) 12270
- Conversione in legge del regio decreto riguardante l'attuazione della tariffa eccezionale per le spedizioni in ferrovia di acqua dolce potabile trasportata per conto dei municipi e da essi distribuita direttamente ai consumatori nonché per conto di amministrazioni dello Stato (COTTAFAVI) 12270
- Conversione in legge del regio decreto riguardante modificazioni alle tariffe e condizioni per trasporti in considerazione della legge sul riposo settimanale (IDEM) 12270
- Variazioni ai ruoli organici dell'amministrazione centrale e dell'amministrazione provinciale della sanità pubblica (CAOPINNA) 12279
- Sulla nomina di medici circondariali (IDEM) 12279
- Sospensione delle autorizzazioni di tombole e lotterie nazionali (MEZZANOTTE) 12298

La seduta comincia alle ore 14.10.

RIENZI, *segretario*, legge il processo verbale della seduta di ieri che è approvato.

Saluto al Parlamento di Serbia.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro degli affari esteri mi ha comunicato il seguente telegramma del nostro incaricato d'affari a Belgrado:

« Nella seduta del 13 corrente il Presidente della Camera serba, Nicolic, informò i deputati che il Re sarebbe partito il 14 corrente al mattino per l'Italia e li invitò a trovarsi alla stazione, ove, infatti, convennero numerosissimi.

« Il Presidente continuò, dichiarando di credere di interpretare l'unanime sentimento della Skupcina, inviando in questa occasione un caldo saluto all'Italia, la quale festeggia in quest'anno il cinquantesimo anniversario della sua unità ed indipendenza. L'intera Skupcina rispose col grido: « Viva l'Italia! »

Onorevoli colleghi, l'Italia, risorta dopo tanti sacrifici, in nome del diritto di nazionalità, non può non accogliere con animo pieno di gratitudine le manifestazioni di simpatia e di affetto, che, mentre si appresta a celebrare il cinquantennio della sua

redenzione, le vengono da tutti quei popoli, i quali, come il Serbo, hanno fondato sullo stesso principio la loro vita e le loro speranze. (*Benissimo! Bravo!*)

E, sicuro d'interpretare i vostri sentimenti e quelli dell'intero paese, vi invito a ricambiare alla Skupcina serba il cordiale saluto che essa ci ha inviato. (*Vivissimi applausi*).

Prego l'onorevole ministro degli affari esteri di dar notizia di questa manifestazione della Camera italiana al nostro incaricato di affari in Belgrado.

DI SAN GIULIANO, *ministro degli affari esteri*. Adempirò all'incarico che l'illustre Presidente ha voluto affidarmi.

Niuno meglio di lui poteva rendersi interprete dei sentimenti unanimi del nostro Paese, di fronte alle manifestazioni che ci vengono dalla rappresentanza di un popolo, che, dopo avere lungamente sofferto e combattuto per conquistare la propria indipendenza, è oggi diventato un importante coefficiente di equilibrio e di pace. (*Vivi applausi*).

Per il senatore Luigi Pastro.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Pietravalle.

PIETRAVALLE. Onorevoli colleghi, il telegrafo ha diffuso la notizia delle gravi e quasi disperate condizioni di salute nelle quali versa il dottor Luigi Pastro, del cui nome la tarda riconoscenza degli italiani si ricordi per onorare con esso la dignità senatoria.

Il pensiero del Parlamento, che sa di essere in taluni momenti davvero l'anima della Nazione, non può non essere trepidante presso il letto dello scampato alle forche di Belfiore, del superstite eroico del più puro e più santo patriottismo.

Io propongo, onorevoli colleghi, che il nostro illustre e venerando Presidente, interprete dei sentimenti della Camera, invii il suo alto, vibrante e beneaugurante saluto, quasi estremo appello alla vita, al senatore Luigi Pastro. (*Vive approvazioni*).

PRESIDENTE. Ringrazio l'onorevole Pietravalle delle parole così affettuose e patriottiche rivolte al venerando patriota, senatore Pastro.

Io ignoravo che fosse ammalato; mi informerò subito del suo stato, e mi farò un dovere di fargli pervenire il saluto e l'augurio dell'Assemblea. (*Vive approvazioni*).

Comunicazioni del Presidente.

PRESIDENTE. Comunico alla Camera la seguente lettera:

« Eccellenza,

« All'animo straziato per la morte dell'adorato padre mio senatore Michelangelo De Cesare giunge confortevole l'alta sua parola di rimpianto.

« La ringrazio di cuore e la prego di rendersi interprete presso l'Assemblea nazionale della mia devota riconoscenza e gratitudine.

« Dell'Eccellenza Vostra

« *Devotissimo*

« AVV. CARLO DE CESARE ».

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedi, per motivi di famiglia, l'onorevole Meda, di giorni 6 e l'onorevole Lucifero, di 2; e per motivi di salute, l'onorevole Fortunati, di giorni 5 e l'onorevole Rampoldi, di 4.

(Sono conceduti).

Interrogazioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca le interrogazioni.

L'onorevole sottosegretario di Stato per l'interno annunzia di aver dato risposta scritta all'interrogazione dell'onorevole Strigari « per conoscere l'età ed i titoli di tutti i medici circondariali nominati nel decorso anno ».

RISPOSTA SCRITTA. — « Premetto che non sono state fatte nomine vere e proprie di medici circondariali, ma sono stati solo conferiti incarichi provvisori in attesa che alle regolari nomine per pubblico concorso si possa far luogo, quando sia divenuto legge il progetto che sta avanti alla Camera dei deputati.

« Detti incarichi temporanei seguendo i suggerimenti del Consiglio superiore di sanità, sono stati conferiti a due categorie di sanitari.

« Alla prima categoria appartengono esclusivamente funzionari tecnici di ruolo già in regolare servizio dello Stato, e cioè:

segretari medici della Direzione generale della sanità;

medici di porto di ruolo;

assistenti di ruolo dei laboratori scientifici della sanità pubblica;

aiuti ed assistenti effettivi dei laboratori scientifici universitari;

ufficiali medici effettivi (non di complemento) del regio esercito.

« I prescelti in questa categoria essendo già funzionari dello Stato e che hanno guadagnato il posto con un pubblico concorso, saranno confermati definitivamente (vedi articolo 2 del disegno di legge precitato) giacchè per essi non si tratta di nuova nomina ma solamente di cambiamento di qualità. I prescelti in questa categoria sommano a 60.

« Quanto ai rimanenti in numero di 70, il Governo avrebbe potuto valersi di una sua facoltà insindacabile scegliendo personale di sua fiducia, trattandosi nella specie di un provvedimento di urgenza, e, ripeto, non di nomine, ma di incarichi provvisori che non danno nessun diritto ad ottenere la nomina definitiva che è sempre subordinata a concorso (vedi articolo 2 del disegno di legge precitato).

« Ma conscio della sua responsabilità e nell'esclusivo interesse dei servizi sanitari, il Ministero ha voluto circondarsi delle maggiori possibili garanzie compatibili con l'urgenza del provvedimento. E perciò, mentre si è rivolto ai tecnici più competenti per averne designazioni di sanitari più specialmente idonei alle funzioni di medico circondariale, ha voluto anche sottoporre tali designazioni nonchè le domande documentate pervenutegli al Consiglio superiore di sanità e si è attenuto nella scelta poi fatta, esclusivamente alle designazioni del Consiglio superiore di sanità.

« Quanto all'età dei prescelti, si è applicata per ovvia analogia di materia, la norma vigente per l'ammissione alla carriera di medico provinciale, che stabilisce l'età massima di anni quarantacinque.

« Il sottosegretario di Stato

« CALISSANO ».

PRESIDENTE. Lo stesso onorevole sottosegretario di Stato per l'interno annunzia di aver dato risposta scritta all'interrogazione dell'onorevole Zerboglio « per conoscere i provvedimenti per una maggior tutela della pubblica sicurezza nella città di Alessandria, dove i reati, che da qualche tempo si succedono con grande frequenza, restano quasi sempre impuniti ».

RISPOSTA SCRITTA. — « Non ostante la deficienza di funzionari ed agenti che, come da per tutto, anche in provincia di Alessandria attualmente si verifica, quelle au-

torità di pubblica sicurezza hanno sempre procurato di esercitare la maggior possibile sorveglianza per la tutela della vita e della proprietà dei cittadini. In questi ultimi tempi però si è verificata una recrudescenza di reati contro la proprietà dovuta, in parte, alla mancanza di lavoro per alcune classi di operai a causa della prolungata pessima stagione invernale. In conseguenza di ciò si sono adottati alcuni provvedimenti urgenti, quali l'istituzione di speciali squadriglie di agenti e carabinieri in borghese per intensificare la vigilanza, ed il rafforzamento di parecchie stazioni di carabinieri. Oltre a ciò, le precitate autorità hanno vivamente eccitati i funzionari tutti a spiegare la massima attività per scoprire gli autori dei furti commessi e che, ritenuti formino una vasta associazione a delinquere.

« Nei giorni scorsi sono stati già arrestati sette individui, di cui cinque sospetti autori di rapine, e l'ultimo grave fatto denunciato come rapina impressionante risultò essere simulata, onde il denunciamento che confessò la simulazione fu arrestato.

« È pertanto sperabile che, di fronte all'energico contegno delle autorità, l'accennata recrudescenza di fatti delittuosi abbia quanto prima a cessare.

« *Il sottosegretario di Stato*
« CALISSANO ».

PRESIDENTE. L'onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici annunzia di aver dato risposta scritta all'onorevole Berlingieri, « per sapere se ad evitare disgrazie e responsabilità inerenti, per cui la rappresentanza comunale di San Giovanni in Fiore, in nome di tutta la cittadinanza, da tempo protesta, presso tutte le autorità, intenda presentare alla Camera il necessario disegno di legge per i fondi occorrenti all'allargamento del tratto della strada nazionale n. 61 che attraversa l'abitato di quel comune in modo da costituire un continuo attentato alla pubblica incolumità ».

RISPOSTA SCRITTA. — « Per le opere di allargamento della traversa di San Giovanni in Fiore, facente parte del tronco da Cosenza a Sella Gradina della strada nazionale della Sila n. 61, fu compilato, in data 12 maggio 1906, sull'istanza del comune interessato, un progetto dell'importo di lire 31 mila.

« All'intento di poter stanziare in bilancio, a norma della legge sulla contabilità gene-

rale dello Stato, la necessaria spesa, si scrisse, nell'agosto 1909, all'ufficio del Genio civile di Cosenza se fosse possibile ridurre l'importo a sole lire trentamila; ma se n'ebbe in risposta che, anzi, la spesa prevista in lire 31 mila, stante l'aumento dei prezzi verificatosi dopo la compilazione del progetto, sarebbe stata insufficiente.

« Pertanto il Ministero si vide costretto a sospendere ogni idea di esecuzione di quei lavori sino a che non si potessero avere i fondi da provvedersi mediante apposita legge ciò che sinora non si ebbe occasione di proporre.

« Ora, allo scopo di aver pronto il progetto pel momento in cui i fondi stessi saranno disponibili, si potrà invitare il Genio civile ad aggiornare il progetto stesso tenendo conto del costo attuale dei terreni da espropriare, nonchè di quello dei materiali e mano d'opera per accertare così, in modo definitivo, la spesa che attualmente occorrerebbe per i lavori.

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

PRESIDENTE. L'onorevole sottosegretario di Stato per l'agricoltura, industria e commercio annunzia di aver dato risposta scritta all'interrogazione dell'onorevole Tovini « per conoscere se nell'emanando regolamento relativo alla legge 2 giugno 1910 sul demanio forestale sarà chiaramente limitata la portata dell'articolo 27 ai veri e soli boschi di castagni ed alla sola autorizzazione per gli estratti tannici, e se inoltre sarà chiarito che la denuncia di taglio, di cui al secondo comma di detto articolo, va fatta all'Autorità forestale locale e non al Ministero ».

RISPOSTA SCRITTA. — « Il regolamento generale in esecuzione della legge 2 giugno 1910, n. 277, d'imminente pubblicazione, chiarirà la portata dell'articolo 27 della legge stessa, circa la tutela dei castagneti.

« Le disposizioni del detto regolamento ispirate al concetto di semplificare il procedimento per le autorizzazioni dei tagli nei castagneti, sostanzialmente si possono riassumere così:

1° Che le preventive denunce per i tagli possono essere fatte alle Autorità forestali locali;

2° Che alle stesse Autorità è deferita la competenza per concedere l'autorizzazione dei tagli, che è prescritta soltanto nel caso in cui il legname sia destinato all'industria del tannino;

3° Che le spese per eventuali verificazioni dei boschi, per i quali viene domandato il permesso di taglio sono a carico dello Stato.

« *Il sottosegretario di Stato*
« LUCIANI ».

PRESIDENTE. L'onorevole sottosegretario di Stato per il tesoro annunzia di aver dato risposta scritta alla interrogazione dell'onorevole Leone « per sapere se intendano valutare i lunghissimi anni di servizio straordinario prestato da molti impiegati ora in ruolo agli effetti della pensione, essendovi funzionari vecchi i quali contano un servizio effettivo che non conferisce loro diritto alcuno, nemmeno per conseguire la indennità dei dodicesimi ».

RISPOSTA SCRITTA. — « La questione del riconoscimento, agli effetti della pensione, dei servizi resi dai funzionari dello Stato, allorché avevano la qualità d'impiegati straordinari, da lungo tempo ha formato oggetto di studio da parte del Governo; ma l'enorme aggravio, che verrebbe al Debito vitalizio, il quale già rappresenta uno dei maggiori oneri del bilancio, qualora si ammettesse il principio della valutabilità di tali servizi, ha sconsigliato finora ogni provvedimento al riguardo.

« Della importantissima questione si è occupata la preesistente Commissione per riordinamento delle pensioni civili e militari; ed essa formerà oggetto di speciale studio della nuova Commissione testè costituita presso il Ministero del tesoro.

« Alla Commissione preesistente non parve che si dovesse ammettere il principio del riconoscimento di tali servizi per quanto concerne la misura degli assegni di quiescenza, in considerazione appunto dell'aggravio ingente che ne deriverebbe al bilancio, ma ammise che la questione, per equità, avrebbe potuta essere studiata nel senso di rendere valutabile il servizio straordinario, quando ed in quanto fosse necessario a far conseguire all'impiegato il diritto alla pensione.

« Sotto questo aspetto la cosa è ora allo studio presso la nuova Commissione; il Governo sarà lieto, se i lavori di questa in breve possano avviare se non alla completa, ad una parziale soluzione della questione da lungo tempo agitata.

« *Il sottosegretario di Stato*
« PAVIA ».

PRESIDENTE. La prima interrogazione all'ordine del giorno è dell'onorevole Pala,

ai ministri dei lavori pubblici e delle poste e telegrafi, « per conoscere i motivi per i quali non si è mantenuto l'impegno di far sbarcare a Terranova la posta ed i passeggeri dei piroscafi postali di Stato, allorché per forza di tempo queste operazioni non possono essere prontamente eseguite a Golfo Aranci ».

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

DE SETA, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. Durante i cattivi tempi verificatisi nel Mediterraneo nei giorni 11, 15, 16 e 19 novembre, in alcuni giorni del gennaio e nel 4 febbraio corrente, i piroscafi provenienti da Civitavecchia, non poterono approdare a Golfo Aranci, ed allora si dovette adottare l'espedito di andare incontro al piroscafo e far sbarcare i viaggiatori, le merci e la posta per mezzo di barche. L'onorevole Pala domanda se non esistono precedenti promesse di attraccare a Terranova i piroscafi quando non possono attraccare a Golfo Aranci. Ma a Terranova i piroscafi non possono attraccare per insufficiente pescaggio delle navi. Nè all'Isola Bianca era conveniente l'approdo, perchè da Isola Bianca a Terranova vi sono tre chilometri di distanza, mentre dai piroscafi in prossimità di Golfo Aranci, al porto di Golfo Aranci, vi sono soltanto cento metri. Inconveniente per inconveniente era preferibile scegliere il minore.

PRESIDENTE. L'onorevole sottosegretario di Stato per le poste e i telegrafi ha facoltà di rispondere.

VICINI, sottosegretario di Stato per le poste e i telegrafi. La risposta mia è contenuta in quella dell'onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. Pur prescindendo da altre considerazioni, che, dal Ministero delle poste, si potrebbero fare circa il personale occorrente per lo sbarco a Terranova, piuttosto che a Golfo Aranci, è assorbente l'eccezione presentata dal Ministero dei lavori pubblici: non si può sbarcare la posta dove non approda il piroscafo.

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

PALA. Mi duole che la mia interrogazione, pur così semplice, non sia stata intesa dal sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.

Io diceva e chiedeva una cosa molto semplice. Com'è che quando i vapori non possono approdare alla banchina al Golfo Aranci, per forza di tempo, voi, servizio di

Stato, vi divertite a far rimanere là costantemente per delle ore, delle mattinate, e qualche volta per delle giornate, la posta ed i passeggeri, a sbalottare in mare senza potere sbarcare?

Se non aveste il rimedio, potreste dire che il mare ve lo impedisce, ma il rimedio lo avete, come si suol dire, a portata di mano: se non potete prender terra a Golfo Aranci, sbarcate a Terranova.

Quello che ha detto l'onorevole sottosegretario di Stato non ha niente a che fare con la questione; la quale non è neanche nuova.

Spesso ho interrogato i vari Ministeri sullo stesso argomento, ed anche il Ministero attuale; ed ebbi affidamento che, quando si fossero verificati questi casi di forza maggiore che impedivano al piroscafo di approdare alla banchina e di sbarcare le merci e i passeggeri a Golfo Aranci, sarebbero sbarcati a Terranova.

L'onorevole sottosegretario di Stato parla di pericolo, di impossibilità di sbarcare a Terranova; e poi dice che passeggeri e posta prendono terra a San Giovanni colla barca! Mi perdoni: ma la risposta è come quella di chi non ha capito l'interrogazione.

Ho detto: dato che non si possa sbarcare, — sbarcare, ho detto — perchè continuare a tenere là la posta ed i passeggeri per ore e giornate? Avete un rimedio: il vicino ancoraggio a Terranova che ha sempre il mare calmo. Andate là e potrete sbarcare posta, merci e passeggeri.

L'onorevole sottosegretario di Stato risponde: quando il piroscafo non attracca, si scende in barca! Ecco ciò che è insussistente: ed ecco ciò invece che motiva la mia interrogazione.

L'onorevole sottosegretario di Stato dice che da Terranova all'interno ci sono tre chilometri. Ebbene, se ciò è necessario, percorreteli questi tre chilometri. Così posta e passeggeri non saranno tormentati a stare 24 ore e più in mare. Dite di mancar di mezzi? Voi avete i piroscafi di Stato che hanno delle imbarcazioni a bordo. Adoperatele, e con queste levate di impaccio posta e passeggeri! Ostinarsi ad attendere la bonaccia a Golfo Aranci è insensato!

Sono cose che accadono soltanto per la Sardegna, perchè il potere esecutivo la Sardegna non lo conosce che sulla carta. In altri porti dello Stato, a Genova, a Livorno, questo non succederebbe. Io sono dolente

di constatare che tanta apatia, tanta incoscienza vi sia nel potere esecutivo, quando, si tratta delle cose nostre.

Ad ogni modo, mi riservo di tornare sulla questione, quando svolgerò un'interpellanza che ho già presentata, relativa ai modi coi quali il servizio di Stato è stato attuato.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DE SETA, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Io voglio dimostrare all'onorevole Pala che ho capito la questione, lasciando da parte la sua cortesia.

È vero o non è vero che a Terranova i piroscafi non possono approdare? Ella lo nega, ma è vero.

PALA. E che importa questo?

DE SETA, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Importa quando abbia la bontà di ascoltarmi.

Dunque a Terranova i piroscafi non possono attraccare quando c'è cattivo tempo.

PALA. Mai.

DE SETA, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Ma quando c'è cattivo tempo è peggio e possono approdare soltanto all'Isola Bianca. Ora i piroscafi provenienti da Civitavecchia, che a Golfo Aranci non possono attraccare, che cosa debbono fare? Restare in mare per aspettare il tempo buono? No. E allora le ferrovie di Stato hanno disposto che, siccome la distanza fra Golfo Aranci e il piroscafo si può calcolare a non più di 300 metri, si sbarchino mediante barche tanto la posta che i passeggeri, mentre se si andasse ad approdare all'Isola Bianca la distanza per andare a Terranova sarebbe maggiore di quella che conviene percorrere quando i piroscafi rimangono al largo di Golfo Aranci.

PALA. Chiedo di parlare per fatto personale.

PRESIDENTE. Ma dove è il fatto personale?

PALA. L'onorevole sottosegretario di Stato mi ha attribuito concetti che non ho espresso.

Egli ha detto cose non solo insussistenti, ma contrarie alla mia interrogazione. Non è esatto che si sbarchi al Golfo Aranci, sta di fatto che non vi si sbarca... ed è per questo che io ho presentato la mia interrogazione, alla quale egli ha risposto...

DE SETA, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Vi si è sbarcato.

PALA. Insisto: non ho nulla da modificare di quanto ho detto.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Marangoni ai ministri dell'interno e di grazia e giustizia « per conoscere le ragioni mercè le quali il comune di Lago Santo (Ferrara) è obbligato tuttora a contribuire con lire 420 annue al pagamento della congrua parrocchiale, vedendosi perpetuato dalle imposizioni dell'autorità politica l'obbligo delle « decime » e delle « primizie » abolito dalle leggi vigenti ».

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

Così pure, per l'assenza dell'onorevole interrogante, s'intende ritirata l'interrogazione dell'onorevole Rattone al ministro di agricoltura, industria e commercio « per sapere se non ritenga opportuno di presentare un disegno di legge per combattere il Maggiolino (*Melolontha vulgaris*) ».

Segue l'interrogazione dell'onorevole Scorciarini-Coppola, ai ministri dei lavori pubblici e delle poste e dei telegrafi « sulle difficoltà che si frappongono all'impianto elettrico per la ferrovia Napoli-Piedimonte d'Alife ».

Il testo di questa interrogazione non è conforme al regolamento, perchè l'onorevole Scorciarini-Coppola avrebbe dovuto chiedere « se sappiano che vi sono difficoltà... » non interrogare genericamente « sulle difficoltà ».

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

DE SETA, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* La ferrovia Napoli-Piedimonte d'Alife fu concessa nell'aprile 1900 con la condizione che la trazione sarebbe stata a vapore. Posteriormente fu domandato di elettrificare questa linea, e tale domanda fu accolta, stipulandosi apposito atto d 1 24 maggio 1909. Però va ricordata la legge 7 maggio 1894, la quale stabilisce che quando si debbono elettrificare delle linee occorre che il concessionario abbia l'assenso da parte del Ministero delle poste per evitare che le condutture elettriche per la elettrificazione della linea possano turbare le altre condutture elettriche sia dei telegrafi che dei telefoni dello Stato.

Quindi anche il progetto per l'elettrificazione della Napoli-Piedimonte d'Alife fu comunicato al Ministero delle poste, il quale ha richiesto condizioni per la cui accettazione pendono trattative col concessionario della ferrovia.

PRESIDENTE. L'onorevole sottosegretario di Stato per le poste e telegrafi ha facoltà di rispondere.

VICINI, *sottosegretario di Stato per le poste e per i telegrafi.* Sulle difficoltà che si frappongono all'impianto della trazione elettrica nella linea ferroviaria Napoli-Piedimonte d'Alife, dirò che le difficoltà sono quelle che derivano dal parallelismo delle nostre linee telegrafiche e telefoniche con la linea ad alta tensione, che sale sino a diecimila volts, della trazione elettrica: si verificherebbero disturbi enormi sulle linee telefoniche e telegrafiche, tali che impedirebbero assolutamente il servizio tra Roma e tutta l'Italia meridionale, compresa la Sicilia, per le induzioni, sulla unica grande arteria che noi abbiamo nel Sud.

Poichè il Ministero delle poste in altra occasione, a proposito dell'impianto di un'altra tramvia elettrica, pure monofase, cioè quella Salerno-Cava-Valle Pompei, dovette sospendere le comunicazioni telegrafiche e telefoniche e spostare oltre cinquanta chilometri delle proprie linee, ha dovuto prendere tutte le precauzioni perchè in questo caso la enorme spesa, che sale a centinaia di migliaia di lire non debba cadere a suo carico, ma debba essere sostenuta invece dalla Società francese che vuol fare quell'impianto.

Del resto l'onorevole interrogante sa che queste difficoltà stanno per essere superate, e che per parte nostra non si è dato luogo a nessun ritardo, nemmeno di un giorno.

Infatti solo il 3 di febbraio abbiamo avuto comunicazione dell'atteggiamento della Società francese per l'impianto di quella linea, e della accettazione che la Compagnia ha dato alle condizioni che abbiamo posto, e dalle quali non possiamo in nessun modo decampare.

Sono già presi gli accordi per gli esperimenti che si debbono fare su quella linea.

E la concessione che sarà rilasciata dal Ministero dei lavori pubblici porterà la condizione che nel caso si verificassero (anche dopo gli esperimenti, e dopo questa specie di preventivo collaudo) dei disturbi, il servizio dovrà essere sospeso, finchè non si sia provveduto. Poichè, fra l'interesse generale delle linee telegrafiche e telefoniche e quello locale della linea elettrica, prevale indubbiamente quello che io difendo in confronto di quello patrocinato dall'onorevole Scorciarini-Coppola.

PRESIDENTE. L'onorevole Scorciarini-Coppola ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

SCORCIARINI-COPPOLA. Per quello spirito di praticità che la Camera nostra va assumendo, e che è bene mantenere, specialmente in tema di interrogazioni, essendo riuscito ad ottenere completamente i risultati che mi ero proposto con la presentazione della mia interrogazione, non mi soffermo a rilevare le non complete risposte ottenute dai sottosegretari di Stato, poichè le difficoltà veramente consistevano in tutt'altra cosa, ben diversa da quella cui è stato acceunato.

VICINI, *sottosegretario di Stato per le poste ed i telegrafi*. No, no, quello che ho detto è esattissimo.

SCORCIARINI-COPPOLA. In ogni modo, poichè so che è intervenuto un accordo completo tra il Ministero dei lavori pubblici e quello delle poste e dei telegrafi, accordo che risponde perfettamente ai miei desideri, così non ho difficoltà a dichiararmi interamente soddisfatto: e poichè mi trovo a parlare, per quello spirito pratico a cui ho accennato, mi permetto di rivolgere vivissima preghiera all'onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici affinché trovi modo di far approvare il più presto possibile quei progetti di dettaglio che sono stati presentati dalla compagnia assuntrice della ferrovia Napoli-Piedimonte d'Alife, e che da qualche tempo attendono tale approvazione.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Emilio Bianchi al ministro di grazia e giustizia « per conoscere i suoi propositi riguardo al disegno di legge n. 147 « Riforme al codice di procedura civile ».

All'onorevole Emilio Bianchi, che pure è un valoroso deputato, faccio osservare che il testo di questa sua interrogazione non è conforme alle disposizioni dell'articolo 113 del regolamento.

Come può ella interrogare « sui propositi del Governo e del Ministero riguardo ad un disegno di legge », quando questo disegno di legge è stato già presentato alla Camera, ed è negli atti parlamentari? Lo stesso rimarco devo fare anche per la successiva sua interrogazione, che è redatta in modo vago e generico e non certo nei termini regolamentari.

Occorre che tutti gli onorevoli colleghi si persuadano che l'osservanza rigorosa del regolamento è un'assoluta necessità; altrimenti non sarà possibile procedere nelle discussioni, e si finirà con una vera Babilonia. (*Approvazioni — Commenti*).

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

GUARRACINO, *sottosegretario di Stato per la grazia, giustizia e i culti*. Non posso che riferirmi a quanto ha detto l'illustre nostro Presidente. Il disegno di legge cui accenna l'onorevole Bianchi è sottoposto all'esame della Commissione parlamentare. L'onorevole guardasigilli intende mantener fermo quel disegno di legge, riservandosi soltanto di farvi alcuni emendamenti.

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

BIANCHI EMILIO. Onorevole Presidente, ella mi ha fatto un rimprovero che credo non meritato...

PRESIDENTE. È invece meritato! Legga l'articolo 113 del regolamento, e se ne convincerà! (*Si ride*).

BIANCHI EMILIO. Il disegno di legge n. 147 fu presentato in principio della legislatura dall'onorevole ministro Orlando; e fu nominata una Commissione di diciotto membri per esaminarlo, della quale faceva parte anche l'onorevole Guarracino. Ora questa Commissione si è adunata una volta sola, ha nominato l'ufficio di presidenza e poi non è stata più convocata.

È perciò che io desiderava sapere se l'attuale ministro di grazia e giustizia mantiene il disegno di legge; l'onorevole sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia mi ha ora risposto che sì, ed allora gli faccio preghiera che sia sollecitato il completamento della Commissione affinché essa possa procedere nei suoi lavori poichè la riforma del codice di procedura civile è assolutamente urgente.

Mi pare dunque che questa mia interrogazione non esca affatto nè dalla lettera nè dallo spirito del nostro regolamento.

PRESIDENTE. Segue l'altra interrogazione dell'onorevole Emilio Bianchi, al ministro dell'interno « per sapere se si preoccupa della necessità di dare agli enti locali con una riforma tributaria i mezzi occorrenti per compiere le loro funzioni ».

GALLINO, *sottosegretario di Stato per le finanze*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GALLINO. Poichè si tratta di materia attinente interamente al Ministero delle finanze mi permetto di rispondere io all'interrogazione dell'onorevole Emilio Bianchi sostituendomi al collega dell'interno. Debbo però dire ben poca cosa anch'io perchè

quel poco che posso dire già è noto alla Camera.

L'11 febbraio 1909 dal Ministero Sonnino è stato presentato un disegno di legge informato appunto ai criteri che caldeggia l'onorevole interrogante; questo disegno di legge, mantenuto dal Ministero Luzzatti, forma oggetto di studi da parte della Commissione speciale, la quale tende ad apporiarvi degli emendamenti e degli articoli aggiuntivi i quali sempre più corrispondono ai desideri dell'onorevole Emilio Bianchi. Egli, dunque, attenda che la relazione della Commissione per quel disegno di legge sia presentata e allora, spero, rimarrà convinto che dal Governo e dalla Camera è stato realizzato nei provvedimenti legislativi quanto ora invoca.

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

BIANCHI EMILIO. Ho presentato questa interrogazione per farmi eco di un'agitazione che è stata provocata specialmente per opera dell'Unione delle provincie, in seguito alla proposta di certi emendamenti che avrebbero tolto alla provincia quei vantaggi che si stabilivano nel disegno di legge.

Ora io ho chiesto notizia di questi emendamenti ma non mi è stato possibile di averla. Ad ogni modo non si dolga il Governo che io di ciò venga a pregarlo, poichè è necessario che le finanze locali siano sistemate. Le provincie non potranno fare i loro bilanci, se non si danno loro i mezzi occorrenti. Anche questa mi pare che potesse essere materia d'interrogazione.

PRESIDENTE. Segue la interrogazione dell'onorevole Riccio, ai ministri dei lavori pubblici e del tesoro, « sulle ragioni del ritardo nella concessione dei sussidi a servizi automobilistici regolarmente approvati dai corpi tecnici e sulla necessità di aumentare il fondo stanziato in bilancio ».

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

Segue l'interrogazione dell'onorevole Casolini, al ministro dei lavori pubblici, « per conoscere le ragioni per le quali nella costruzione della Nazionale n. 62-ter, che attraversa l'abitato di Sersale, non si siano osservate le norme tecniche obbligatorie circa la larghezza delle strade nei comuni colpiti dal terremoto ».

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

DE SETA, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. Nella costruzione della stra-

da nazionale numero 62-ter si è studiato di mantenere la larghezza di sei metri, perchè in quel tratto di attraversamento i fabbricati si trovano da un solo lato della strada, mentre nella parte a valle esiste un forte salto, tanto che si è dovuto costruire un muro di sostegno.

In tal caso, siccome la distanza tra il ciglio della strada e le case è di 6 metri, si rientra nella ipotesi, prevista e considerata dal comma a) dell'articolo 22, il quale stabilisce questa riduzione di distanza, quando si tratta di strade con fabbricati da un solo lato.

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

CASOLINI. Mi duole di non potermi dichiarare soddisfatto della risposta data-mi dall'egregio amico, onorevole De Seta. Debbo deplorare che ordinanze di pretori prescrivano demolizioni di interi fabbricati per un nonnulla; per esempio perchè il sopporto della porta non corrisponde all'intero spessore del muro, perchè la fascia di mattoni non è distante 60 centimetri, ma 62 centimetri e mezzo. In tal modo la povera gente, che per poter elevare una casa sopporta enormi sacrifici, va incontro a danni gravissimi.

Il Governo poi dal canto suo fa il proprio comodo; costruisce il palazzo delle finanze a Catanzaro di quattro piani, senza punto curarsi delle norme antisismiche; costruisce le strade negli abitati con quelle norme, che crede suo interesse di adottare, vulnerando completamente le regole, stabilite per i comuni, colpiti dal terremoto.

Ciò, che l'onorevole sottosegretario mi ha detto non è esatto, perchè non è vero che la strada alla quale mi interesse sia laterale; in qualche punto lo è, ma in qualche altro ha fabbricati sia dalla parte superiore, che dalla parte inferiore, ed inoltre l'altezza delle case, anche dove la strada è laterale, è in condizioni che non consente a norma di regolamento la larghezza di sei metri.

Ad ogni modo, onorevole sottosegretario di Stato, io, che non sono avvocato, non posso discutere sull'interpretazione da dare all'articolo del decreto invocato.

DE SETA, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. Nemmeno io!

CASOLINI. Ebbene si rivolga al suo collega della grazia e giustizia e gli domandi come egli interpreti queste disposizioni, perchè a me pare che il ministro dei lavori pubblici le interpreti in modo assolutamente arbitrario.

Il Governo non deve ingenerare nell'animo delle popolazioni la persuasione che esso non esegue la legge dello Stato, ma soltanto quella del più forte; e non ho altro da dire.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DE SETA, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Io non sono avvocato; ma devo ricordare all'onorevole Casolini che un articolo di legge stabilisce che le strade per attraversamenti di abitati non devono essere di larghezza inferiore a quella di dieci metri.

Nel caso in cui si costruisca però da un lato soltanto della strada, allora la larghezza invece di dieci metri si riduce a sei...

CASOLINI. ...Ma in alcuni tratti della strada vi sono fabbricati da tutti e due i lati, questa è la verità... la sua informazione è inesatta.

DE SETA, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Sarà così. Vuol dire che la informazione non è esatta.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione degli onorevoli Morpurgo e Ancona al ministro dei lavori pubblici, « per sapere se intenda d'iniziare la classifica delle linee navigabili in conformità agli articoli 1 e 2 della legge per la navigazione interna, sulla base delle proposte fatte dagli uffici competenti ».

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

DE SETA, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Il Ministero ha già preparato l'elenco delle linee navigabili da iscriversi alla seconda classe e fra pochi giorni questa classificazione sarà trasmessa ai Ministeri della marina e dell'agricoltura, industria e commercio perchè si promuova il decreto reale di classificazione.

Si sta inoltre attendendo all'esecuzione degli studi per inscrivere alla terza classe gli altri canali navigabili.

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

MORPURGO. Ringrazio l'onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici di avermi assicurato che già è compiuto l'elenco dei canali di seconda classe e che l'elenco stesso sta per essere trasmesso agli altri Ministeri competenti. E lo ringrazio pure di avermi dichiarato che anche per la classifica di quelli di terza i lavori sono già a buon punto. Con ciò noi avremo fra non molto, io spero, quell'ausilio per i tra-

sporti che tanto è reclamato dal modo col quale procede oggi il servizio ferroviario, e potremo avviare le merci più ingombranti e più povere sui canali navigabili, non solo con profitto del commercio e dei traffici, ma anche con vantaggio grandissimo del servizio ferroviario che ne rimarrà alleggerito.

Ma mi permetta l'onorevole Presidente e mi permetta la Camera di rilevare come la legge contempra quattro classi di canali, mentre alla seconda e terza soltanto l'onorevole sottosegretario di Stato ha accennato. Alla prima classe debbono appartenere quei canali che abbiano prevalente carattere militare. E siccome questi hanno un'importanza anche maggiore degli altri per ragioni facili a intuirsi, e siccome io temo che il non averne neanche iniziato la classifica possa dipendere da indecisioni dello stato maggiore, così io prego vivamente l'onorevole ministro dei lavori pubblici di voler far opera presso i suoi colleghi della guerra e della marina perchè con la maggiore sollecitudine si proceda ad effettuare l'elenco dei canali di prima classe, di quei canali cioè che sono contemplati nel comma a) dell'articolo secondo.

Confido che l'onorevole ministro dei lavori pubblici farà quanto ho chiesto per alte e urgenti ragioni, ripeto, che non è il caso di chiarire in tema di interrogazioni.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Rizzone, al ministro dell'istruzione pubblica « sul richiamo fatto al professore Floridia del Liceo di Modica e sui risultati dell'ispezione che fu eseguita ».

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

Segue quindi l'interrogazione degli onorevoli Salvia e Montù, al ministro dell'interno « per conoscere: 1° Se e quando intenda di proporre provvedimenti che valgano a mettere il personale di concetto delle Prefetture del Regno in condizioni di carriera eguali a quelle già fatte alle categorie similari delle altre amministrazioni dello Stato; 2° Se intenda proporre contemporaneamente provvedimenti che valgano ad eliminare dalle Prefetture i numerosi consiglieri delegati e consiglieri che furono dichiarati impromovibili e che vi rimangono in carica, costituendo un ingombro alla carriera dei giovani ed un danno per il pubblico servizio; 3° In qual modo intenda provvedere per attenuare, se non eliminare, la sperequazione di carriera tra i funzionari

dell'Amministrazione centrale e quelli dell'Amministrazione provinciale».

Questa interrogazione è un vero trattato! (ilarità).

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

CALISSANO, *sottosegretario di Stato per l'interno*. I provvedimenti cui accenna l'onorevole Salvia, sono materia di un disegno di legge già allestito dal Ministero dell'interno. Mi auguro che presto il Consiglio dei ministri possa approvarlo e che presto possa essere presentato alla Camera. (Approvazioni).

Una voce. Bravo! Più breve la risposta dell'interrogazione!

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

SALVIA. La mia interrogazione non va più svolta, poichè la risposta dell'onorevole sottosegretario di Stato è così piena di contenuto, che mi esime dallo sviluppare le ragioni che informano la mia interrogazione e che inducono il Governo, come si riconosce, alla presentazione del disegno di legge.

È indubitato che il personale di carriera delle prefetture da anni si dibatte in condizioni disagiate in confronto dei funzionari delle altre amministrazioni. Dopo 15 anni, questi benemeriti funzionari si trovano nelle condizioni in cui si trovano gli altri dopo 5 anni.

Per dirne una, il sottoprefetto, che è capo di circondario, percepisce spesso meno del Commissario di pubblica sicurezza che è alla sua dipendenza. E potrei continuare per un pezzo la enumerazione degli inconvenienti e delle ingiustizie che si lamentano.

Ma poichè queste ragioni di doglianza sono state accolte dal Governo, come ho rilevato dalle parole dell'onorevole sottosegretario di Stato, io mi auguro che l'approvazione del progetto di legge possa essere presto un fatto compiuto (Approvazioni).

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Del Balzo al ministro dell'interno « per sapere se e quali provvedimenti intenda adottare per tutelare la sicurezza delle proprietà e la vita dei cittadini in alcuni comuni del mandamento di Lauro ».

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

CALISSANO, *sottosegretario di Stato per l'interno*. L'interrogazione dell'onorevole Del Balzo potrebbe avere una risposta molto semplice: il Governo intende di fare in quel

mandamento il proprio dovere, come intende di farlo in ogni regione del Regno.

L'interrogazione dell'onorevole Del Balzo muove evidentemente da una o vera od opinata recrudescenza di delitti in quel luogo. È vero purtroppo che in questi ultimi mesi sono avvenuti colà due reati di omicidio ed una serie di reati contro la proprietà, che hanno potuto destare l'allarme in quelle popolazioni. Ma io ho l'onore di dichiarare all'onorevole Del Balzo che mentre per uno dei reati di omicidio il colpevole pare assicurato alla giustizia, per l'altro gli arrestati, invece, furono prosciolti dalla Camera di consiglio per insufficienza di indizi. Provvedimento questo, come sa l'onorevole Del Balzo, che non chiude l'istruttoria, ma permette che i presunti colpevoli ritornino liberi, salvo alla giustizia di proseguire il corso delle indagini onde accertarne le responsabilità se nuovi indizi sorgano.

Quanto ai reati contro la proprietà, specialmente a quei reati che turbarono profondamente gli animi in quel mandamento, e che consistono in recisione di piante, di alberi da frutto, ecc., reati che evidentemente sono mossi, almeno secondo il convincimento nostro, da uno spirito di vendetta, ben comprende l'onorevole Del Balzo, che è più difficile rintracciarne gli autori, perchè non è facile trovare le testimonianze, ed anzi gli stessi danneggiati si guardano bene quasi sempre dal dare alla giustizia ed agli agenti della forza pubblica gli indizi che possono costituire le tracce per arrivare ai colpevoli.

D'altronde purtroppo il timore della popolazione è grande, perchè gli stessi testimoni che potrebbero mettere sulle tracce la giustizia per accertare i colpevoli, temono di essere alla loro volta vittime di uguali vendette.

Ad ogni modo l'onorevole Del Balzo, il quale non ignora, come io già ebbi a scrivergli, quali furono i provvedimenti emanati dal Governo (cioè mandando sul posto un funzionario di pubblica sicurezza, che accertò questo stato di cose e cercò di intensificare l'azione vigilante della forza pubblica sul luogo), l'onorevole Del Balzo può essere certo che in questo atteggiamento continuerà l'opera nostra, in quanto che deve essere soddisfazione di chi sta all'Amministrazione dell'interno di vedere, per quanto è possibile, arrestare i colpevoli là dove avvengono e prevenirli, pure per quanto è possibile.

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

DEL BALZO. Ringrazio l'onorevole sottosegretario di Stato delle ampie informazioni che ha voluto dare alla Camera e a me, e mi dichiaro soddisfatto, perchè già i primi provvedimenti si sono presi, come egli ha annunciato.

Gli osservo però che i reati di danneggiamento contro la proprietà, mediante la recisione di intere tenute di nocetti e di viti, si perpetrano da quasi un anno in quel mandamento, e specialmente nel comune di Marsano. Eppure si tratta di reati per la cui consumazione si richiede un tempo abbastanza lungo e un certo numero di persone.

Ora, pur convenendo con l'onorevole sottosegretario di Stato sulla grande difficoltà di accertamento di reati simili per mezzo di testimoni, mi pare che all'autorità di pubblica sicurezza del luogo, cioè all'arma dei reali carabinieri, non avrebbe dovuto essere difficile, mediante appostamenti notturni, sorprendere in flagranza gli autori dei reati, che debbono formare una vera associazione a delinquere, tanto più che si tratta di reati compiuti non per furto, ma per vendette personali.

Ma la causa del mancato accertamento di tali reati sta nel fatto che nella unica stazione dei reali carabinieri del mandamento di Lauro, che si compone di sette comuni abbastanza lontani l'uno dall'altro, invece di sette carabinieri non ve ne sono mai più di due o tre e qualche volta non vi è che il solo maresciallo ed il piantone. Quando adunque in un comune di 14 mila abitanti non vi sono che due o tre agenti della forza pubblica si comprende facilmente quale può essere lo stato della sicurezza pubblica del comune stesso.

Ripeto, mi compiaccio che i primi provvedimenti siano stati presi ed io non avrei nemmeno presentato la interrogazione dopo le spiegazioni scritte, che l'onorevole sottosegretario di Stato ebbe la cortesia di darmi; ma l'ho presentata per tranquillizzare gli animi della popolazione, tanto più che di tali fatti si sono occupati tutti i giornali di Napoli ed anche un giornale della capitale.

Nel dichiararmi soddisfatto, prego vivamente l'onorevole sottosegretario di Stato di voler provvedere perchè la stazione dei reali carabinieri del mandamento di Lauro sia mantenuta al completo.

CALISSANO, sottosegretario di Stato per l'interno. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CALISSANO, sottosegretario di Stato per l'interno. Io voglio ritener vero il fatto accennato dall'onorevole Del Balzo che la stazione dei carabinieri del mandamento di Lauro sia per solito deficiente del numero dei carabinieri stabilito.

Prendo però occasione dall'invito fatto dall'onorevole Del Balzo per dichiarare a lui e a tutti i colleghi della Camera che con interrogazioni o con lettere fanno premure perchè il Ministero dell'interno provveda all'impianto di nuove stazioni di carabinieri o alla integrazione delle forze normali nelle stazioni attuali che fino a quando non si potrà avere un reclutamento più ampio di quello che ora è possibile, e ciò mediante l'adozione dei nuovi provvedimenti che sono innanzi alla Camera allo stato di disegno di legge, sarà impossibile che il Ministero dell'interno riesca a soddisfare le loro legittime esigenze.

I colleghi quindi non attribuiscono a mala voglia dell'Amministrazione dell'interno questa deficienza di provvedimenti al riguardo, alla quale, come ho detto, potrà solo rimediarsi con l'approvazione dei vari disegni di legge che sono innanzi alla Camera.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole D'Alì al ministro dei lavori pubblici « per conoscere quando vorrà iniziare i lavori per i fondali lungo la bauchina del porto di Castellammare del Golfo, il cui stanziamento venne approvato con la legge dei piani regolatori dei porti ».

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

DE SETA, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. Sin dal 1909 dall'ufficio del Genio civile di Trapani fu redatto un progetto per l'escavazione del porto di Castellammare del Golfo, progetto che fu approvato dall'ispettore del compartimento, e che importa una spesa di 50 mila lire già autorizzata nella tabella di reparto del fondo di 30 milioni dato dalla legge 14 luglio 1907. Ora si è disposto che l'ufficio del Genio civile di Trapani proceda alla esecuzione delle opere desiderate.

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

D'ALÌ. Ringrazio l'onorevole sottosegretario per la sua risposta, però attenderò per dichiararmi soddisfatto quando sarò informato che siano realmente cominciati i

lavori dei fondali nel porto di Castellamare del Golfo.

E da sei o sette anni che in quel porto è stata costruita una banchina e un pontile di carico, ma lo approdo dei velieri anche piccoli si rende impossibile per la mancanza dei fondali; è qualche cosa come un edificio senza scala. Si utilizzino dunque quelle opere così necessarie, soprattutto adesso che quel porto ha ripreso l'antica importanza. Per ciò raccomando la maggiore sollecitudine nell'inizio dei lavori di fondali.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione degli onorevoli Galimberti, Di Rovasenda, Di Saluzzo, Ciartoso, Falletti, Curreno e Rebaudengo al ministro dei lavori pubblici « se durante l'Esposizione internazionale di Torino, non intenda d'istituire una coppia di treni « diretti » sulla linea Torino-Savigliano-Saluzzo-Cuneo; come già si fece per altre linee d'uguale e anche minore importanza ».

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

DE SETA, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. In considerazione del maggior movimento che nell'estate del corrente anno potrà determinarsi sulla linea Torino-Savigliano-Saluzzo-Cuneo, l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato non è aliena dall'addiventare, in via assolutamente temporanea, all'istituzione di una coppia di treni diretti coll'intento di favorire le visite all'esposizione, rendendo possibile viaggi giornalieri di andata e ritorno da Cuneo e dagli altri centri principali per Torino.

PRESIDENTE. In assenza dell'onorevole Galimberti, l'onorevole Di Rovasenda, secondo firmatario dell'interrogazione, ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

DI ROVASENDA. Prendo atto, anche a nome dell'onorevole Galimberti e degli altri colleghi firmatari dell'interrogazione, delle assicurazioni datemi dall'onorevole sottosegretario di Stato, non mettendo in dubbio che, nell'occasione dell'esposizione di Torino, si verificherà sulla linea Cuneo-Torino un maggior movimento. Spero anzi che la provvisoria istituzione di questi treni diretti sulla linea Cuneo-Torino, divenga in seguito definitiva: inquantochè il traffico non è su di essa inferiore a quello di altre linee, che pur sono fornite già di treni diretti. (*Benissimo!*)

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Pescetti, al ministro dei lavori pubblici « per sapere se con legge speciale si intenda provvedere perchè sia com-

piuto il doppio binario sulla linea centrale Firenze-Roma, la cui mancanza è di vivo rimprovero ai Governi di un paese che si appresta a festeggiare il 50° della proclamazione della sua unità, ed ancora una volta risulta costituire nocumento gravissimo alla normale circolazione dei treni, tanto che, avvenuta in questi giorni la interruzione della linea litorale adriatica per la caduta di un ponte presso Rimini, si sono avuti ritardi di tre e quattro ore nei treni percorrenti la linea Firenze-Roma ».

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

DE SETA, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. L'onorevole Pescetti chiede la presentazione di un disegno di legge speciale per provvedere alla costruzione del doppio binario sulla linea Roma-Firenze.

Ora io mi limito, non avendo autorizzazione di rispondere in modo decisivo, a fargli osservare soltanto che moltissime ed importantissime altre linee, si trovano senza doppio binario, e che, quindi, qualora si dovesse provvedere con legge speciale alla deficienza di queste linee, occorrerebbe comprenderle tutte.

Il Governo giudicherà sulla opportunità o meno di provvedere alla presentazione di questo disegno di legge, che importerebbe una spesa di molte centinaia di milioni.

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

PESCETTI. Non sono per nulla soddisfatto della risposta dell'onorevole sottosegretario di Stato, perchè io credo che a tutto si debba provvedere con un criterio razionale di proporzionalità e di urgenza.

Quando si sente dire semplicemente dall'onorevole sottosegretario di Stato che il raddoppiamento del binario tra Firenze e Roma può essere considerato alla medesima stregua di tanti altri raddoppiamenti di linee di secondaria importanza, ciò dimostra, mi permetta di dirlo, che ella, onorevole De Seta, non ha troppo esaminato questo importante argomento.

La mancanza del doppio binario che io lamento è altamente biasimevole e costituisce un disagio per la circolazione dei treni.

Allorchè, recentemente, si verificò l'interruzione della linea litorale adriatica per la caduta di un ponte presso Rimini, abbiamo avuto nei treni percorrenti la linea Firenze-Roma, che è l'arteria massima centrale del movimento ferroviario del nostro paese, dei ritardi di tre e quattro ore.

Ripeto, non si tratta, onorevole sottosegretario di Stato, di una linea di modesta importanza, e per essa il raddoppiamento del binario è reclamato da tutti i tecnici, da ogni ceto di persone.

Mi permetto ricordarle tra gli altri taluni benefici che dal raddoppiamento del binario deriverebbero.

Oltre ad avere raddoppiata la potenzialità di questa linea principalissima, ed avere cresciuta la sicurezza del suo esercizio, si otterrebbero i vantaggi seguenti:

1. si eviterebbero complessivamente ai treni direttissimi e di lusso, oltre 50 fermate di servizio per incroci e per percorrenze normali;

2. si risparmierebbero giornalmente circa cento fermate anormali per spostamenti d'incrocio o di precedenza nei detti treni diretti, direttissimi e di lusso;

3. si guadagnerebbero sull'orario normale oltre 10 minuti e sull'orario effettivo altri 15 minuti, e così, complessivamente, oltre 25 minuti;

4. il conseguenziale aumento dei piazzali delle stazioni, porta alla loro maggiore elasticità e potenzialità, quali si richiedono per una linea di grande traffico, giacchè, colla costruzione di detto doppio binario e di quelli di precedenza vengono a rimanere completamente disponibili quelli di scarto e quelli adiacenti ai piani caricatori.

Conviene poi rilevare il pericolo di avere nel tratto Firenze-Chiusi l'intermittenza del binario ora semplice ora doppio, perchè mentre è semplice da Pontassieve a Montevarchi, torna doppio tra Montevarchi e Laterina per ritornare semplice tra Laterina e Chiusi e poi doppio fino a Roma.

Ho parlato nella mia interrogazione di legge speciale attenendomi a sani e organici concetti che sono suggeriti dallo stesso direttore generale delle ferrovie di Stato nella sua relazione sull'anno finanziario 1909 10, giacchè alla spesa occorrente pel raddoppiamento dei binari occorre provvedere in buona parte con fondi appositamente assegnati come per la costruzione di ferrovie nuove, non sono troppo sufficienti i fondi che si possono ottenere col quintuplo dell'eccedenza raggiunta col prodotto del traffico, unica fonte oggi assegnata per sostenere quelle spese delle leggi 19 aprile e 23 dicembre 1906 e 25 giugno 1909.

La direzione centrale, e la divisione locale desiderano provvedere, si diano i mezzi; fatti, non con vuoto frasario ufficiale,

mostratevi degni di celebrare date commemorative. (*Benissimo!*)

PRESIDENTE. Così sono esaurite le interrogazioni iscritte nell'ordine del giorno di oggi.

Presentazione di relazioni.

PRESIDENTE. Invito gli onorevoli Edoardo Giovanelli, Cannavina e Cottafavi a recarsi alla tribuna per presentare delle relazioni.

GIOVANELLI EDOARDO. A nome della Giunta del bilancio mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: Provvedimenti riguardanti il personale della giustizia militare, il personale civile dell'Istituto geografico militare, i maestri civili delle scuole militari ed i farmacisti militari.

CANNAVINA. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sulla proposta di legge: Tramutamento in tombola della lotteria a favore degli ospedali di Campobasso, Isernia, Larino e Venafio e degli asili infantili di Agnone, Bojano, Capracotta e Palata.

COTTAFVI. A nome della Giunta generale del bilancio mi onoro di presentare alla Camera le relazioni sui seguenti disegni di legge:

Conversione in legge del regio decreto 13 giugno 1909, n. 511, riguardante l'attuazione della tariffa eccezionale n. 1011 P. V. per le spedizioni in ferrovia di acqua dolce potabile trasportata per conto di Municipii e da essi distribuita direttamente ai consumatori nonchè per conto di Amministrazioni dello Stato.

Conversione in legge del regio decreto n. 558 del 29 luglio 1909 riguardante modificazioni alle tariffe e condizioni nei trasporti in considerazione della legge 7 luglio 1907, n. 489, sul riposo settimanale.

PRESIDENTE. Tutte queste relazioni saranno stampate e distribuite.

Svolgimento di una proposta di legge del deputato Cartia.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca ora lo svolgimento di una proposta di legge del deputato Cartia per una tombola telegrafica a favore degli ospedali di Ragusa, Ragusa Inferiore, Monterosso, Chiaromonte Gulfi, Giarratana e Buccheri, e degli asili infantili e di mendicizia di detti comuni.

Si dia lettura della proposta di legge.

CAMERINI, segretario, legge: (Vedi tornata dell'11 febbraio 1911).

PRESIDENTE. L'onorevole Cartia ha facoltà di svolgere la proposta di legge.

CARTIA. Se è doloroso il constatarlo, tuttavia è per me doveroso di fare rilevare alla Camera, come i comuni del Collegio, che ho l'onore di rappresentare, manchino di ospedali dove ricoverare e curare gli ammalati poveri.

Costoro si lasciano languire nei loro tuguri in attesa che la Divina Provvidenza li salvi, giacchè l'opera del medico condotto a nulla può valere senza i mezzi adeguati.

La carità cittadina se provvede ai bisogni più urgenti non può fornire tutto quanto occorre per salvare la vita di tanti disgraziati e conservarli alla Patria ed alla famiglia.

I comuni sono oberati di debiti e a stento possono compilare i loro bilanci, malgrado le sovraeccedenze ai tributi; e l'Autorità tuttora quindi cancella gli stanziamenti per la somministrazione dei medicinali ai poveri.

I vecchi mentre possono stendere la mano si procacciano un tozzo di pane, ma quando non lo possono e nell'inverno specialmente languiscono e spesso soccombono.

Per ovviare a tale stato di cose inumano ed umiliante nello stesso tempo ho l'onore di presentare alla Camera un disegno di legge per una tombola telegrafica, fiducioso che Essa vorrà prenderlo in considerazione e dopo approvarlo per quel sentimento di umana solidarietà che non solo affratella, ma fa battere i cuori con magnifica uguaglianza pei poveri a qualunque parte della Nazione appartengano. (Approvazioni).

GALLINO, sottosegretario di Stato per le finanze. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GALLINO, sottosegretario di Stato per le finanze. Con le consuete riserve il Governo non si oppone che sia presa in considerazione la proposta di legge dell'onorevole Cartia.

PRESIDENTE. Metto a partito se si debba prendere in considerazione la proposta di legge dell'onorevole Cartia.

(È presa in considerazione).

Approvazione della proposta di legge: Costituzione in comune di Conca Casale, frazione del comune di Pozzilli.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca ora la discussione della proposta di legge: « Costituzione in comune di Conca-Casale, frazione del comune di Pozzilli ».

Si dia lettura della proposta di legge.

CAMERINI, segretario, legge: (V. Stampato n. 770-A).

PRESIDENTE. È aperta la discussione generale su questa proposta di legge.

Nessuno essendo iscritto e nessuno chiedendo di parlare dichiaro chiusa la discussione generale. Passeremo alla discussione degli articoli:

Art. 1.

La frazione di Conca Casale è distaccata da Pozzilli e costituita in comune autonomo.

(È approvato).

Art. 2.

Il Governo del Re è autorizzato a prendere tutti i provvedimenti necessari alla esecuzione della presente legge.

(È approvato).

Questa proposta di legge sarà votata a scrutinio segreto in altra seduta.

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

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

Proseguendo nella discussione generale e nello svolgimento degli ordini del giorno, viene ora l'ordine del giorno dell'onorevole Goglio, così concepito:

« La Camera convinta della necessità di attuare una razionale riforma nell'amministrazione degli uffici delle ferrovie di Stato nonchè una graduale riduzione del personale stesso rinforzandone la disciplina, passa alla discussione degli articoli ».

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

(È appoggiato).

L'onorevole Goglio ha facoltà di svolgerlo.

GOGLIO. Mi consenta la Camera che io brevissimamente esprima il mio pensiero sull'ordinamento ferroviario, che fu ed è oggetto di lunga discussione alla Camera e che dette motivo al mio ordine del giorno.

Premetto subito che, nonostante l'ottimismo esternato dall'onorevole ministro dei lavori pubblici nel presentare questo disegno di legge, io temo che questo ordinamento non sia ancora il toccasana della nostra amministrazione ferroviaria.

Le nuove direzioni di esercizio avrebbero lo scopo di sfollare una quantità di uffici ora esistenti presso la direzione generale e di dare con ciò una maggiore agilità alla macchina burocratica dell'amministrazione.

Si otterrà lo scopo? Io temo, onorevoli colleghi, che succederà quello che avverrebbe ad un grosso esercito formato, almeno in parte, di cattivi soldati.

Voi potete smembrare un corpo di esercito in brigate, in reggimenti ed in battaglioni, se l'assieme è difettoso, tale resterà anche nelle sue parti.

Così, onorevoli colleghi, io temo che avverrà per il nuovo ordinamento ferroviario.

Il difetto essenziale sta nell'esercito dei ferrovieri che manca di ordine e di capacità tecnica ed amministrativa, almeno per una parte di esso.

E se prima non sarà curato del male maggiore, l'indisciplina, che lo affligge, noi non avremo mai una buona amministrazione ferroviaria.

Questa è la ragione principale della mia sfiducia nella bontà del nuovo ordinamento.

Io ricordo, per esempio, la popolarità che il commendatore Bianchi godeva all'inizio dell'esercizio di Stato, quando i ferrovieri speravano di potere da lui tutto ottenere.

Ma non appena a domande inopportune egli si mostrò restio, divenne quasi quasi la *bête noire* della grande famiglia che, dimenticando le benevolenze e favori ottenuti, gli si schierava contro.

Ora quando si voglia onestamente pensare quali e quanti vantaggi i ferrovieri abbiano ottenuto in soli quattro anni di esercizio di Stato, veramente non si comprende lo sconforto e lo scontento dei signori ferrovieri. Quando si pensi solo al coefficiente di spesa di esercizio, che dal 75.06 per cento nel 1903-904 è salito ad 81.08 per cento nel 1909, da questo paragone solo voi potete arguire quale aumento di stipendio si sia verificato per i ferrovieri e lasciando da parte gli stipendi superiori, dei quali non voglio ora occuparmi, e parlando solo di una categoria numerosissima d'agenti, degli agenti stabili e degli agenti in prova, noto che, nel 1901, essi avevano uno stipendio di

lire 1,555 annue; nel 1910, sono saliti a 1,904, con un aumento di quasi 400 lire.

Vero è che questo coefficiente d'aumento d'esercizio è anche dovuto al continuo aumento del personale; poichè, se osserviamo, per esempio, il triennio 1901-904, l'aumento degli agenti fu di 6365, mentre nel sessennio 1904-910 salì a 38,006 agenti.

È certo che l'aumentato traffico non comporta un aumento così colossale; perciò penso che, se si vuole un reale miglioramento nell'esercizio ferroviario, bisogna che il ministro e la Direzione generale abbiano il coraggio, prima di tutto, di ridurre gradatamente il personale, tanto amministrativo, quanto esecutivo.

Quanto al personale amministrativo, osserviamo che, presso gli uffici centrali e le direzioni compartimentali abbiamo capi servizio che hanno sotto la loro dipendenza non un sottocapo servizio, come nelle cesate società, ma due, tre e persino quattro sottocapi servizio. Abbiamo una quantità grande di ispettori e segretari che sono cresciuti in numero non ragionevole. Per ciò si deve gradatamente pensare ad una razionale eliminazione.

Riguardo, poi, al personale esecutivo, vorrei che il ministro prendesse in considerazione la posizione dei guardabarriere che sono sparsi in ogni parte della nostra rete. La Spagna e l'Italia sono i soli paesi ricchi d'una quantità sterminata di guardabarriere e di casellanti.

Pei guardabarriere c'è una sperequazione di lavoro straordinaria. Essi, nei centri di traffico, hanno un lavoro quasi continuativo; mentre una quantità di guardabarriere e di casellanti, nelle parti meridionali specialmente, hanno solo uno, due o tre passaggi di treni al giorno. Per ciò si dovrebbe cercare di diminuire il numero di costoro dove non sono necessari, e cercare di pagar meglio quelli che realmente lavorano e che soddisfano a 7 o ad 8 ore di lavoro, intenso e giornaliero.

Secondariamente, vorrei che fosse instaurata quella disciplina che è indispensabile tra chi comanda e chi deve ubbidire. Perchè la Germania ha un servizio di Stato che pur si avvicina al nostro e dal quale noi stessi abbiamo copiato, che dà buoni risultati? Specialmente perchè, là, regna sovrano il sentimento della disciplina.

Temo che la troppa bontà d'animo e fors'anche la popolarità che qualche ministro e la direzione generale hanno avuto nell'inizio dell'esercizio di Stato, abbiano

portato alla conseguenza del rilasciamento dell'ordine, che ora lamentiamo nei nostri ferrovieri.

Quel che occorrerebbe perciò alla nostra azienda di Stato, credo che sarebbe una specie di Napoleone delle ferrovie, il quale, con mano energica e con senno, potesse restaurare quella disciplina che sola migliorerebbe il nostro servizio di Stato.

Nè, a parer mio, credo opportuno l'acquisto di 4,000 mila carri, checchè se ne sia detto qui.

Io sono sempre convinto che, più che un aumento di materiale mobile, sia necessario un miglioramento negli impianti fissi: siano necessari doppi binari, piani di caricamento, binari morti, stazioni di smistamento ed una migliore utilizzazione del materiale ora esistente.

Tutto al più io sarei disposto a votare l'acquisto di 2 mila carri, ma un acquisto immediato, perchè noi assistiamo a questo fatto, di prendere a nolo dalle ferrovie estere oltre 2 mila carri, per i quali si pagano da 2.50 a 3 lire al giorno, il che costituisce la somma di 6 o 7 mila lire al giorno che noi paghiamo per la locazione di questi carri. E quando si pensa che il costo medio di un carro di 12 tonnellate che è il tipo normale, varia dalle 5,500 alle 6,000 lire, se voi fate il conto trovate che quello che si paga per noleggio è una cosa spropositata, perchè capitalizzando l'interesse che si spende in un anno, pel costo di un carro, arriviamo ad un interesse esorbitante.

Di qui la convenienza assoluta che il Governo, anzichè noleggiare dei carri ne autorizzi la fabbricazione.

Così io voterei volentieri, e con animo sereno i 21 milioni portati dal progetto ferroviario, non solo, ma voterei anche i 24 voluti da una parte della Camera se, con questi, avessi coscienza che la pace e la concordia potessero entrare nella famiglia dei ferrovieri.

Ma io credo che mentre questo nuovo aggravio andrà ad impoverire il già magro bilancio dello Stato, nessun compenso e nessuna riconoscenza avrà il Governo dai ferrovieri.

E proprio in questi giorni in cui la Camera sta studiando il loro miglioramento economico, noi assistiamo impotenti agli atti di *sabotage* ed agli arresti di treni...

(*Interruzioni all'estrema sinistra*) per modo da obbligare il Governo a inviare delle

truppe per proteggere il movimento dei treni. (*Nuove interruzioni*).

Io voterò tuttavia questi milioni con animo sconsolato e triste. Se l'onorevole ministro vorrà far cosa veramente utile all'amministrazione dello Stato, segua l'esempio dato dal presidente del Consiglio, il quale pochi giorni or sono invitava i deputati che non avessero fiducia in lui di prendere il coraggio a due mani e di votargli contro. (*Commenti*).

Io vorrei, onorevole ministro, che voi faceste qualche cosa di analogo...

NOFRI. Basta una sola.

GOGLIO. ...rispetto ai ferrovieri; io vorrei che prendeste il coraggio a due mani e liberaste l'amministrazione dagli inetti, se ve ne sono e dagli agitatori, voi avrete forse la disapprovazione di una parte dei 143 mila impiegati, ma avrete in compenso il plauso di 34 milioni di italiani.

Al vostro senno e al vostro patriottismo io affido quest'opera riparatrice! (*Approvazioni al centro — Rumori all'estrema sinistra*).

PRESIDENTE. Viene ora l'ordine del giorno dell'onorevole Antonio Casolini che leggo:

« La Camera, affermando la necessità di istituire il Ministero delle ferrovie, riconosce che a conseguire altre e cospicue economie, sia necessario di infrenare le spese e limitare gli indennizzi, che aggravano le condizioni economiche dell'Azienda ferroviaria ».

Domando se questo ordine del giorno è appoggiato da trenta deputati.

(*È appoggiato*).

L'onorevole Casolini ha facoltà di svolgerlo.

CASOLINI. Io intratterrò brevemente la Camera per dare ragione soltanto del mio ordine del giorno.

La Direzione generale delle ferrovie, di cui si è fatto il processo in questi giorni, e di cui si sono pronunziate delle meravigliose difese, a mio debole parere, non esce bene dalle accuse che contro di lei sono state pronunziate. Ho convinzione ferma, profonda nella mia pura coscienza, che questa amministrazione sia riuscita deleteria per il più grande servizio dello Stato, quale è quello delle ferrovie, e che sia assolutamente pericoloso di fare un nuovo esperimento, quando quello che si è fatto ha dato così deplorabili risultati.

Mi aspettava, che dalla relazione della Giunta del bilancio, come dal discorso del

ministro dei lavori pubblici, fossero scaturite le ragioni per le quali non si è creduto di tener conto della proposta fatta per l'istituzione di un Ministero delle ferrovie. A mio modo di vedere, la Giunta del bilancio e il ministro dei lavori pubblici avrebbero avuto il dovere di illuminare la Camera su questa gravissima questione, che fu portata innanzi dal Ministero Sonnino, che fu accolta d'urgenza e demandata alla Giunta generale del bilancio. Come si sia venuti dalla proposta di un Ministero delle ferrovie all'attuale decentramento ferroviario, io non riesco a spiegarmelo.

Ritengo, e resto in questa mia ferma convinzione, che un bilancio così cospicuo, che importa dei miliardi, potrebbe essere amministrato solamente con la garanzia di un ministro responsabile costituzionalmente, il quale venisse alla Camera a render ragione direttamente dei fatti che riguardano quella importantissima azienda.

L'onorevole Bertolini ci ha detto, nel suo splendido discorso, che, secondo me, è stato anche una difesa della Direzione delle ferrovie, che questa è stata sempre presente a se stessa ed ha a tempo provveduto a tutte le esigenze dell'esercizio ferroviario; e qualche altro oratore della Camera, se mal non ricordo, è arrivato fino al punto di dire che, se qui si son portate delle accuse contro l'Amministrazione ferroviaria, queste accuse potrebbero essere state l'eco di livori di deputati i quali non avessero ricevuto dei favori dalla Direzione generale delle ferrovie.

Io potrei ritorcere l'argomento e dire che coloro che hanno parlato qui a favore dell'Amministrazione ferroviaria, possono aver ricevuto dei favori dalla medesima direzione.

Parlo di fatti che sono accaduti sotto i miei occhi, e non mi occupo di quelli di altre regioni d'Italia.

E ricordo all'onorevole Bertolini il disastro Calabro-Siculo al quale egli ha accennato. Quel disastro come trovò preparata l'Amministrazione ferroviaria?

Ma, dice, e direbbe bene l'onorevole Bertolini: l'Amministrazione ferroviaria non poteva certamente prevederlo.

Ma allora questa stessa scusante si potrebbe addurre per un ministro della guerra, il quale non prevedesse che uno Stato vicino potesse attentare alla nostra stabilità (*Commenti*) e si trovasse impreparato.

Ora la Direzione generale delle ferrovie, che cosa fece nell'Italia meridionale, in Calabria specialmente, per evitare che, even-

tualmente, la grande comunicazione fra la Sicilia e il continente non venisse interrotta?

Abbandonò per anni all'incuria più deplorabile una delle linee più importanti, la jonica. Cosicchè, quando avvenne il disastro Calabro-Siculo, come anche l'onorevole Bertolini riconobbe a suo tempo, quella non si trovò, per le condizioni in cui versava, a poter sostenere il traffico dei treni straordinariamente accresciutosi per le interruzioni sulla Eboli-Reggio e mantenere le comunicazioni fra la Sicilia ed il continente.

Si è detto: l'amministrazione ferroviaria qualche cosa comincia a fare. Sì, non lo nego. Ma questo qualcosa lo fa nelle stazioni principali; nelle stazioni secondarie i servizi sono assolutamente negletti. Ed a quei servizi specialmente bisognerebbe rivolgere l'attenzione e le più assidue cure.

Ho letto nella relazione del direttore generale una cifra che mi ha fatto impressione. Nel quinquennio si deplorano per accidenti ferroviari quindicimila seicentoquarantuno fra morti e feriti. Questi accidenti naturalmente hanno portato la conseguenza di forti indennizzi, e mentre colle Società private gli indennizzi per danni ascesero a quasi un milione: con l'esercizio di Stato siamo arrivati alla rispettabile cifra di oltre 10 milioni all'anno per infortuni, per carri di generi alimentari perduti o andati in deperimento. Le liti contro l'Amministrazione ferroviaria arrivano alla cifra di oltre 14 mila e tutti i giorni aumentano vertiginosamente.

Le amministrazioni private del servizio ferroviario adottavano un altro sistema molto conveniente per l'amministrazione, quello di servirsi di specialisti avvocati per le cause, ai quali pagavano i compensi soltanto nel caso di vittoria, liquidando le spese contro la parte soccombente. Oggi invece noi abbiamo dei veri uffici legali, retribuiti lautamente. Si specula sul mancato arrivo delle merci a destinazione, sui disservizi ferroviari, per i quali nessuno è responsabile e il danno vero ed enorme vien sopportato dal bilancio delle ferrovie.

A proposito di fatti specifici invocati da qualche autorevole oratore contro la Direzione generale ho portato alla Camera una gravissima questione. In una mia interrogazione al ministro dei lavori pubblici chiedevo conto di un ammanco per centinaia di migliaia di lire di carbone, avvenuto in alcune stazioni che non ho mancato di designare. Ebbene sono passati diversi mesi dacchè svolsi quella mia interrogazione: il

ministro dei lavori pubblici non ha creduto di indagare e di vedere se quello che io asserivo fosse esatto. Perchè egli aveva un dovere: o di ristabilire la verità di fatti gravissimi ove le mie osservazioni fossero risultate esagerate, ovvero provvedere perchè lo sperpero non fosse cagione di ulteriori danni.

Quanto ai servizi principali per quello che mi è dato conoscere, si sono avuti dei lievi miglioramenti, ed è anche perciò che mi sembra imprudente di cambiare l'ordinamento ferroviario attuale; visto che di rimedi radicali, come sarebbe l'istituzione del Ministero delle ferrovie per ora non s'intende di discutere, e che sarebbe pericoloso tentare nuovi, dispendiosi esperimenti, edotti come siamo dalla triste esperienza del passato.

E dopo ciò ho finito, dichiarando che voterò contro la parte del disegno di legge che riflette il decentramento, perchè non lo credo conforme nè alle esigenze del servizio, nè all'avvenire di una delle principali amministrazioni dello Stato, alla quale sono collegati la sicurezza, l'avvenire economico e lo sviluppo industriale del paese. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno dell'onorevole Callaini:

« Considerato che l'esercizio ferroviario, diretto ad ottenere il miglior trasporto delle persone e delle merci col minor dispendio dell'erario, non possa effettuarsi senza un razionale sistema di decentramento guidato da criteri direttivi uniformi;

« Considerato che il riordinamento dei servizi ferroviari non possa conseguirsi senza la simultanea istituzione del Ministero delle ferrovie e la riforma del Consiglio di amministrazione e della Direzione generale;

« La Camera, confidando che il Governo, consultata una Commissione tecnica composta dei rappresentanti del Parlamento, dell'Amministrazione ferroviaria delle Organizzazioni agricole, industriali, commerciali ed operaie, sarà per presentare dentro il dicembre del corrente anno un disegno di legge ispirato ai suddetti concetti;

« Delibera di sospendere la discussione degli articoli relativi all'ordinamento delle ferrovie, e di passare alla discussione degli altri articoli concernenti il miglioramento economico del personale ».

Domando se questo ordine del giorno sia appoggiato da trenta deputati.

(È appoggiato).

L'onorevole Callaini ha facoltà di svolgarlo.

CALLAINI. Onorevoli colleghi! *Errando discitur*. Speravo che almeno in questo grave e delicato argomento ci ricordassimo dell'antico insegnamento latino; ma ciò non è stato possibile, anzi è avvenuto il rovescio, perchè, a quanto sembra, un errore tira l'altro.

Avvenuto nel 1905 il passaggio delle ferrovie allo Stato, sarebbe stato savio provvedimento, in via provvisoria e sperimentale, lasciare gli uffici, i funzionari delle antiche Società, al loro posto, con i loro ordinamenti, e poi col tempo e coll'esperienza togliere, aggiungere, riformare ed unificare. Invece si procedè istantaneamente, tutto mescolando, fondendo e confondendo. Questo fu un primo errore che ormai l'opinione pubblica ha riprovato, e del quale si risentono anche oggi le conseguenze.

Ciò nonostante, mercè la saggia avvedutezza dei funzionari dirigenti e la buona volontà di tutto quanto il personale, l'esercizio governativo delle ferrovie potè avviarsi ad un vero e proficuo assetamento. Anche le direzioni compartimentali, create per essere autonome, e per facilitare il servizio con larghe attribuzioni date ai capi del compartimento ed alle divisioni, cominciavano a spiegare razionalmente l'opera loro. Ma gli uffici centrali di Roma presto tolsero ai compartimenti le date facoltà, e, a forza di accentrare, andarono ingigantendo. Perchè non si lasciò alle divisioni compartimentali la primitiva autonomia, che dovevano avere? Come si può oggi giudicare di loro senza averne fatto la dovuta esperienza? Io potrei citare parecchi e tipici esempi del deplorato accentramento.

Non più tardi di ieri, parlando con un funzionario di un compartimento ferroviario, questi ebbe a dirmi che per comperare un indicatore ufficiale della città, ove il compartimento ha sede, indicatore, che costa tre lire, occorre una pratica apposita; e che per comperare certa carta, speciale per disegni, di un importo non superiore a 50 centesimi, erasi dovuto iniziare una pratica da spedirsi a Roma!!

Nel 1908, ministro l'onorevole Bertolini, si cercò di riformare le direzioni compartimentali, oramai già guaste per l'avvenuto accentramento, e si fece bene. Le divisioni divennero più agevoli ed indipendenti, ma pur troppo i capi dei compartimenti furono ridotti a funzionari meramente rappresentativi. Si sarebbe potuto sopprimerli, ma, per

quel senso di praticità, che ispirò il provvedimento, si credette bene di procedere lentamente e si operò con saggio criterio. A me sembrava che fosse venuto il momento di sopprimerli del tutto, e l'Amministrazione ed il paese vi erano oramai preparati. Vi sarebbe stata una grossa spesa di meno e l'abilità e la competenza dei funzionari preposti a quegli uffici, sarebbero state adoperate con vantaggio, altrove. Invece si vuole una radicale riforma, che non è giustificata.

Io credevo che il ministro dei lavori pubblici, nel suo elaborato e poderoso discorso di ieri, avrebbe detto ragioni maggiori e diverse di quelle, scritte nella relazione, che precede il disegno di legge, per spiegare e giustificare le sue proposte ma, per quanta attenzione prestassi al suo discorso, quelle ragioni non intesi. Egli, in sostanza, ripeté, almeno a questo riguardo, ciò che è scritto nella relazione, che precede il disegno di legge. Il cui scopo fondamentale è uno, e sta nel migliorare le condizioni economiche del personale. Su questo punto siamo tutti d'accordo. È giusto ed urgente che si provveda, ed io spero che provvederemo approvando senza indugio questa parte del disegno di legge.

La riforma dell'ordinamento è un mezzo per raggiungere questo fine. Si dice nella relazione ministeriale e si ripeté dal ministro, che si riforma per semplificare il servizio; si semplifica per economizzare nelle spese; si economizza per erogare i risparmi ricavati, od almeno supposti da ricavarsi, nel miglioramento del personale, che è fine precipuo e politico della legge. E come « soluzione migliore », si propone di dividere la rete continentale in tre grandi direzioni con sedi a Torino, Bologna e Napoli e con una quarta direzione per la Sicilia.

In ciascuna direzione di esercizio si costituirebbero servizi centrali di movimento e traffico, di trazione e materiale, di manutenzione e di sorveglianza, con assegno per ogni servizio, con bilancio proprio e con tutte le facoltà necessarie al funzionamento diretto della propria rete. A coordinare tale complessa attività con identico ed uniforme criterio, si costituirebbero tre comitati tecnici per il mantenimento e traffico, per la trazione e materiale, e per la manutenzione e lavori, che sarebbero rappresentati dai capi servizio, preposti alle singole direzioni di esercizio, e presieduti da un direttore tecnico presso la Direzione generale a cui spetterebbe la decisione sui vari argomenti.

Questi tre direttori tecnici, uno per direzione, sussidiati, quando ne fosse il caso, dai rispettivi capi servizio, costituirebbero, sotto la presidenza del direttore generale, un comitato di direzione per le questioni d'ordine generale di maggiore importanza. Al direttore generale spetterebbe poi il decidere in ultima istanza.

Da questo nuovo ordinamento, dice la relazione, che rappresenta una modificazione radicale dello stato di cose attuali, il Governo si propone di conseguire un risparmio non immediato, ma graduale, di circa 3,600,000 lire. La relazione ministeriale afferma che dal nuovo ordinamento non deriverà un « sensibile spostamento d'interessi ». Riferito il criterio informatore della legge e le basi del nuovo sistema, vediamo se quella suggerita dal Governo sia la soluzione migliore.

L'ordinamento avente per oggetto il decentramento, si riferisce, s'intende, ai servizi attivi. Quindi resterebbero sempre presso la Direzione generale di Roma gli uffici centrali del segretariato, del personale, della previdenza, l'ufficio legale, l'ufficio sanitario, ecc.

Ma anche ai servizi attivi saranno sovrapposti, per mantenere l'unità tecnica di ogni servizio e la distribuzione dei mezzi di esercizio, tre comitati tecnici ai quali non sarà difficile di appropriarsi a poco a poco le funzioni delle direzioni d'esercizio.

Si supponga anche che i servizi centrali delle tre direzioni di esercizio sappiano usare della loro facoltà con scrupolosa preoccupazione di non invadere le attribuzioni consentite alle sezioni.

E non potremmo allora, se lo permettessero i tre comitati tecnici, che in questo caso potrebbero trovare opportunissimo di tramutarsi in veri e propri servizi centrali, avviare verso un decentramento quale neppure prevedevano i fautori dell'ordinamento antico compartimentale?

E la via per raggiungere tale condizione di cose, la relazione la designa laddove avverte che, nelle sedi di sezioni importanti dei tre servizi attivi, si avrà cura di destinare dirigenti, ai quali si possano affidare anche speciali facoltà nei riguardi del pubblico, per potere così risolvere direttamente sul luogo le questioni più urgenti.

Si potrebbe quindi verificare questa duplice ipotesi: o i servizi centrali delle tre direzioni d'esercizio saranno rigidamente accentratrici e ai dirigenti delle sezioni non sarà possibile di usare dei poteri che il mi-

nistro bramerebbe di affidare ad essi; o si verificherà l'ipotesi contraria, e allora, a poco a poco, le più importanti sezioni assumeranno vesti e funzioni di vere e proprie direzioni.

Con l'istituzione di tre sole direzioni di esercizio si ricade, secondo me, negli inconvenienti che si vogliono evitare.

Alla direzione di Torino sarà devoluto oltre il 55 per cento del traffico della rete continentale, e per necessità di cose diverrà un grandioso organismo da richiedere un esercito di funzionari e di impiegati e da sfuggire al controllo e alla sorveglianza dei capi, senza dare le sperate economie, anzi dando il rovescio.

Cogli ordinamenti proposti è da temersi il risorgere dei servizi centrali; come sono oggi, con aggravio di spesa e con tutte le complicate burocratiche che si mirerebbe a togliere con la soppressione dei compartimenti.

L'onorevole Tedesco, nella relazione che accompagnò il suo disegno di legge, che poi non fu discusso, prendendo in esame l'argomento e traendo esempio dalla Società Mediterranea, osservava che la divisione in grandi compartimenti non poteva non recare grave danno alla speditezza propria dell'esercizio ferroviario e avrebbe richiesto notevole aumento di personale. Oggi l'onorevole Tedesco, che è tanta parte del Ministero, dubito che abbia obliato sè stesso.

Col progetto in esame non si raggiunge la semplificazione dei servizi e l'ho dimostrato. Si ottiene forse una qualche economia? Neppure per sogno! Voglio essere largo: il disegno di legge prevede che dal progettato ordinamento potrà ottenersi una economia di tre milioni e 600 mila lire; senza che da ciò, afferma la relazione, possa derivare un sensibile spostamento d'interessi.

Ora mi domando e domando a voi, egregi colleghi, pratici delle cose di questo mondo, che confusione, che danno e che spesa deriverebbe da questo nuovo stato di cose. Soltanto in Roma si sono affittati oltre diciotto palazzi per assestare i numerosi impiegati dei vari servizi e della Direzione generale, senza contare l'acquisto di villa Patrizi!

Non conosco ciò che si è fatto in altre città, sedi di compartimento. So che anche a Firenze si sono acquistati od affittati palazzi che dovrebbero essere abbandonati, per fare acquisto di altri o per prenderli in affitto altrove, a Bologna, a Napoli, a To-

rino per le progettate direzioni, con quanta economia lo lascio giudicare al vostro discernimento.

Ma vale la pena di gettarsi nell'ignoto per un'economia, gratuitamente asserita, di circa 3 milioni e mezzo, sopra una spesa ferroviaria annua di 505 milioni? Piuttosto mi parrebbe più savio consiglio, a somiglianza di quanto venne sperimentato con buon successo nel compartimento di Ancona, al passaggio delle linee meridionali all'esercizio di Stato, si potesse sin da ora decretare la soppressione degli uffici dei capi di compartimento, attribuendo alle divisioni, sotto la diretta dipendenza dei rispettivi servizi centrali, tutte le attribuzioni che potranno ritenersi necessarie in armonia al concetto di un beninteso decentramento; concedendo cioè alle divisioni stesse la facoltà di prendere le disposizioni relative al miglior andamento del servizio, senza dover ricorrere sempre alla preventiva approvazione dei rispettivi servizi centrali, evitando così il lungo e ingombrante carteggio.

In conclusione vorrei che alle divisioni venissero deferiti tutti quei maggiori poteri che l'esperienza ha dimostrato essere utili al razionale andamento del servizio, mantenendo una unità direttiva e lasciando alle sezioni locali distaccate di provvedere agli immediati e diretti bisogni dell'esercizio ed alla preparazione degli elementi, dei dati tecnici, ecc. che possono richiedere le divisioni per studi, per compilazioni di progetti ed altro.

Ai servizi centrali, che soprintendono ai diversi rami del movimento e traffico, della trazione e materiale, del mantenimento e sorveglianza, dovrebbero mantenersi l'alta direzione del servizio per le decisioni delle questioni d'indole generale e di grande importanza pecuniaria, e l'attribuzione delle decisioni di massima, affinché lo svolgimento della grande azienda ferroviaria possa essere sempre uniformato all'unico criterio direttivo, con quella semplificazione e con quella economia che vano sarebbe da attendere dalla proposta istituzione di quattro Direzioni di esercizio autonome e dai direttori tecnici presso la Direzione generale, intorno ai quali, pel regolare espletamento delle loro funzioni, verrebbero gradatamente a ricostituirsi, per ineluttabili necessità di cose, i tre servizi, che ora si proporrebbe di sopprimere.

Piuttosto che innovare a chius'occhi, e con sì poca ponderazione, sarebbe stato bene procedere, secondo me, ad una vera e pro-

pria inchiesta ferroviaria, inchiesta che in altri campi ha dato utili risultati, e ad una ricerca minuta e coscienziosa delle modificazioni da introdurre, senza sconvolgere tutta l'azienda ferroviaria, che costituisce la più grande e potente organizzazione dello Stato. Tutti gli interessi agricoli, industriali, commerciali, politici di ordine interno ed internazionale, ad essa si riconnettono.

Sarebbe, secondo me, un delitto di lesa patria disfare spensieratamente senza aver prima riflettuto sopra un piano organico di riforme da non sottrarsi, ma da sottoporsi al sindacato, all'approvazione del Parlamento, il quale, checchè se ne dica in contrario, è sempre l'istituto più atto a farsi interprete delle necessità nazionali ed a soddisfarle.

Questioni di così alta importanza economica e politica non si possono lasciare risolvere a persone, che vivono nello stretto ambito di uno od anche di più gabinetti; è necessario che siano portate alla tribuna parlamentare per la ragione che i rappresentanti del Parlamento, senatori e deputati, per la conoscenza che hanno del paese e per il loro contatto con esso, per lo scambio e la fusione dei loro reciproci pensieri, per la loro indipendenza e per la missione che sentono di esercitare, sono i più idonei ad intendere ed a risolvere, nelle linee generali, tali questioni, che sono di supremo interesse nazionale.

Nel mio ordine del giorno si osserva inoltre che il riordinamento dei servizi ferroviari non può effettuarsi senza la simultanea istituzione del Ministero delle ferrovie, e la riforma del Consiglio di amministrazione e della direzione generale.

Il presente ordinamento è contrario, consentitemi che lo dica, ai più elementari principi giuridici, amministrativi e politici. Vi è un ministro responsabile, dice l'articolo 4° della legge del 1905, eppure esso nulla delibera, e nulla eseguisce. Delibera il Consiglio di amministrazione, presieduto dal direttore generale, il quale, dopo aver partecipato alle deliberazioni, a mezzo dei suoi organi, le eseguisce: strano sistema questo che non trova riscontro in alcuna amministrazione industriale e commerciale privata o pubblica.

Ho inteso talvolta uomini che ricoprono l'ufficio di ministri dei lavori pubblici, rammaricarsi della materiale impossibilità di presiedere alla somma delle cose ferroviarie. Sono circa duecento affari di notevole importanza, che giornalmente debbono essere ve-

duti e sanzionati dal ministro dei lavori pubblici. Egli altro non può fare, in questo stato di cose, che mettervi sopra il polverino; nessuna azione utile ed efficace potendo egli spiegare. Invece riordinandosi il Consiglio di amministrazione, ponendovisi a capo il ministro dei lavori pubblici, o in sua assenza il sotto segretario di Stato, egli parteciperebbe a tutte le deliberazioni e deciderebbe con cognizione di causa.

La Direzione generale vi parteciperebbe con voto consultivo e poi esplicherebbe le funzioni proprie esecutive. Con questo sistema si renderebbe possibile l'invocata vigilanza del ministro sulla amministrazione ferroviaria, e la responsabilità ministeriale diverrebbe una cosa seria, mentre oggi non lo è affatto.

Onorevole ministro, voi che avete uno spirito così bene equilibrato, abile a convincere, ma non meno alieno a lasciarsi persuadere, come tutte le persone che rendono omaggio al dibattito ed alla ragione, ascoltate la voce di chi vi consiglia di non precipitare in una questione di così alto interesse politico.

Ripudiate il suggerimento di coloro che in cambio del primo articolo soppresso vorrebbero darvi i pieni poteri; ottenendoli voi vincereste una piccola battaglia parlamentare, ma non trionferebbe l'interesse dell'azienda ferroviaria.

È tanta la fiducia che io ho in voi, nella vostra bontà, nella vostra correttezza, nella saldezza del vostro carattere, che, i pieni poteri offertivi o che vi si offriranno, li consentirei ad una condizione, *ad personam*, cioè finchè voi rimarrete a cotesto posto, sicuro che la vostra presenza sarebbe garanzia delle promesse fatte e degl'impegni presindanzi a questa Assemblea. Dopo, i pieni poteri dovrebbero aver termine.

Se voi doveste lasciare la sede di San Silvestro, a chi rimarrebbero i pieni poteri? Questo interrogativo meglio di ogni altro argomento confuta la pericolosa proposta dei pieni poteri. Accettando il mio ordine del giorno o un altro qualsiasi che tenda al medesimo scopo e che porti pure altre firme più autorevoli e più grate della mia, voi otterreste una più grande vittoria, rendendo omaggio alla prevalente opinione parlamentare, che rispecchia le vere e unanime opinioni pubbliche. Voi rimarreste a quel posto maggiormente rafforzato, perchè confortato dalla vostra coscienza e dalla fiducia del Parlamento!

Io tengo a rilevare che il mio ordine del giorno, e per le cose che ho detto, e per il modo con cui esso è formulato, non contiene inviti imperativi, ma confida nell'opera vostra sempre più illuminata. (*Approvazioni — Congratulazioni*).

Presentazione di relazioni.

PRESIDENTE. Invito l'onorevole Cao-Pinna a recarsi alla tribuna per presentare due relazioni.

CAO-PINNA. A nome della Giunta del bilancio, mi onoro di presentare alla Camera le relazioni sui seguenti disegni di legge: Variazioni ai ruoli organici dell'Amministrazione centrale e dell'Amministrazione provinciale della sanità pubblica.

Sulla nomina dei medici circondariali.

PRESIDENTE. Queste relazioni saranno stampate e distribuite.

Si riprende la discussione del disegno di legge sull'ordinamento del servizio ferroviario.

PRESIDENTE. Riprendendo la discussione del disegno di legge ferroviario, segue l'ordine del giorno dell'onorevole Fiamberti:

« La Camera invita il Governo:

1° a provvedere energicamente perchè venga sollecitata la esecuzione dei nuovi impianti e lavori ferroviari imposti dalle esigenze e dal continuo aumento del traffico;

2° a ridurre al necessario il personale dirigente e subalterno;

3° ad affidare le linee secondarie all'esercizio privato ».

Chiedo se questo ordine del giorno sia appoggiato da trenta deputati.

(*È appoggiato*).

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

FIAMBERTI. L'onorevole Callaini ha dichiarato, in perfetta buona fede, che la preponderante opinione parlamentare è favorevole al suo ordine del giorno e ai concetti, con parola simpatica, come sempre, da lui svolti, concetti i quali, in sostanza, mirano a creare un Ministero delle ferrovie con tutti quegli aggregati che sono enunciati nel suo ordine del giorno.

Mi permetta l'onorevole Callaini di dissentire dalla sua opinione, perchè è mia ferma convinzione che il Ministero dei lavori pubblici sia, non solo per la competenza, ma anche per la naturale indole del

suo ufficio, l'unico che veramente debba avere la direzione, l'amministrazione suprema delle ferrovie o, almeno, l'alto e diretto controllo della gestione ferroviaria.

Ed io non esito a dichiarare che approvo il concetto che informa l'articolo 1° del disegno di legge, diretto a far cessare uno stato di anomalia, che è la causa vera ed efficiente di tutti gli inconvenienti che noi lamentiamo.

Al Governo la nomina del direttore generale; al Governo la determinazione delle attribuzioni del Consiglio di amministrazione, delle Direzioni compartimentali e tutto quanto insomma ha tratto allo stato maggiore ferroviario.

Attuando questo sistema, il Parlamento potrà chiedere direttamente al ministro ragione dell'operato suo e di coloro che sono i suoi dipendenti, perchè i funzionari da lui nominati sono dipendenti suoi dei quali deve rispondere.

Approvo quindi il concetto che informa le disposizioni dell'articolo 1° come approvo la semplificazione, che riduce a quattro le attuali otto Direzioni compartimentali.

Quando si discusse nella Commissione parlamentare che esaminò il disegno di legge del 1905 la costituzione degli enti che dovevano avere la Direzione delle ferrovie, io pel primo sorsi a dire che dovevamo lasciare e rispettare le tre Direzioni principali, dell'Adriatica, della Mediterranea e della Sicula. Ma il ministro del tempo dichiarò che questo non era nei suoi intendimenti e la Commissione dovette piegare il capo.

Ma ora vedo che ritorniamo all'antico, costituendo quattro Direzioni generali che, io credo, potrebbero anche essere ridotte a tre. E non posso essere sospetto quando parlo in questo modo, perchè, io genovese, vedo Genova privata di una sede compartimentale.

L'onorevole ministro ricordi però che Genova, mediante la voce dei suoi rappresentanti, verrà qui un giorno a chiedere conto a lei di quello che potrà essere il meno conveniente e meno opportuno svolgimento dell'azione ferroviaria in quel porto. Allora ella non ci potrà mandare più dal direttore generale delle ferrovie, ma dovrà, da quel banco, rispondere direttamente degli atti di coloro che ella avrà preposto alla Direzione delle ferrovie.

Ora in sostanza, e non me ne meraviglio, in tema ferroviario seguiamo i precetti dell'Accademia del Cimento « provando e riprovando ». E non siamo i soli, perchè

L'aumento dei traffici e del movimento mondiale crea in ogni paese nuove necessità per farvi fronte.

Noi attraversiamo una crisi benefica di crescita e da sei o sette anni andiamo provando e riprovando. Speriamo che questa sia la prova buona. Non sarà la buona? Torneremo ad esaminare quale sia il sistema migliore da sostituirvi.

Io non sono dell'opinione di coloro i quali ritengono che le ferrovie debbono costituire per lo Stato un cespite redditizio. Le ferrovie debbono bastare a sè stesse, esse non devono chiedere al bilancio fondi maggiori di quelli che sono necessari a metterle in grado di funzionare regolarmente; ma pretendere che il bilancio dello Stato possa avere un reddito dalle ferrovie, io, per conto mio, credo sia grave errore.

Abbiamo avuto redditi ferroviari versati in bilancio sotto l'esercizio delle società private, ma a quali condizioni queste società hanno versato i milioni al tesoro? A condizione di sacrificare il servizio ferroviario, il commercio, l'economia nazionale; tanto che quando lo Stato ha raccolto l'eredità di quelle società, specie della Mediterranea, ha dovuto rifare casa da capo. Ed allora, se questi sono fatti storici che non possiamo assolutamente disconoscere, dobbiamo adattarci all'idea che l'esercizio ferroviario non può essere redditizio per lo Stato. Esso è esplicazione di una delle più alte funzioni dell'economia nazionale, e deve essere mezzo, strumento di ricchezza nazionale, ma non può e non deve pretendersi che versi all'erario dei milioni.

Ed è in questo senso che io, svolgendo la prima parte del mio ordine del giorno, faccio voti che il Governo provveda con la maggior sollecitudine a che i lavori e gli impianti necessari a porre l'esercizio ferroviario in condizioni normali, siano affrettati, senza attendere di ricavarne i mezzi dai prodotti dell'esercizio.

Onorevole Sacchi, più volte è stata fatta presente al suo Ministero la necessità e l'urgenza di provvedere ad impianti ferroviari, specialmente per quanto riguarda la Liguria. Io non vengo qui a parlare ora della ferrovia litoranea o della ferrovia interna (è tema troppo vecchio, ma sempre nuovo, purtroppo). Ma debbo segnalare alla sua attenzione che l'Amministrazione ferroviaria va troppo a rilento nel provvedere agli impianti indispensabili per poter dare sfogo al bisogno assoluto giornaliero del movimento e del traffico.

Io non arrivo a capire quale sia la ragione di questi ritardi, di questi intralci, di queste dubbiezze che dobbiamo purtroppo constatare. Se mancano i fondi, il ministro ricorra francamente e nettamente alla Camera per domandarli, ed io credo che nessuno rifiuterà il suo voto a disegni di legge che siano proposti per somministrare i fondi all'uso occorrenti. Ma è certo che il disagio e la crisi, che quasi ogni giorno si lamenta, proviene in grandissima parte dall'impossibilità di fare circolare i nostri veicoli.

Perchè quando si dice: provvediamo due, quattro, sei mila nuovi carri, si dice cosa che è per me panacea inutile. Noi dobbiamo fare in modo che i carri circolino normalmente e velocemente; ed allora si potrà fare a meno anche di provviste straordinarie di carri perchè quelli che esistono possono essere sufficienti.

Noi siamo ora in pieno esercizio di Stato.

Se sia migliore l'esercizio di Stato, o l'esercizio privato, è una questione che qui non voglio sollevare.

Però, onorevole ministro, da menti illuminate, competenti e tecniche, si è ventilata l'idea che l'esercizio di Stato, sopra una rete di oltre 14 mila chilometri, sia una esagerazione. È opinione di tecnici competenti che le ferrovie secondarie possano essere affidate all'esercizio privato. Con questo, mentre si avrebbero grandi vantaggi, poichè si decentrerebbe realmente una parte importante e notevole della gestione ferroviaria, si avrebbe la grande utilità del controllo, del paragone, il quale potrebbe essere pungolo efficacissimo a miglioramenti sotto tutti quanti i lati del problema.

Io non svolgerò quest'argomento, perchè crederei di portare vasi a Samo. Voi, onorevoli colleghi, che siete più competenti di me in queste questioni, non avete bisogno di ulteriori schiarimenti.

Mi basta solamente accennare l'argomento all'onorevole ministro Sacchi, il quale realmente ha mostrato di avere, con cuore e con alto senno, studiato profondamente tutti quanti i lati del problema.

Nel mio ordine del giorno, infine, io faccio voti che sia diminuito il numero del personale.

Una riduzione razionale ci porterà al doppio scopo di migliorare le condizioni economiche del personale medesimo e di evitare una pletora, la quale, lungi dal giovare, può essere d'incaglio gravissimo al servizio.

Do il mio voto con cuore largo ai miglioramenti che sono fatti al personale e specialmente agli agenti subalterni.

E credo che con questo noi avremo fatto anche opera di pacificazione e di giustizia, pur ricordando le ultime parole che l'onorevole ministro ha pronunciato nel suo discorso di ieri, dicendo che egli ha fiducia nel sentimento del dovere e di disciplina che deve animare tutti coloro che sono addetti ad un pubblico servizio tanto importante e vitale per il paese, ma che in ogni modo lo Stato e il Governo non hanno preoccupazioni sul rispetto dovuto alla sua forza e alla sua dignità. Ed io sono convinto che il Governo saprebbe, sempre ed in ogni caso, fare rispettare questo principio. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Segue ora l'ordine del giorno dell'onorevole Pietro Chiesa, così concepito:

« La Camera, allo scopo di far meglio funzionare il servizio e nell'intento di ottenere le maggiori economie, riconosce la necessità di istituire speciali Commissioni consultive del personale, ed invita il Governo a provvedervi ».

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

(*È appoggiato*).

Essendo appoggiato, l'onorevole Pietro Chiesa ha facoltà di svolgerlo.

CHIESA PIETRO. In questa Camera, da autorevoli colleghi, si è affermato che, quando lo Stato ereditò l'esercizio ferroviario dalle Società, si trovò di fronte ad una eredità in condizioni veramente deplorabili, e dovette affrontare, diciamo così, un servizio che naturalmente era disagiata a farsi.

Molte difficoltà, molti inconvenienti ed errori, dovevano essere eliminati; e si diceva: bisogna assolutamente che il servizio riesca migliore, altrimenti sarebbe screditato quel servizio di Stato, di cui vogliamo dimostrare la superiorità in confronto dell'esercizio privato.

E faccio subito la dichiarazione che, facendo critiche, che credo giuste, per l'esercizio di Stato non intendo d'essere accusato come partitante dell'esercizio privato: perchè, se questo fosse, rinunzierei anche a farle.

È un fatto che, nell'instaurazione dell'esercizio di Stato, perchè il servizio andasse bene, si dovettero affrontare difficoltà ed

eliminare molti inconvenienti; ma devo dichiarare che, nello stesso tempo, s'andavano creando nuovi errori.

Ne citerò qualcuno. Uno di questi ha lasciato nel servizio conseguenze gravi, che non sono ancora oggi eliminate.

S'è messo in servizio un personale nuovo che non occupava il posto che avrebbe dovuto; cioè, si sono messi, in fondo della scala quelli che avrebbero dovuto essere alla sommità, e viceversa.

Ne è venuto che erano dati dall'alto ordini che non rispondevano alle esigenze del servizio; e coloro che stavano al di sotto non potevano neanche fare osservazioni in proposito.

Ma, anche quando avessero avuto la libertà di rilevare gli errori che venivano dall'alto, non li avrebbero rilevati: perchè pensavano che gli altri ne avrebbero avuto i meriti ed i compensi, ed essi invece non avrebbero avuto compensi di sorta. Questa contraddizione, questa incongruenza ha portato seri danni al servizio.

Abbiamo visto dare ordini che una volta applicati, facevano ridere anche il pubblico; e ne ridevano tanto più i funzionari che dipendevano da coloro i quali quegli ordini avevano dati. E mi dicevano: noi non possiamo rifiutarci ad eseguire quegli ordini: dobbiamo eseguirli, e li eseguiamo. Era quello una specie di ostruzionismo legale; che si compieva con grave danno del pubblico.

Quando l'altro giorno, l'onorevole Guicciardini diceva che abbiamo troppo materiale nei magazzini, che abbiamo per milioni d'approvvigionamenti giacenti, pensavo che, mentre abbiamo questo stato di fatto nei magazzini, abbiamo officine a cui manca il materiale, ed anche oggi, onorevole ministro, siamo al punto che talune officine, per riparare un vagone, debbono sfasciarne un altro e prendere il materiale, in attesa che l'altro venga. Di più, il materiale di buona qualità, che potrebbe servire per un dato lavoro di rilievo, viene adoperato per un lavoro di poco conto, per cui si potrebbe adoperare un materiale di qualità inferiore.

Insomma vi è uno spreco, un disordine di cui non s'ha idea.

Questo è il motivo che m'ha consigliato a presentare l'ordine del giorno che parla di Commissioni consultive. Perchè, qualche volta, mi son trovato in mezzo al personale che lavora in queste officine e che diceva: noi non vogliamo reclamare adesso per un aumento di paga; vogliamo recla-

mare, per dimostrare che i danari dello Stato si buttano via nel modo che vedete; fateci ascoltare dai nostri superiori, induceteli a sentire le nostre ragioni. Ascoltati che furono questi operai, i loro consigli vennero adottati, e s'è riparato, in parte, a quei mali che ho accennato.

Se pertanto ci fossero, come dico nell'ordine del giorno, Commissioni consultive a cui questi lavoratori potessero portare il loro contributo di pratica e d'esperienza, facendo ad esse vedere queste che sembrano questioni di particolari, ma che pure hanno una grande importanza, noi ne sentiremmo grandi vantaggi.

E questo vantaggio sarebbe non soltanto nel senso dell'economia; ma anche nel senso di dare ai lavoratori un maggiore stimolo nel disimpegno delle loro funzioni, di ispirare loro un maggiore affetto al servizio che devono compiere.

Perchè capite bene, onorevole ministro, che, quando si vede che in alto si spreca, allora i lavoratori dicono: quale vantaggio abbiamo noi a fare del risparmio, nel cercare di utilizzare il meglio che si può il materiale che dobbiamo adoperare?

Veda quindi l'onorevole ministro di stabilire anche nelle divisioni o sezioni locali, qualche Commissione consultiva in cui il personale viaggiante e amministrativo possa essere sentito, quando provvedimenti si devono prendere per meglio far funzionare il servizio ferroviario.

E il fatto che vi ho citato, onorevole ministro, degli errori commessi dall'inizio, che non abbiamo ancora eliminati e che producono queste gravi conseguenze, ha portato per necessità che il male si estendesse a tutti gli altri rami del servizio ferroviario. Io potrei dimostrare che se ci fosse stato un po' più d'amore nei funzionari del servizio ferroviario, molte linee, che oggi sono ancora allo studio, potrebbero essere praticamente attuate.

Ma egli è che non essendoci responsabilità diretta tutti amano un poco il quieto vivere e mentre cercano di fare il meno che possono, questi funzionari cercano pure di prendere più che sia possibile. L'altro giorno ho udito in questa Camera dire che per mancanza di linee i vagoni non possono correre; ora io dico che se ci fosse stata un poco più di cura nell'esaminare i progetti presentati e reclamati, anche da cittadini e da enti privati (da tutti gli enti industriali e commerciali) e da tecnici riconosciuti

autorevoli, efficaci, meno costosi e di immediata attuazione, io dico che le linee sarebbero state eseguite, ma tutte le sollecitazioni fatte da questi enti rimasero inascoltate, forse perchè, come diceva qualcuno, tutto quello che non esce dal cervello della Direzione delle ferrovie, non si ritiene mai buono e pratico.

Ora quando noi abbiamo una infinità di enti interessati che ne riconoscono l'utilità, questi progetti devono essere sottoposti allo studio; o dimostrate che non sono nè utili nè pratici ed allora noi vi rinunzieremo, ma fino a tanto che questa dimostrazione contraria non viene fatta, noi non possiamo ritenere che da parte dell'Amministrazione si sia compiuto il proprio dovere: e davvero il quieto vivere, l'indifferenza, l'apatia, la mancanza d'amore al proprio dovere (dovere che dovrebbe ispirare i funzionari) dobbiamo riconoscere e lamentare nel personale ferroviario.

E quando io ho letto sopra qualche giornale, (e qui richiamo la vostra attenzione, onorevole ministro) delle accuse specifiche, delle gravi accuse, accuse che non furono mai smentite, questo per me rappresenta qualche cosa di grave; perchè quando si sentono delle accuse come quelle stampate dal giornale *La Ragione* di Roma e che furono raccolte da tutti i giornali di Genova, io credo che il dovere del Governo era di smentirle e di appurare se c'era qualche cosa di vero.

Ora mi viene sussurrato all'orecchio che si sarebbe fatta un'inchiesta. Io non so se sarà fatta con i soliti sistemi di mandare ancora dei funzionari dello Stato presso la Direzione generale per vedere che cosa c'è di vero nelle accuse divulgate, perchè io ricordo che tutte le volte che si mandano dei funzionari dello Stato a fare simili inchieste non si riesce mai a sapere nulla di positivo, anzi, qualche volta queste Commissioni riescono più ad un salvataggio che ad altro; ed io so di una Commissione d'inchiesta venuta anche a Genova, la quale, invece di andare a prendere informazioni da chi poteva darle, si è rivolta invece agli stessi accusati. Voi capite che cosa ne poteva risultare quando era lo stesso accusato che formulava la risposta.

Io ho voluto dire che al disotto della Direzione generale c'è tutta una categoria di funzionari i quali sono inetti o che quando lavorano, lavorano nel modo accennato.

Si è censurato qui l'acquisto dei carboni e di quelle locomotive di cui ha parlato

l'onorevole Bertolini e si è detto: ma sopra una spesa così enorme, com'è il bilancio delle ferrovie, è naturale che qualcuno di questi errori si verifichi.

E se fosse così, si potrebbe anche giustificare perchè la perfezione, che non c'è in nessuna industria, non potremmo pretenderla in questa. Ma non è così, perchè quello che voi credete sia l'eccezione, è quasi un sistema, è quasi una regola. Quindi io desidererei proprio che sopra questo punto riflettessero e provvedessero l'onorevole ministro e la Direzione generale delle ferrovie.

Poche parole sopra la necessità della costruzione dei vagoni. E basteranno poche parole perchè il ministro si è già dichiarato favorevole, ma le dirò per confortarlo, perchè qui è stata portata una tecria nuova. Si è detto che i vagoni, anche che ci fossero, non potrebbero servire perchè mancano le linee. Questo sarà vero in teoria, ma non è vero in pratica, perchè noi ci siamo trovati in molti casi che, se dei vagoni ci fossero stati, si sarebbero fatti viaggiare e come. E qui debbo dichiarare che, su questa parte, parlo a nome di tutti i deputati del Genovesato, delle Camere di commercio, dei municipi e delle Camere di lavoro, perchè abbiamo avuto riunioni fra Camere del lavoro e Camere di commercio ed il problema è della massima importanza. Quindi io mi meraviglio quando, da quella parte della Camera, (*la Destra*) si accenna a non volere questi carri, perchè proprio sono quei signori che rappresentano le industrie ed i commerci fuori di Genova, che telegrafavano ogni giorno: io debbo chiudere lo stabilimento, mettere alla porta centinaia e migliaia di operai, se voi non mi mandate il carbone. Da un solo vagone poteva dipendere di mettere, o no, alla porta centinaia e centinaia di operai: un vagone carico di macchine, di ghisa o di carbone è bastato, qualche volta, ad impedire che i lavoratori fossero messi in mezzo alla strada senza lavoro e senza pane.

I Municipi telefonavano e telegrafavano: manca la luce, dobbiamo lasciare all'oscuro le nostre vie. Di fronte a questi fatti bisognava pensarci seriamente.

Si dice che i vagoni in riparazione sono troppi. È vero; c'è un disagio anche perchè molti vagoni sono in riparazione. Ma perchè questo? Perchè non si volle applicare la demolizione a tutti quei vagoni che per aver compiuto quaranta anni di età, dovrebbero essere demoliti!

Invece questo non si fa, perchè mancherebbero i nuovi per sostituirli. Ma il giorno che avremo i nuovi carri, che potremo demolire i vagoni che hanno quaranta anni di età, potremo ridurre di molto i carri in riparazione.

E poi sapete perchè molte volte mancano i vagoni? Perchè i commercianti, quando arriva loro un vagone carico di merci, una volta scaricato, avrebbero il dovere di riconsegnarlo alla ferrovia; ma, invece dicono: se lo riconsegno alla ferrovia, tra quattro o cinque giorni, quando ne avrò di nuovo bisogno, non potrò più averlo, e quindi se lo tengono negli stabilimenti e non sono pochi i commercianti che praticano questo sistema.

Quindi si capisce che intanto questi vagoni non circolano e coloro che ne hanno bisogno gridano.

Io credo dunque necessaria la costruzione di questi vagoni, ma bisognerebbe tener presente anche quest'altro fatto: bisognerebbe che il ministro dei lavori pubblici si mettesse d'accordo col suo collega della guerra perchè le grandi manovre, invece di farle nell'epoca della vendemmia, si facessero in altro periodo di tempo.

Questo non è poi impossibile, ed è cosa che porterebbe un grande vantaggio al traffico ed al commercio.

Per tutte queste considerazioni, ho presentato l'ordine del giorno, che richiede una Commissione consultiva nei centri principali ed ho raccomandato che si attuino le linee che sono allo studio.

Dichiaro che mi compiaccio col ministro e colla Direzione generale perchè hanno preso in considerazione il progetto del presidente del Consorzio per la linea Ronco-Arquata, ma mi dispiace che non siano stati messi allo studio tutti quei progetti che dovrebbero raccordare la stazione di Mele colla linea Ovada-Asti.

Insomma bisogna dare maggiore autonomia e più responsabilità: non mi consta che, per quanti errori abbiano commesso i funzionari, uno solo sia stato punito. Perchè trovano sempre modo di dire: non è colpa mia. Ognuno scarica su gli altri la propria responsabilità, e quindi non si trova mai il responsabile.

Per ciò ho voluto dire queste poche parole, con la speranza che siano prese in considerazione. E concludo dicendo che ieri ella, onorevole ministro, col suo discorso, ha dimostrato grande amore per questo servizio e gran desiderio di dargli una fiori-

dezza, e provare che lo Stato può far prosperare anche l'industria delle ferrovie.

L'avverto però che tutto questo suo sforzo di volontà, tutto questo suo amore per il servizio riuscirà vano, se non saprà provvedere affinché ciascuno di questi funzionari abbia la responsabilità che gli spetta. I quali persino alle volte si ridono degli errori che si commettono a danno del traffico.

Se ella non avrà la possibilità d'impedire questo, qualunque sforzo faccia il ministro, qualunque sforzo faccia il Parlamento, riuscirà sempre vano, perchè saranno sempre frustrati i nostri propositi. (*Vive approvazioni*).

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno dell'onorevole Masi:

« La Camera, non trovando giustificate le notevoli differenze esistenti fra le varie categorie del basso personale ferroviario, nelle quali i massimi degli stipendi e delle paghe giornaliere si raggiungono con un numero di anni di servizio sensibilmente diverso fra categoria e categoria, ed in qualcuna son perfino irraggiungibili salvo casi eccezionalissimi; invita il Governo a rivedere e coordinare i ruoli organici, al fine di equiparare le condizioni di carriera del personale di categorie affini rendendo sicure le norme di avanzamento, e a provvedere perchè entro il periodo di tre anni i soprassoldi stabiliti dalla presente legge siano incorporati nelle paghe o stipendi, stabilendo — all'infuori degli aumenti periodici di tali assegni corrispondenti alle differenti responsabilità — soprassoldi fissi in base all'anzianità di servizio; sia per remunerare coloro che pur non potendo passare a categorie superiori rendono allo Stato lodevoli ed utili servizi, sia per attenuare in quanto è possibile le sperequazioni di trattamento tuttavolta perduranti per la casuale diversità di qualifiche del personale delle varie reti al momento della fusione pel passaggio allo Stato ».

Chiedo se questo ordine del giorno sia appoggiato da trenta deputati.

(*È appoggiato*).

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

MASI. Onorevoli colleghi. Il mio ordine del giorno ha per iscopo di eliminare, nei limiti del possibile, le sperequazioni di carriera e di trattamento economico ora esistenti fra le varie categorie del personale inferiore ferroviario, sperequazioni che non si possono far cessare cogli aumenti di paga fissati in massa dalla legge che stiamo di-

scutando; anzi, a mio credere, coi nuovi provvedimenti tali differenze verranno aggravate, dappoichè tanto gli agenti anziani che i giovani sono trattati alla medesima stregua, senza che siasi tenuto conto dei loro anni di servizio.

Dico questo non già perchè io non approvi gli aumenti di soldo così come sono stati proposti e che sono indispensabili se si vuol dare a tutti un immediato aiuto qualsiasi, ma perchè, purtroppo, la natura umana è tratta sempre a fare dei confronti.

Mi rendo conto delle difficoltà che si possono incontrare per un simile riordinamento, ma visto che l'onorevole ministro, con molto senso di umanità, ha ieri annunciato alla Camera che avrebbe portato il minimo del salario a lire 2.50, compresa la indennità di alloggio, mi pare che un tale riordinamento s'imponga.

Chi esamina le tabelle organiche delle ferrovie, non può fare a meno di rimanere sorpreso di fronte alla diversità di trattamento esistente anche fra il personale appartenente ad una stessa categoria; ad esempio, mentre i manuali possono ottenere il massimo della paga con 30 anni di servizio, i pulitori la conseguono a 27 e, nelle categorie affini, i lumai a 20 anni, gli untori a 19 ed i deviatori a 18, quando invece alcuni altri raggiungono la retribuzione massima dopo 26 anni. E questi aumenti si fanno di 10 in 10 centesimi ogni triennio: un vero e lento stillicidio che rende inapprezzabile il progressivo, ma lieve miglioramento.

Vi sono inoltre categorie alle quali non si può accedere senza provenire da altre categorie inferiori e nelle quali non è possibile raggiungere il soldo massimo se non in casi eccezionalissimi. Cito ad esempio quella modestissima dei capi-conduttori, i quali possono ottenere il massimo della loro paga dopo venti anni di grado. Orbene, se si pensa che per ottenere la nomina di capo-conduttore è necessario aver prima fatto il frenatore, il guardia-freno, il conduttore, i quali gradi richieggono complessivamente non meno di dodici anni di carriera — senza contare i quattro anni di avventizio — si comprende facilmente che soltanto i più giovani e sono casi eccezionalissimi — possono arrivare a capo-conduttore sui 35 anni di età ed ottenere il massimo dello stipendio a 55 anni, mentre sono in procinto d'essere collocati a riposo.

Io sarei quindi del parere di raggruppare alcune di queste categorie fissando per cia-

scun gruppo un progressivo ed equo miglioramento, in modo che il massimo della retribuzione giornaliera si possa da tutti ottenere al 25° anno di effettivo servizio.

A coloro poi che per insufficienza di cultura non sono in grado di conseguire il passaggio a categorie superiori, ma che pur prestano lodevole servizio, si dovrebbe accordare un soprassoldo d'anzianità, sia pure modesto.

Adottando un tale sistema si verrebbero anche ad eliminare in parte le disparità di trattamento che si sono create nel basso personale allorquando lo si dovette fondere in un ruolo unico, col passaggio dall'esercizio privato all'esercizio di Stato. Queste disparità derivarono dall'essersi fatta la fusione del personale appartenente alle tre Reti attenendosi letteralmente alla qualifica che ogni agente aveva in quel momento; e mi spiego: la Società Adriatica non ammetteva che uno potesse passare conduttore senza aver fatto successivamente il frenatore ed il guardia-freno; la Mediterranea reclutava il personale viaggiante col grado di frenatore dal quale poi si passava conduttore; la Sicula invece nominava i suoi conduttori dagli allievi che avevano fatto sei mesi di tirocinio.

Nella ferrovia a trazione elettrica della Valtellina poi l'Adriatica assunse in servizio degli agenti colla qualifica di conduttore, alcuni dei quali sono passati in seguito nella categoria dei macchinisti ed altri nel ruolo del personale viaggiante, coprendo così posti di carriera con danno di quest'ultimo: altrettanto dicasi per i capi frenatori e per le guardia merci.

Ne è quindi derivato che regolando la fusione del personale secondo le denominazioni dei vari agenti, quello dell'Adriatica e della Mediterranea, pure avendo un numero maggiore di anni di servizio, si è trovato posposto al personale della Sicula.

Le conseguenze di questo grave inconveniente non potranno certo sparire con un aumento generale degli stipendi, ma bensì colla concessione di un soprassoldo di anzianità, il quale servirebbe a remunerare convenientemente coloro che, per fatti indipendenti dalla propria volontà, non possono passare in altre categorie, o che per essere molto indietro nel ruolo, si trovano nell'impossibilità di raggiungere la paga massima della categoria cui appartengono; e varrebbe inoltre ad accontentare coloro che col passaggio delle ferrovie allo Stato hanno avuto un trattamento non corrispon-

dente alla loro qualifica ed alla loro anzianità di servizio.

Io credo, onorevole Sacchi, che, accogliendo queste mie proposte, riuscirete a soddisfare le aspirazioni della grandissima maggioranza del personale; e vi sarà poi facile mantenere in corso della vera disciplina, quella disciplina cioè che non è già effetto della paura dei castighi, ma effetto invece della riconoscenza e della devozione verso coloro che dimostrano di curare assiduamente il benessere dei propri dipendenti; i quali sentimenti voi avete già saputo acquistarvi in gran parte colla presentazione della presente legge. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno dell'onorevole Casciani:

« La Camera, riconoscendo l'utilità di una perfetta organizzazione del servizio sanitario delle ferrovie, a tutela degli agenti, del pubblico e degli interessi morali ed economici dell'amministrazione, afferma la necessità di mantenere l'attuale ordinamento sanitario, con un servizio centrale diretto da un ispettore medico, indipendente da altri servizi, e di rafforzare l'autorità dei medici di riparto onde questi possano svolgere, liberi da eccessivi ostacoli burocratici, la loro opera nell'interesse del servizio ».

Domando se questo ordine del giorno sia appoggiato da trenta deputati.

(È appoggiato).

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

CASCIANI. Onorevoli colleghi, io militerò ad esaminare una sola parte del complesso ordinamento ferroviario, che per il suo carattere tecnico e scientifico non fu trattata dagli oratori precedenti; intendo alludere all'ordinamento sanitario.

Quando fu annunciata, come imminente, la presentazione di un disegno di legge sulle ferrovie, comparvero una serie di proposte, tra cui quella di riformare il servizio sanitario abolendo il servizio sanitario centrale.

Questa tesi fu sostenuta nella Giunta generale del bilancio dall'onorevole Rubini, e nella Camera con l'autorità, che tutti gli riconoscono, dall'onorevole Nofri.

L'attuale disegno di legge lascia immutato l'ordinamento sanitario delle ferrovie, quindi la mia parola potrebbe in questa occasione parere superflua: ma, poichè la questione fu trattata dagli oratori ricordati, e perchè l'ordinamento delle ferrovie non sortirà dalla presente discussione, ma verrà rimandato a proposte future, è opportuno

esaminare se convenga portare all'ordinamento sanitario le modificazioni che furono proposte, o se non convenga invece rafforzarlo, perfezionarlo, onde sia in grado di svolgere meglio l'opera sua a favore degli agenti e della azienda ferroviaria.

Quale debba essere e come debba essere costituito il servizio sanitario delle ferrovie, perchè risponda al compito suo, ci appare evidentemente dalla storia dell'esercizio privato. Quando il servizio era esercitato dalle due società Adriatica e Mediterranea, si avevano due ordinamenti sanitari diversi. L'Adriatica aveva il servizio sanitario affidato ad un direttore tecnico, le statistiche necessarie a seguire l'andamento della morbosità, numerosi controlli, vigili, pronti, efficaci. La Mediterranea invece aveva l'assistenza sanitaria dipendente da un direttore amministrativo, senza statistiche, e con scarsi controlli.

Da questa diversità di ordinamento si ottennero i risultati, che furono ricordati dalla Commissione d'inchiesta delle ferrovie, di cui fu relatore l'onorevole Saporito.

L'Adriatica ebbe una morbosità di 103 casi per cento ed una durata media di ogni caso di malattia di dodici giorni; la Mediterranea invece ebbe una morbosità di 145 casi per cento ed una durata media di quindici giorni. La differenza tra questi risultati è spiegata dalla differenza di ordinamento, perchè nell'Adriatica c'era un ordinamento agile, pronto, sollecito, che mancava assolutamente nella Mediterranea.

Quando si istituì il servizio di Stato che provenne dalla fusione delle due reti, si volle opportunamente istituire il servizio sanitario sulla base di quello adriatico, appunto perchè si conoscevano i risultati migliori che se ne erano ottenuti. E fin dai primi anni dell'esercizio statale si ottenne in tutte le reti questo risultato: una media di 120 casi per cento, che risultava dalla media dei 103 della rete Adriatica e dei 145 della Mediterranea. Se si fossero adottati nella rete statale gli stessi criteri che si erano adottati nella rete Mediterranea e si fossero constatati per tutte le reti i 145 casi per cento e una durata di 15 giornate per caso, si sarebbero avuti dei risultati economici disastrosi.

PIETRAVALLE. Dipendeva dalla diversità delle zone, dalla malaria.

CASCIANI. La malaria era anche nel personale adriatico, ma mentre sotto il regime adriatico la malaria si ridusse dal 25 al 3 per

cento, nella Mediterranea invece, si mantenne in tutto il suo rigore. Soltanto quando si applicarono anche alla Mediterranea gli ordinamenti dell'Adriatica si ottennero notevoli miglioramenti sulle linee joniche, calabresi e maremmane.

Se dunque, si fossero adottati nella rete statale i metodi che si adottavano nella rete Mediterranea o anche se si fossero adottati metodi di controllo meno rigorosi di quel che fu fatto, noi saremmo andati, fino dai primi anni, incontro a un aumento notevole di morbosità con grave danno economico dell'azienda ferroviaria.

L'aumento della morbosità influisce sull'azienda, anche a prescindere dall'influenza morale ed igienica, per le malattie che si verificano negli agenti in una doppia maniera: sia perchè nel personale di fatica i frequenti casi di malattia obbligano la sostituzione immediata con avventizi, esponendo l'Amministrazione ad una spesa maggiore, sia perchè gli agenti specializzati che non si possono sostituire sul luogo debbono essere trasferiti da altri centri (come avviene per il personale di stazione e dei treni che non può essere improvvisato da un momento all'altro), il che porta poi dei vuoti nelle file degli impiegati che devono essere riempiti con aumenti di organico. Quindi si ha un aumento immediato di spesa per pagamento degli avventizi e un aumento permanente nella spesa d'esercizio dovuta all'aumento di personale stabile con aggravio al fondo pensioni.

E che si possa arrivare a un risultato come quello a cui ho accennato, vale a dire ad un aumento notevole della morbosità, ove si rallentassero i controlli, risulta evidente da quello che è avvenuto nel 1909, per l'aumento della morbosità del quale si è tanto parlato in questi giorni e del quale occorre ancora parlare in questa Camera per ristabilire la verità.

Nei primi anni di esercizio delle ferrovie statali la media della morbosità, che si era iniziata con 120 casi per cento, si mantenne quasi costantemente al medesimo livello. Si manifestò una certa tendenza, come risulta dalle statistiche allegate alla relazione della Giunta generale del bilancio, nell'aumento del numero delle giornate di malattia, aumento che, bisogna dirlo, non dipende da malavoglia degli agenti, perchè si verifica in quelle malattie per cui la malavoglia non ha alcuna influenza, come nelle lesioni traumatiche, e nella malaria. Il che significa che esistono delle condizioni di in-

dole generale che occorre studiare negli elementi che le determinano e che non conviene attribuire esclusivamente a cagioni di indele morale.

Dopo il 1908, avvenne, per altro, un fatto singolarissimo di insolita gravità. Nel 1909, cioè, senza che intervenissero cagioni speciali a determinare o a spiegare l'aumento della morbosità, questa crebbe da 121 a 131 per cento, con l'aumento di 17 mila casi, con lo stesso numero di impiegati, mentre la media della durata delle giornate di malattia, crebbe in quello stesso anno da 12 a 14, in modo da portare un aumento totale di 463,000 giornate di malattia.

Se si pensa che una giornata di malattia, in media, fra impiegati a stipendio e a paga, si può calcolare 4 lire, sono circa 1,860,000 lire perdute per lavoro pagato e non fatto.

Vede la Camera quale influenza può avere un servizio sanitario ben fatto sopra l'esercizio ferroviario!

PIETRAVALLE. C'era la ragione di questo aumento. La legge del 1908.

CASCIANI. Ho prima constatato il fatto; ora vengo al commento. Perché avvenne questo fatto? Io fui dei primi a denunciarlo fin dall'anno passato. Inaugurandosi a Firenze il Congresso medico ferroviario, richiamai su questo fenomeno la più scrupolosa attenzione dei medici ferroviari, perché l'aumento della morbosità era veramente impressionante.

Per ammettere che questo aumento fosse derivato da cause naturali nelle quali non avesse influenza la volontà degli uomini, bisognava ammettere che ci fosse stata qualche epidemia, il che non era, o qualche malattia avesse avuto maggior violenza in quell'annata, ma neanche questa obiezione resisteva alla critica spassionata e serena.

Bisognava ricercarne le ragioni in altri elementi. Nel 1909, era andata in vigore la legge del 1908, per cui gli agenti che prima, dopo tre giorni di malattia, avevano la ritenuta di un terzo dello stipendio, furono ammessi a godere della totalità della paga.

Gli agenti ferroviari a stipendio, anche sotto le Società, ebbero completa la paga tanto nei primi tre giorni di malattia, quanto nei consecutivi. Soltanto gli agenti a paga, nei primi tre giorni perdevano la paga, ma i consecutivi perdevano un terzo dello stipendio.

Con la legge del 1908, solo questi agenti a paga vennero ammessi al beneficio dell'intera paga come se fossero in servizio.

Ora, l'aumento della morbosità avvenne appunto negli agenti a paga, non in quelli a stipendio. Il che mi fece insorgere quando vidi il provvedimento dell'articolo 7, col quale si colpì contemporaneamente gli agenti a stipendio e quelli a paga, mentre quelli a stipendio non avevano nessuna parte nell'aumento della morbosità. (*Interruzione dei deputati Nofri e Giulietti*).

Il fatto è questo ed è inconfutabile.

Dirò all'onorevole Nofri, che pare contesti questa affermazione come, prima della legge del 1908, all'aumento della morbosità concorrevano gli agenti a stipendio più che quelli a paga perché, perdendo questi ultimi, dopo tre giorni, una parte della paga avevano lo stimolo economico del ritorno al lavoro che non avevano gli agenti, ma dopo che con la legge del 1908 tale stimolo venne a mancare anche negli agenti a paga, si verificò in questi un notevole aumento di morbosità. Il che è doloroso a constatarsi, ma è naturale perché la natura umana tende a profittare anche delle cose migliori, per volgerle a proprio vantaggio.

Ma io non credo che questa sia stata la sola causa che ha portato tale perturbamento: un'altra causa abbastanza grave va ricercata nello stato di disorganizzazione nel quale si è trovato il servizio medico in quell'annata eccezionale.

A questo proposito occorre ricordare una pagina non lieta del servizio sanitario delle ferrovie.

Nel 1907 il Parlamento approvò una legge, con cui riconobbe la necessità di dare ai medici di riparto un maggior compenso e stabilì il pagamento delle indennità, dovute loro in base alla legge degli infortuni.

Poiché nel servizio medico ferroviario questo fatto era avvenuto, non verificatosi mai per nessun'altra categoria di funzionari: mentre la legge per gli infortuni aveva stabilito per tutti i medici l'indennità per le visite dipendenti da infortuni, le Società ferroviarie, valendosi della ragione del più forte, ricusarono di riconoscere loro il diritto al compenso stabilito per legge e non vollero pagare; nè i medici vollero intentare alle Società una causa che senza dubbio avrebbero vinto.

Nel 1907 finalmente questo diritto al pagamento dell'indennità fu ai medici riconosciuto con legge: però per il pagamento di tale indennità come quello dei tenui compensi aumentati non poté avvenire senza la pubblicazione del regolamento. Ma con inaudita violazione di legge il Governo non

pubblicò questo regolamento fino al primo luglio 1909: donde proteste, agitazioni del personale medico, interrogazioni, interpellanze da parte dei deputati per invitare il Ministero a compiere il proprio dovere.

È evidente che in tale stato di cose, i medici avevano diritto di protestare contro i dirigenti perchè ritardavano la pubblicazione del regolamento, venendo così a disconoscere un diritto acquistato per legge.

Da questo conflitto nacque quasi inavvertitamente una diminuzione di controllo, una maggior larghezza nel riconoscere gli agenti ammalati perchè i medici si trovavano tra l'incudine della Direzione generale che voleva il rigore e il martello degli agenti che preferivano la dolcezza, e dato il loro malcontento contro la Direzione generale, che sembrava non voler riconoscere i miglioramenti cui avevano diritto, il controllo si rallentò inavvertitamente anche perchè la mancanza del regolamento impedì la nomina dei trecento medici vacanti nella pianta organica dei vari compartimenti.

E che la cosa sia appunto così, è provata dal fatto che senza bisogno di una legge speciale si torna a poco a poco allo stato normale.

Infatti pubblicato il famoso regolamento, nominati i 300 medici mancanti, pagati i compensi e le indennità, a poco a poco rientrò la calma nel personale sanitario e l'opera dei medici di riparto riprese la sua efficacia. Così nel 1910 i casi di morbosità sono diminuiti da 131 a 114 per cento ottenendosi una media che non si era mai avuta durante tutti i periodi precedenti, con un risparmio di 157 mila giornate, le quali, calcolate col solito sistema di 4 lire al giorno, rappresentano circa mezzo milione di lire.

NOFRI. Sono migliorate le condizioni igieniche.

CASCIANI. Il miglioramento, onorevole Nofri, non può esservi da un anno all'altro...

PRESIDENTE. Parli alla Camera, onorevole Casciani, e sia breve; tanto più che è entrato in un certo argomento...

CASCIANI. Onorevole Presidente, l'argomento attuale rientra appunto nel mio ordine del giorno.

Infatti io sostengo che i miglioramenti nell'andamento della morbosità che si sono verificati nel 1910, per effetto dei quali si è avuta una diminuzione di 156 mila giornate di lavoro, non si sarebbero potuti verificare senza un controllo rapido e soprattutto senza l'opera vigile, accurata e persistente dei medici di reparto.

Ma, anche senza considerare questi vantaggi, che pure non sono trascurabili, esaminiamo se sarebbe più economico modificare l'attuale ordinamento sanitario con la soppressione del servizio centrale.

È questa la tesi che intendo combattere ora perchè la proposta non risorga per opera della Commissione che secondo l'emendamento accolto dal ministro dovrà proporre il nuovo ordinamento ferroviario. (*Interruzioni*).

Vediamo quindi se la modificazione proposta, anche prescindendo da queste considerazioni di non lieve valore, porterebbe una reale economia all'azienda ferroviaria.

Il servizio medico ferroviario è costituito attualmente da oltre 2 mila medici di reparto, personale ausiliare, che viene pagato colla somma complessiva di 700 mila lire, il che vuol dire che ciascun medico costa in media circa 300 lire all'anno. Per questa misera somma l'Amministrazione delle ferrovie ha a sua disposizione numerosi medici condotti, specialisti, clinici medici, clinici chirurghi, il fior fiore della medicina italiana.

Sarebbe quindi irragionevole abolire questo sistema che risponde meglio di ogni altro, che costa meno e che esercita un'assistenza sanitaria molto efficace.

I medici in pianta, sono circa 50, e anche questi non costano una somma molto rilevante, sono male retribuiti e, come ha ricordato ieri l'onorevole Pietravalle, sono insufficienti per un controllo vigile alla periferia, onde dovrebbero esser aumentati anzichè diminuiti.

Al centro non vi sono che 9 medici: l'ispettore capo, due capi divisione, un ispettore, 5 aiutanti, mentre al centro dovrebbe esservi un servizio molto più completo per provvedere alle molteplici mansioni come la lotta contro la malaria, il servizio degli infortuni, il pronto soccorso, la previdenza, il personale, la difesa dalle malattie infettive, l'igiene dei locali e dei dormitori, la disinfezione dei mezzi di trasporto, tutte importanti, che reclamano l'opera di un personale esperto ed operoso: mansioni di alta importanza economica e sociale che non possono essere adempiute se non da chi abbia la necessaria preparazione scientifica.

Il numero dei medici al centro non potrebbe quindi essere in nessuna maniera diminuito, senza portare un grave perturbamento all'opera di assistenza sanitaria.

E allora che s'intende di fare? Si possono mettere tutti questi medici alla dipen-

denza di un capo servizio amministrativo? Se la riforma deve consistere soltanto in questo, mi pare troppo misera cosa perchè la Camera debba occuparsene seriamente; non è con l'ipotetica economia di poche migliaia di lire che si riordina e si rafforza un servizio, mentre è indispensabile che a capo dell'ordinamento sanitario vi sia un funzionario medico. Un capo, non medico, non avrebbe alcuna autorità sul personale dipendente, susciterebbe i risentimenti di tutto il corpo sanitario, non potrebbe avere attitudine ad imprimere al servizio celerità d'azione e unità d'indirizzo.

Onorevoli colleghi, mi affretto alla conclusione.

L'andamento della morbosità non può essere contenuto in limiti normali che per opera dell'azione continua, intelligente dei medici di reparto e del servizio sanitario centrale.

Soltanto è necessario rinvigorirlo nelle sue funzioni e renderlo indipendente dagli uffici burocratici che ne ostacolano l'azione. Bisogna inoltre rialzare l'autorità e il prestigio dei medici di reparto dinanzi agli agenti, senza sconfessarli quando compiono il loro dovere.

Questa è l'unica, la vera riforma che si può e si deve fare.

La proposta soppressione del servizio centrale non risponde a ragioni di economia, di semplicità, di rapidità; non farebbe conseguire alcun vantaggio morale e disciplinare all'azienda ferroviaria.

Non si riesce quindi a comprendere come ad ogni piè sospinto si tenti ferire nel cuore una istituzione che comprende duemila sanitari fra i migliori del Paese, che hanno dato tante prove di valore ed hanno fatto tanti sacrifici a favore dell'Amministrazione ferroviaria.

A chi giova dunque la riforma? Non all'Amministrazione, al Paese neanche; forse potrebbe giovare a chi sulle rovine del servizio sanitario cerca fondare la propria fortuna, o a qualche infingardo che nel rallentamento di ogni controllo spera potersi godere impunemente gli ozi beati di malattie che forse non ebbe mai.

Ma non è di costoro che debbono occuparsi il Governo ed il Parlamento. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Segue ora l'ordine del giorno dell'onorevole Turati, del quale do lettura:

« La Camera invita il Governo a studiare e presentare entro l'anno un disegno di legge, che instauri e disciplini l'istituto della

conciliazione e della soluzione arbitrale temporanea delle controversie e dei conflitti di carattere collettivo fra il personale e le amministrazioni delle grandi industrie dei trasporti, siano esse di Stato o assunte da imprese private; soluzione la quale, in quanto sancisse pattuizioni o disposizione nuove, eccedenti la interpretazione e applicazione delle leggi, dei regolamenti e dei patti in vigore, e importasse maggiori aggravii ai bilanci, in caso di protesta di una delle parti, non sarà esecutiva, rispetto alle imprese private e al loro personale, se non quando adottata all'unanimità, giusta i criteri del disegno di legge Cocco-Ortu-Giolitti, n. 83; e, rispetto alle imprese e al personale di Stato, se non dopo la ratifica, espressa o presunta, dei due rami del Parlamento ».

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

(*È appoggiato*).

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

Raccomando nuovamente e vivamente agli onorevoli deputati di attenersi all'argomento.

TURATI. Io debbo, per dovere di coerenza e di coscienza, ricantare una vecchia canzone, che non fu, debbo convenirne, accolta, le volte precedenti, da eccessivo entusiasmo!

Mi basterà quindi accennarne le strofe. Credo però che l'argomento (se mai l'osservazione del nostro rispettabilissimo Presidente era rivolta particolarmente a me) si attenga strettamente al disegno di legge; e, più che all'articolo 12, a cui aderirebbe formalmente, tocchi alla radice, al cuore stesso della legge; a quel cuore, per essere più esatto, che nella legge non c'è; il che la fa essere una legge nè viva nè vitale.

PRESIDENTE. Facciano quello che credono! Ma se fanno così, inventano loro i regolamenti!

La mia raccomandazione però non era diretta a lei particolarmente, onorevole Turati. Ma io ho sentito trattare or ora, per esempio, di questioni sanitarie; ho cercato se nella legge vi fosse un articolo che ne parlasse, e non c'è! Naturalmente tutto ci si può fare entrare! (*Bravo!*)

TURATI. Poichè, nel mio ordine del giorno, c'è appunto l'invito a presentare un disegno di legge, potevo supporre che le apparenze avessero provocato la critica preventiva dell'onorevole Presidente. Ad ogni

modo, entriamo in argomento e non perdiamo tempo in troppi preamboli.

Una grande reticenza, e questa non è soltanto la mia impressione, ha dominato questa discussione. In fondo, ciò che ha promosso la legge, ciò che fu il sottostrato di tutto il dibattito, è ciò di cui si è meno parlato, è ciò di cui si è più ad arte taciuto.

COLAJANNI. La paura dei ferrovieri...

TURATI. L'onorevole Colajanni anticipa il mio pensiero, che io volevo esporre con una certa gradualità, per non urtare troppo le ipocrisie convenzionali. Il protagonista rimase celato fra le quinte. O, se qualcuno ne ha parlato, ne parlò, *excusatio non petita*, per negarne la esistenza. La Camera, si disse, non subisce intimidazioni, non cede a gesti di minaccia, essa è superiore a queste miserie, e rende giustizia a tutti, impassibile, anche se la giustizia non sia pretesa, o in qualunque più strana forma venga pretesa!

Tutti però ben sappiamo che, senza quelle minacce, non si sarebbe mai parlato di questa legge; nè di questi miglioramenti, nè di questo riordinamento. E già l'onorevole Murri, da questi banchi, anch'esso molto inascoltato, eccitava i colleghi a questo esame di coscienza e a questa confessione; ma voi l'avete ricusato per confessore. Proclamiamolo ad ogni modo: la minaccia è stata la genitrice insieme e la levatrice del disegno di legge. (*Interruzioni*).

Nè io me ne dolgo; perchè non sono quacquero e ammetto l'utilità dell'intervento degli interessi di gruppo: se la forma, se il gesto talvolta sono imperiosi, teatrali, ciò si spiega con la tradizionale sordità dei poteri, insensibili quasi sempre a forme di sollecitazioni più serie, più corrette, più ragionevoli.

Certo è che Camera e Governo, e fecero bene, hanno concesso, hanno concesso largamente; si è anzi stabilita una edificante gara di generosità tra i banchi del Governo e i vari settori della Camera...

FIAMBERTI. Vi dispiace?

TURATI. ...Dissi anzi che me ne compiacio. Rilevo il fenomeno. Una gara tra ministri di oggi e quelli di ieri e quelli di domani (è un domani biblico, s'intende, onorevole Sacchi, quello a cui accenno!), tra Sacchi e Bertolini, che volle parere più largo di Sacchi, e così di seguito: insomma una bellissima, una nobilissima gara di giustizia e... di milioni. (*Interruzioni*).

Ma nei corridoi, però, nei corridoi si mormora un altro discorso. Ad uno ad uno, sottovoce, i deputati si chiedono a vicenda impensieriti: e domani? e fino a quando du-

rerà questo rattoppo? quali altre concessioni si dovranno fare? quando? in quale misura?

Si era, in verità, cercata un'altra foglia di fico: agli aumenti pei ferrovieri si tentò di sovrapporre la riforma dell'ordinamento. Un solo articolo, ma in testa agli altri, per darsi un'aria decente di disinvoltura...

Senonchè, come era prevedibile, i miglioramenti sono venuti e la riforma dell'ordinamento è stata licenziata. Le quattro Direzioni compartimentali, i quattro staterelli ferroviari che erano tutto ciò in cui la riforma si sostanzava, sono già passati nel limbo; tant'è, lo sanno tutti, che domani accorderemo, non all'onorevole Sacchi, che sarebbe qualcuno, ma a un anonimo suo successore del domani o del posdomani (nel 1911, si sa, ci sono le feste cinquantarie e non si tocca nulla; poi c'è la Commissione famosa, che dovrà studiare, eccetera, eccetera), a un ministro ignoto (*Interruzioni del deputato Rava*), che magari potrebbe essere l'onorevole Rava che m'interrompe, gli accorderemo, dicevo, i pieni poteri, senza nulla prefiggere, nulla pregiudicare, senza esprimere un concetto nostro qualsiasi sul riordinamento. Non sarà il voto di fiducia a un Governo, poichè ignoriamo quale allora sarà e con quali propositi; non alla istituita Commissione, puramente consultiva, non nominata da noi, la quale proporrà qualche cosa che noi ignoriamo, che qualcuno, che ignoriamo egualmente, eseguirà o non eseguirà a suo beneplacito. È bensì un voto di sfiducia che il Parlamento dà a se stesso.

Se il sistema si estendesse ad altre Amministrazioni, poniamo alla Giustizia o alla Pubblica istruzione o ai Dicasteri militari, sarebbe l'abdicazione del Parlamento e dello Stato rappresentativo in mano alla burocrazia, in mano all'ignoto, in mano al caso. E mi duole tanto più che questa abdicazione, questa confessione d'impotenza, avvenga in una materia così importante come questa; che attiene ai nuovi aspetti, e i più moderni, direi quasi avveniristi, dello Stato che evolve al tipo industriale. Ed è almeno curioso che ciò avvenga proprio in questo anno, consacrato a celebrare il cinquantenario dell'unità nazionale, e avvenga per questa sola e confessata ragione: che un ordinamento decretato dal Parlamento italiano sarebbe, si ritiene, talmente insidiato e minato da tutte le cupidigie, le rivalità, i contrasti del regionalismo, che uno solo sarebbe il risultato possibile: la rovina insieme delle ferrovie e del paese.

Ma allora, se lo Stato si ritira, se si dichiara impotente, il sindacalismo, è naturale, viene avanti e prende il suo posto. Noi portiamo, ancora una volta, la nostra acqua in gran copia al molino sindacalista. Date simili confessioni di impotenza, io stesso comincio a chiedermi, se la formula famigerata: « la ferrovia ai ferrovieri », ossia l'esercizio cooperativo delle ferrovie ad opera dei rispettivi lavoratori; se questa che sembrava a tutti, fatta eccezione del professore Pareto, un'allegria strampaliera, non potrebbe invece, dacchè il Parlamento si disinteressa dell'azienda e se ne rimette a dei poteri anonimi, essere cosa meno stramba che non apparisse alla prima impressione!

Tiriamo le somme. Questo disegno di legge e questa discussione certificano dunque il fallimento della vostra politica di prevenzione degli scioperi, e contro le altre minacce del personale, a base di contro minaccia punitiva. Non rispondete che ciò non è vero, perchè noi abbiamo qui concesso soltanto ciò che la giustizia esige. Verissimo; ma anche questo non si sarebbe concesso, senza... (non dirò la paura, non è parlamentare)... senza... la preoccupazione dell'avvenire!.

E tutti, ripeto, si domandano: e domani?

Il quale domani, badate, onorevole Sacchi, non è più un domani biblico, un domani metaforico. Forse voi contate sulle vicende politiche, sugli avvicendamenti ministeriali, insomma sulle rotazioni, sul « rovescio » parlamentare! (*Si ride*).

Badate, onorevole Sacchi; potreste ingannarvi. Perchè questo domani potrebbe essere un vero domani, molto prossimo, molto imminente, il domani, a un dipresso, del calendario.

I provvedimenti furono parziali; il rincaro aumenta; la stessa sollecitudine, con cui avete provveduto, incoraggia gli interessati a ripetere il gioco; l'appetito, infine, viene mangiando.

Molti bisogni, anche legittimi, rimarranno ancora insoddisfatti; e, se poi domanderete al personale, con le cointeressenze, coi cottimi, un soprappiù di lavoro e di diligenza, saranno nuove cagioni di richieste... e di concessioni. Ma la questione si ripresenterà in condizioni diverse pel Governo e forse meno liete. Oggi avevate di fronte il personale diviso, nelle organizzazioni, nei metodi; il Sindacato e la Federazione in lotta; i sindacalisti contro i riformisti e così via. Domani tutto questo potrà sparire e formarsi

— come sarebbe logico e augurabile — unità di sodalizi, di metodi, di rivendicazioni. E, poichè i vari dragoni del bilancio, e le varie autorità tecniche del Parlamento, dall'onorevole Bertolini all'onorevole Rubini, all'onorevole Ancona, e a tutti quanti, pur essendo agli antipodi in tante altre cose, concordano in questo presagio: che i bilanci ferroviari, come del resto il bilancio più vasto dello Stato, vedranno restringersi i loro margini; è lecito chiedere: dove prenderete i nuovi fondi che vi occorreranno?

Ed ecco profilarsi la possibilità di un nuovo sciopero, più seria di quella che abbiamo ora sventata, col suo corteo di ostruzionismo, *sabotage* e altre delizie.

Sta bene. Il presente Ministero può dire: *après nous le déluge*. Ma, se i ministri passano, la Camera rimane, noi rimaniamo, e rimane forse anche il paese...

E allora, ecco la ricetta: dovremo — fu ripetuto — « rinforzare la disciplina ». Lo han detto parecchi oratori in tono solenne: ed anche l'onorevole Sacchi ha accennato, più sobriamente, che, dopo questi sacrifici doverosi dello Stato, si imporrebbe al personale un più rigoroso dovere di disciplina.

Traduceva testè l'onorevole Goglio: « scacciate gli agitatori; adoperate il pugno di ferro; così rinforzerete la disciplina! » Suppongo (sono temerario?) che l'onorevole Sacchi ci penserà due volte, quattro volte, forse otto volte, prima di accogliere così fraterno e illuminato consiglio; ardisco, anzi, confessarvi che la mia chiarissima intuizione è che egli si guarderà bene dal secondarlo. E il perchè non occorre ve lo dica io, che non ho autorità in questa materia: ve l'ha detto chiaramente testè un generale, generale, sia pure, dei doganieri, l'onorevole Masi, insomma un pezzo grosso del militarismo: « piano, piano! — egli ammoniva, con questi pugni di ferro! che potrebbero rompere la testa di chi se ne vale; la prima disciplina, la sola vera, si ottiene con la fiducia, con la stima, con l'amore, con la gratitudine anzi (fu la sua precisa parola) meritata dall'Amministrazione, ispirata dai capi! »

La parola acquista autorità dall'essere chi la pronunciava la perfetta negazione di tutto ciò che sia sospetto di sovversivismo. Dunque, teniamocelo per detto anche noi: la disciplina non si rinforza coi pistolotti oratori.

Ma io mi preoccupo di qualcos'altro, che è assai peggiore dello stesso sciopero; ed è lo stato d'animo che nasce dalla sua pos-

sibilità; la tensione che perdura nell'attesa di un conflitto violento. Avviene come fra gli Stati: la guerra è certo un disastro; ma la pace armata è forse un disastro tanto maggiore, che da molti si desidera (non dico a ragione) che la guerra scoppi, per metter fine, almeno per qualche tempo, a quella tensione e allo sperpero continuo di quattrini e di forze che ne consegue. Quanto costa, questa pace armata, questo stato di diffidenza, d'ostilità latente, alle Ferrovie dello Stato? Credo si potrebbe calcolarla in soldi e danari. E sarebbero milioni e miliardi, a lungo andare! Voi correte dietro a uno schema perfetto di ordinamento. Supponiamo che la Commissione, che verrà nominata, che ignoriamo quale sarà, lo scopra questo famoso ordinamento modello, che il ministro del tempo, che ci è profondamente ignoto anche lui, lo attui fedelmente. Or bene: sarà pena sprecata!

Sì, sarà pena sprecata, se a questo ipotetico ordinamento ideale delle ferrovie mancherà l'anima; ossia il convergente buon volere dei 150,000 vostri lavoratori. Avrete un magnifico cronometro a cui mancherà la molla; la bellissima donna di Alfredo De Musset: *Elle était belle si la nuit...*! Bellissima; ma priva di vita!

Or bene, io pensavo che la democrazia, salita al potere (è la frase di rito!), avesse la possibilità di stampare un'orma in questo campo, creando l'organo della giustizia, della profilassi razionale nei conflitti economici. Che cosa, se non questo, può fare la democrazia? Che cosa, se non sostituire, all'inane empirismo del reprimere, la lungiveggente prevenzione dei mali avvenire? Dal punto di vista socialista si può discutere, e si discute di fatto, se il compito dei socialisti sia questo. Qui le scuole disputano fra loro: e chi dice che i conflitti s'hanno da da attutire, chi dice che giova meglio acuirli al possibile.

Ma, dal punto di vista democratico, se una democrazia esiste e vuol giustificare il suo nome e la sua funzione, non ci può essere dubbio; essa non può che lubrificare, insinuare cuscinetti fra gli interessi che cozzano, dare formule di diritto alle pretese legittime che urgono, affrettare con prudenza, anticipare con saviezza, le concessioni necessarie!

E questo spiegherebbe l'onorevole Sacchi, ministro radicale, ai lavori pubblici. Se ne è tanto sorriso: farà i ponti e le strade secondo i precetti del Patto di Roma? Darà agli argini il suffragio universale? No; po-

teva dare invece la giustizia - e non l'offa soltanto - alle ferrovie e ai ferrovieri!

Ma su questo terreno, in un sessennio, si è fatto il cammino dei gamberi. La relazione Sacchi e quella dell'onorevole Abignente rammentano entrambe come, nel 1905, col progetto dell'onorevole Tedesco, si dava, in qualche modo, l'arbitrato.

Oggi, coi radicali, con l'onorevole Sacchi, si cresima semplicemente la concessione di una rappresentanza di categorie, cui viene largito il diritto, che il personale gode già, perchè a nessuno verrebbe in mente di negarlo, di conferire, due volte all'anno, con l'illustrissimo signor direttore generale!

E con ciò perdetevi anche l'occasione, che vi si offriva, di togliere di mezzo, valoroso giurista come siete, quella mostruosità giuridica, la cui critica non è più da fare, dell'attuale regime per la prevenzione degli scioperi: regime che non soltanto è la assoluta negazione del diritto, ma lo è soprattutto della serietà e del senso comune, per la sua colossale contraddittorietà, assurdità e inefficacia.

Questo regime riposa, come tutti sanno, su due disposizioni diverse, l'una anacronistica e assurda, l'altra inutilmente ipocrita e perturbatrice.

La prima è nel Codice penale; scritta in tempi in cui non si prevedeva lo sciopero dei dipendenti dallo Stato, nè i grandi esercizi industriali di Stato, commina ai funzionari che, di concerto e senza legittimi motivi (e qui ci sarebbe sempre da discutere!), disertano il servizio, la sospensione dall'ufficio: ossia lo sciopero prolungato per parecchi mesi dalla sentenza stessa del magistrato! La seconda è della legge speciale: se sospendete il servizio - essa dice ai ferrovieri - perchè esigete che sia meglio rispettato il vostro diritto, vi consideriamo dimissionari! Ma anche questo, ognuno lo intende, significherebbe i treni più immobili che mai: e allora c'è il capoverso: dimissionari, oppure, a giudizio del direttore generale, suscettibili semplicemente di una punizione disciplinare qualsiasi. Dalla pena di morte alla semplice censura: « at arbitrio delle loro eccellentie ». Questa è la giustizia!

Giustizia stataria: giustizia di tribunali di guerra, che oscilla fra la tragedia e la *pochade* e che, tumultuariamente applicata a decine di migliaia, dà luogo ai bei casetti che tutti sanno: condanne per scioperi di malati, di impiegati in licenza, di dispensati in quei giorni dal servizio: se ne contano centinaia. È tipico il caso del Cabianca, de-

stituito dalla Direzione generale — che ebbe confermata la condanna dal Consiglio di Stato — e cui, in sede penale, il magistrato accordò il non luogo a procedere per non aver preso parte al fatto materiale dello sciopero, che, secondo la Direzione generale, avrebbe capeggiato! Tantochè — senon erro — l'onorevole Sacchi si sentì in coscienza costretto a restituirlo al suo posto.

Non giustizia dunque: ma rappresaglia dissennata, intesa unicamente a spaventare, a decimare, a incoraggiare il crumiraggio e la vigliaccheria. Onde è ben naturale, e lodevole, la reazione morale della coscienza e della solidarietà del personale tutto quanto, che vi chiede l'amnistia, la reintegrazione degli scacciati, non come un atto di pietà, onorevole Bertolini, ma come un atto di onestà, come un'azione semplicemente da galantuomini.

Io non faccio la questione bizantina del diritto di sciopero: lo sciopero è un fatto non un diritto; è una questione di forze economiche e sociali in conflitto....

COLAJANNI. Rivoluzione...

TURATI. Chiamatela rivoluzione, se così vi piace: il più spesso è qualcosa di molto meno spaventoso, ma... potrebbe anche essere rivoluzione. La interruzione dell'onorevole Colajanni mi fa infatti pensare che ci possono essere momenti tragici nella vita di una nazione, in cui i due termini potrebbero anche equivalersi: e, insieme al ministro dei lavori pubblici, il ministro della guerra ed il presidente del Consiglio, debbono pensare anche a questa ipotesi.

Comunque: ciò che tutti abbiamo nell'animo, è questa certezza: lo sciopero non si previene con minaccia di punizioni.

Una voce. Non si fa.

TURATI. Non si fa? Beato ottimismo! Intanto vedete che si è fatto in Italia, si è fatto ieri in Francia, si minacciava, ieri l'altro, in Inghilterra; ogni momento o scoppia o sta per scoppiare. Non si fa? E allora domando ai miei ottimisti interruttori: perchè, se non si fa, non aboliamo allora le disposizioni punitive, che pretendono di prevenirlo? Ah! a questo non ci statè: voi dite, anzi « mantengiamole »; vuol dire che un vago dubbio l'avete anche voi che ciò che « non si fa » possa anche farsi!

Ma i corni del dilemma non sono che due: o repressioni... inutili, o prevenzioni efficaci. e la prevenzione non è che l'accordo; l'accordo ragionevole; la conciliazione, la disciplina spontanea, l'interesse reciproco riconosciuto ragionevolmente, sotto l'azione

della discussione e della opinione pubblica. E questa, soltanto questa, è la democrazia. D'altronde, in questa materia non esiste un diritto costituito, una *norma juris* inflessibile e tradizionale; ai tempi di Papiniano o di Gaio non esisteva una legislazione dello sciopero nè un diritto ferroviario; s'ignoravano i rapporti fra capitale e lavoro. Di qui l'incompetenza dei tribunali ordinari, dei vecchi organi del diritto; la necessità di giudici tecnici, ispirati all'equità, che è il diritto in formazione assidua; la necessità dell'arbitrato. E chiedetene agli industriali, poichè si parla tanto di industrializzare l'azienda; gli industriali intelligenti volentieri riconoscono i vantaggi dell'arbitrato, i pregi del probivirato, e sanno che non certo dal carabiniere possono aspettarsi i lauti dividendi dell'impresa!

Negli accordi e non nelle punizioni; certamente poi non nelle sole punizioni, troverete dunque la soluzione.

Ed allora l'onorevole Celesia interviene e commenta: « ci vorrebbe un pizzico di Briand! ». Io non ho simpatie per l'uomo...

Una voce. L'abbiamo già avuto!

TURATI. Non ho simpatie nè per l'uomo, nè pel suo progetto; molto più mi accosto a Millerand, che lascia il posto appunto per non assumerne la complicità. Ma perchè un pizzico soltanto? Se *incivile est* prendere a spizzico una legge, molto più lo sarà di una persona. E allora, se volete Briand, almeno pigliatelo intero!

E Briand ci dà bensì i consigli e le rappresentanze di categoria; ma non sono fine a sè stessi come in questo disegno. Briand non avrebbe mai pensato a questa specie di amor platonico... a questo aleardismo: « si guardan sempre e non si toccan mai! »... E non credo che, personalmente, l'onorevole Sacchi neppur lui sia molto tenero di queste forme di onanismo infecondo. (*Si ride*). Per Briand la rappresentanza del personale è un organo serio che ha il suo sbocco naturale dove deve averlo: nella conciliazione e nell'arbitrato.

L'onorevole Sacchi ha risposto: si oppone la sovranità del Parlamento! Ed ha citato il compianto onorevole Gianturco, che non può intervenire nella disputa.

Il Parlamento! lo Stato! Grandi parole! — ma che poi, in concreto, si riducono a date persone; non dirò a piccole persone, ma di statura normale: Sacchi, Luzzatti, Giolitti, ecc. E perchè lo Stato non può, nei rapporti patrimoniali, sottomettersi a sentenze di arbitri? E esso, tante volte, rimette

pure i suoi interessi ai tribunali che decidono!

Nelle Convenzioni ferroviarie rimetteva pure i possibili dissidi a un collegio di arbitri; ricordiamo il grosso affare della Cassa Pensioni, affare di circa 200 milioni (che si dovrebbe discutere proprio oggi, alla Cassazione, se non l'hanno rinviato), nel quale gli arbitri gli han dato torto. E la magistratura ordinaria, invece, vi ha già dato e però vi darà ancora ragione; ve lo auguro sinceramente.

Ma non forse, secondo tutti i trattatisti di diritto costituzionale, governare, legiferare, giudicare, sono tre funzioni distinte, che non si possono mai cumulare in un soggetto medesimo?

Lo Stato qui è l'imprenditore; e non può essere giudice e parte, nei rapporti coi suoi dipendenti.

Ma v'è di più: ed è che lo Stato, il Governo, il Parlamento sono assolutamente incompetenti: vorrei che non lo fossero. Ma voi stessi lo avete dichiarato e lo proclamerà domani il vostro voto. Col dare i pieni poteri al ministro, assistito da quella tale Commissione ignota, voi vispogliate d'ogni potere, perchè vi sentite incompetenti a fissare gli ordinamenti delle ferrovie. E concedo che possiate avere ragione: soprattutto nelle minute questioni di salari, di regolamenti, di misure disciplinari, di diritti morali del personale, il Parlamento è il meno capace a decidere. Ad ogni modo, questo genere di dissidi non può recarsi al Parlamento ogni giorno: essi non ci vengono se non quando sono già acuti, quando già si è in istato di guerra, e o non si possono più conciliare, o si conciliano con concessioni, anche talvolta esagerate.

Tutti sanno come il Parlamento risolve queste questioni. Non le decidiamo già noi, cinquanta o cento bravissime persone, che assistiamo alla discussione e ci giulebbiamo reciprocamente, con infinita gioia, i nostri discorsi; ma è il Parlamento, che è fuori, e che arriva il sabato, che vota secondo il cenno di Cocco Ortu o di Giolitti o di altri per criteri di gruppo, di simpatie, di interessi ministeriali o antiministeriali! Questa la sovranità, la competenza tecnica, la giustizia parlamentare!

Ma allora, avete obiettato, sarà il Collegio arbitrale che disporrà dei bilanci dello Stato. Sarà esso, invece del Parlamento, il padrone dell'Erario. Potrei rispondere che anche i tribunali dispongono, quando litigate, dei vostri milioni: e, se vi dan torto e non lo avete

previsto, dovete riparare con quelle piccole « note di variazione » che tutti conosciamo.

Potrei aggiungere, che se c'è materia in cui i bilanci proprio non li facciamo noi, ma li fanno le cose, la forza delle cose, il servizio che s'impone, la burocrazia, è proprio questa materia delle ferrovie!

Ma l'obiezione si confuta ben più facilmente. Il mio ordine del giorno vi dice: temete di esautorare il Parlamento? riserbategli dunque le supreme ratifiche, quante volte il lodo rechi adozione di patti nuovi o nuovi aggravii ai bilanci: ed ecco eliminata ogni difficoltà! Spetti sempre al Parlamento il giudizio supremo: esso può, o espressamente o tacitamente approvare, come può liberamente respingere il lodo, che gli sarà comunicato.

Ma allora esso avrà dinanzi una causa tecnicamente istruita, illuminata, di cui l'opinione pubblica si è impossessata, e l'ultima parola non sarà detta dalla valanga dei deputati-telegrafo che sbarcano il sabato a Montecitorio, ma sarà la conclusione di una vera e propria istruttoria tecnica, economica e giuridica.

Altra, ultima obiezione; non la si è fatta in questa discussione, ma poi davvero e sempre si ripete ogni tratto: — ma con l'arbitrato eviteremo la iattura dello sciopero? Come costringeremo 100, 200 mila ferrovieri ad accettare, se è loro contrario, il lodo arbitrale? — Infatti la certezza matematica di questo, non si può dare.

Tutto è possibile al mondo. Ma io rispondo che, con l'arbitrato, sarà impedito tutto ciò che è umanamente possibile impedire in fatto di sciopero. Innanzi tutto, l'arbitrato viene dopo la tentata conciliazione, che elimina in 90 casi su 100 anche il bisogno del giudizio.

Perchè, l'esperienza lo insegna; attorno ad un tavolo, dieci o venti persone ragionevoli, investite di un alto potere e di un'alta e precisa responsabilità e munite di tutti i mezzi d'informazione e di valutazione possibili, trovano quasi sempre, alla fine, modo di accordarsi, evitando lo scoppio di guerre, che sono sempre pericolose per entrambe le parti.

Infine: l'immaginate voi sul serio uno sciopero ferroviario, che non possa avere per sé l'opinione pubblica, nè interna, nè esterna? nè quella, intendo, del personale, nè quella dei cittadini, degli stessi operai delle altre industrie? Voi vedete che anche oggi il personale è diviso nelle pretese e nei metodi, sebbene tante ingiustizie, che voi stessi

riconoscete, militino a suo favore! Quanto più non sarebbe diviso, quando una Commissione autorevole, in cui il personale si sentirebbe rappresentato da membri elettivi di sua fiducia, avesse deciso che ha torto! Solo dei veri dissennati, e non potrebbero mai essere che una minoranza infimissima, parteciperebbero ad uno sciopero in tali condizioni. Non parlo poi del concorso dell'opinione pubblica esterna: la quale, allora, ben legittimerebbe anche le resistenze più vive da parte dello Stato.

Conclusione: istituiti la conciliazione e l'arbitrato, lo sciopero, l'ostruzionismo non potrebbero avvenire mai più. Ragioniamo in base alle possibilità ordinarie: non facciamo della metafisica! E questo dovrebbe finire di persuadervi: i sindacalisti rivoluzionari lo sentono tanto bene, che essi di arbitrato non vogliono sentire discorrere. Essi lo ricusano con ogni maggiore energia. E parlano colle vostre stesse parole: adoperano, rovesciandolo, il vostro preciso ragionamento. Voi dite: la sovranità dello Stato! Essi dicono: la nostra sovranità, il diritto del lavoratore, la forza della massa, il Sindacato insomma, il quale vuoterà lo Stato d'ogni suo potere, si metterà al suo posto, vi sostituirà! Sono due violenze opposte, due sindacalismi antagonisti, che tendono a lanciarsi l'un contro l'altro, e fra i quali rimarrà schiacciato il servizio, rimarremo schiacciati noi, che siamo i contribuenti, che siamo il paese.

Due altri punti, ed avrò finito.

Dato il concetto dell'arbitrato, quale il limite, quale l'obiettivo?

L'onorevole Sacchi ha già detto, e in questo gli do perfettamente ragione, che, se entriamo oggi in tutte le questioni sottili di competenza, di procedura, di corpi giudicanti, è tale il ginepraio, che si ritarderebbe troppo l'adozione di questa legge. Io perciò non volli nulla precisare. Io vi invito a studiare pacatamente e a proporre. Non vi impongo impegni precisi in tutto ciò che sia materia opinabile. Mi basta che accettiate la direttiva generale.

Ma v'è un punto essenziale, decisivo. Quali i limiti dell'arbitrato? Perchè, se voi lo limitate alla applicazione di diritti già sanciti dalle leggi, dai regolamenti, dal patto di lavoro, — e in questo errore mi pare cada anche il collega Pantano con i suoi emendamenti — voi farete una cosa utile, istituirete un proibivato di più, creerete un giudice più spiccio e più competente, ma non otterrete affatto lo scopo che vi proponete. Perchè, anzi-

tutto, sono allora le questioni che già si possono portare davanti ai tribunali; ma poi, soprattutto, non sono quelle che suscitano le agitazioni e minacciano gli scioperi. Ciò a cui dovete provvedere non sono queste questioni: bensì quelle che vanno al di là del già pattuito; è qui unicamente che sorge la necessità dell'arbitrato. Senza dire che non è facile, in questa materia tutta nuova e in evoluzione perenne, distinguere ciò che è applicazione di diritto pattuito o legiferato, e ciò che ne scaturisce come conseguenza, in concorso dei bisogni nuovi, delle nuove esigenze dei servizi, dei progressi tecnici, del mondo economico che incessantemente si trasforma.

Tanto vale, dunque, affrontare la questione tutta intera; altrimenti vi sarete illusi di fare; in realtà nulla avrete fatto.

Ultimo punto: i ferrovieri delle reti private. Ne parla la relazione della Giunta e riferisce una risposta del ministro ad un suo quesito in proposito.

Se la necessità delle soluzioni arbitrali non nasce già dal fatto che l'esercente sia lo Stato piuttosto che una Società, ma nasce dalla natura dei rapporti fra impresa e personale nelle grandi industrie dei trasporti, dai pericoli e dai danni speciali per la nazione di un arresto di questi servizi così vitali, dall'indole del nuovo diritto operaio, dalla incompetenza tecnica dei tribunali ordinari, dalla incompatibilità a statuire in causa propria tanto per le assemblee di azionisti, quanto per questa grande assemblea di azionisti del capitalismo nazionale, che è il Parlamento; evidentemente, la questione in ambo i casi è una sola, tanto per le imprese esercite dallo Stato, quanto per quelle esercite da imprese private.

Ed è perciò che io invito il ministro a provvedere ugualmente ad ambe le ipotesi. Ben lo aveva inteso, del resto, l'onorevole Giolitti in quel disegno di legge n. 83, presentato (data fatidica!) il primo aprile del 1909; disegno, che non so se sia stato abbandonato... ma figura ancora in quel solaio del nostro ordine del giorno in cui si accumula tanta roba vecchia, e dove probabilmente andrà a riposare anche la riforma elettorale... (*Si ride*).

L'onorevole Giolitti aveva dunque prescritta, anche per le imprese private, la soluzione arbitrale obbligatoria: ma aveva stabilito (e di ciò mi pare la paternità spettasse anche al relatore della Commissione, onorevole Calissano — è un figlio di parecchi padri... (*Interruzioni — Ilarità*)).

Si era dunque stabilito che la pronunzia degli arbitri avrebbe valore esecutivo, di vera sentenza, solo quando fosse adottata all'unanimità; perchè, coll'unanimità, si ha novazione di contratto e si ha inoltre la massima presunzione possibile della giustizia del verdetto. Negli altri casi, il lodo avrebbe semplice valore di « opinamento ». Ma non è affatto inane questo valore.

E l'Australia ce lo insegna; le questioni poste e istruite chiaramente, recano quasi sempre con sè la propria risoluzione, almeno per tutte le persone ragionevoli, le quali si deve pur supporre che sieno la maggioranza, se la Camera dei deputati, che è eletta a maggioranza, ha una ragione di essere. E allora, anche con questo mezzo, 99 volte su 100 gli scioperi saranno tolti di mezzo.

Non vorrei ingombrare la questione grossa con questioni piccine; ma i ferrovieri delle reti private, e specialmente quelli della Nord-Milano, sono i più iniquamente trattati, sono dei paria, dei pulia, in confronto ai ferrovieri dello Stato. La nostra legge, che li assimilò ai ferrovieri di Stato nei doveri, dimenticò di adeguarli ad essi nei diritti. Fu dato loro bensì il cosiddetto « equo trattamento », che poi il regolamento — distruggendo la legge — ridusse a trattamento iniquo, escludendone nientemeno che la questione dei salari e delle paghe, la questione del pane, ed avendo limitata l'analogia coi ferrovieri dello Stato e il dovere dell'equità alla sola materia disciplinare.

Tanto è esatto, veda dunque la Camera, quello che noi socialisti spesso ripetiamo: che, cioè, le leggi sociali, i provvedimenti paterni e filantropici, non sono che delle irrisioni, quando non li conquisti e li vigili la forza battagliera, cosciente, organizzata degli interessati.

Infatti l'« equo trattamento » si è ritorto contro coloro che voleva proteggere; affidato ad una Commissione di alti funzionari, che ignorano il servizio, che non sentono in contraddittorio gli interessati, produsse questo effetto: gli statuti e i regolamenti delle private Società furono approvati a un dipresso così come queste li avevano proposti; l'approvazione ha vigore per un decennio; ed ora, quando quei ferrovieri, affamati e tartassati, domandano qualche modestissimo miglioramento, che li avvicini alle altre classi di lavoratori, si sentono rispondere sdegnosamente: « avete l'equo trattamento; per altri dieci anni starete sotto i nostri piedi! »

All'onorevole Sacchi, che mi ha già cortesemente promesso il suo interessamento, io presenterò dunque fra brevi giorni una Commissione di questi ferrovieri; esaminando il loro memoriale, udendolo illustrare dalla loro viva voce, egli si persuaderà della necessità di provvedimenti radicali. E vedrà come anche i regolamenti approvati siano lacerati sfacciatamente da certe Compagnie!

Ed ho finito davvero. La proposta, che io vi presento, a nome altresì dei miei compagni di Gruppo, avversata soltanto dalle punte politiche più estreme, dall'estrema reazione e dall'estremissima rivoluzione, non vi chiede, ripeto, altro impegno che di studiare e preparare un disegno di legge. Il concetto informativo è tale che l'onorevole Sacchi dovrebbe trovarlo nell'animo suo, prima ancora che nelle mie parole. Io lo invito soltanto a un atto di coerente e sapiente democrazia: come invito la Camera a un atto, non più di cieco empirismo, ma di vera e razionale pacificazione.

E vorrei che Governo e Parlamento sentissero la nobiltà di una iniziativa, non presa sotto l'incubo dei temuti rivolgimenti, ma in perfetta calma di cose e serenità di spirito. Tale iniziativa, presa da uomini liberi, sarebbe la migliore risposta a quegli estremissimi di parte nostra, per i quali lo Stato borghese, lo Stato dei capitalisti, è incapace di ogni evoluzione progressiva e democratica; e che dicono di lui: *aut sit ut est, aut non sit*. O l'immobilità o la distruzione.

Orbene, noi, per esempio, non siamo ancora decisi a distruggere completamente, *ab imis*, tutto lo Stato borghese! (*Vive approvazioni — Commenti — Congratulazioni all'estrema sinistra*).

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno dell'onorevole Emilio Bianchi:

« La Camera ritenendo che ogni eventuale modificazione nell'ordinamento delle ferrovie dello Stato deve formare oggetto di precise norme legislative delibera di limitare la presente discussione alle disposizioni del disegno di legge riguardanti il miglioramento economico del personale ».

L'onorevole Bianchi non essendo presente s'intende che rinunzia a svolgerlo; passeremo ora all'ordine del giorno dell'onorevole Colajanni.

COLAJANNI. Signor Presidente, se me lo permette, io cederei la mia volta al collega Pini, qualora però mi si consenta di parlare domani. In caso contrario, parlerei prima.

PRESIDENTE. Sul rimettere a domani, o no, che cosa vuole che le dica, onorevole Colajanni? Debbo lasciarne giudice la Camera. Tanto più che mi pare che ormai camminiamo con una grande lentezza! E peggio che un treno merci! (*Si ride*).

Ad ogni modo, do lettura dell'ordine del giorno dell'onorevole Pini:

« La Camera, affermando il concetto di decentramento cui s'informa il disegno di legge, in quanto tende ad attribuire ad autonome direzioni di esercizio i poteri e le responsabilità inerenti ai servizi attivi, passa alla discussione degli articoli.

« Pini, Bacchelli ».

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

(*È appoggiato*).

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

PINI. Poche parole basteranno allo svolgimento del nostro ordine del giorno. E siccome parlo assai raramente così oso sperare che la Camera vorrà accordarmi cortese attenzione.

Il gran problema dei provvedimenti ferroviari si discute da ben nove giorni. Abbiamo udito discorsi dottissimi di colleghi competenti che hanno esaminato con ogni cura la grave questione.

Sul miglioramento delle condizioni del personale non vi è stato alcun disaccordo. Il dibattito si è fatto e si mantiene vivo solo per ciò che concerne il riordinamento del servizio ferroviario.

Un fatto però da notarsi è questo. Tutti o quasi hanno riconosciuto la necessità di una riforma perchè tutti o quasi sono convinti che il servizio, come va ora, non possa continuare. Se però vi è stata concordia nell'accertamento del male, non vi è stata uguale concordia nella indicazione dei rimedi.

La maggior parte degli oratori ha criticato il concetto informatore delle proposte del Governo contenuto nello articolo 1° della legge. Ma conviene che io rilevi che per combattere la riforma così come ci viene proposta si fa dire al ministro proponente ciò che egli non disse mai — cioè si lascia credere che l'accentramento che oggi esiste nella Direzione generale continuerebbe dopo la formazione delle Direzioni d'esercizio.

E per converso la maggior parte degli oppositori che sostengono l'abolizione dei compartimenti, la formazione dei tre ser-

vizi tecnici per tutta la rete, l'elevamento delle sezioni, pongono tutto sotto la Direzione generale che continuerebbe ad essere come fu fino ad oggi assorbitrice, paralizzando la snellezza di movimento che l'azienda ferroviaria richiede.

Alcuni oratori sostennero lo stralcio, altri invece suggerirono che si dovessero allargare i pieni poteri consentiti al Governo perchè insieme ad una Commissione da nominarsi vedesse quali riforme fossero da introdurre. Noto per incidenza che questa idea fu messa avanti dall'onorevole Bertolini nel suo magistrale discorso. Ma noto ancora che mentre è evidente la necessità di risolvere tosto la questione della riforma, il provvedimento suggerito tende a rimetterne la soluzione a tempo indefinito.

L'onorevole **Calda** disse già nel suo pregevole discorso le ragioni per cui doveva meritare favore la riforma essenziale proposta dal Governo. E con lui l'onorevole **Rava**, l'onorevole **Sighieri** ed altri, si mostrarono favorevoli al principio informatore del riordinamento.

L'ordine del giorno da noi presentato non è che la consacrazione di questa idea. Ieri ascoltai l'onorevole **Sacchi** nel suo ben meditato discorso, e per la parte che si riferisce al nuovo ordinamento mi parve che non potesse essere più efficace nella giustificazione del suo progetto. Senonchè all'ultimo momento egli accennò alla possibilità che si presentasse quella tale proposta di pieni poteri assoluti cui ho fatto cenno e parve mostrarsi disposto ad accettarla.

Non credo che sia detta a questo riguardo l'ultima parola, ed è appunto per pregare l'onorevole **Sacchi** a ben vagliare la decisione che sarà per prendere che io insisto sulla idea contenuta nel nostro ordine del giorno. Intendiamoci bene: ho detto sulla idea e non sul mio ordine del giorno. Io non faccio questione di costituzionalità a proposito dei pieni poteri.

Posso ammettere che la Camera sia la meno adatta a legiferare in materia di ordinamenti tecnici e posso comprendere come sia conveniente il dare questa facoltà al Governo perchè valendosi dell'aiuto dei competenti proceda allo studio ed alla applicazione di tali dettagli.

Posso pure ammettere che questi pieni poteri siano estesi a consentire al Governo lo studio della riforma anche nei servizi amministrativi attinenti alla ferrovia, come il Segretariato, la Ragioneria, il legale, quello del personale, il sanitario, l'approvvigiona-

mento e le costruzioni. Ma ciò che non mi persuade si è che possa abbandonarsi dalla Camera la scelta della direttiva fondamentale nella riforma dei servizi ferroviari.

Voi, onorevole ministro, ieri diceste, dopo aver fatto l'elogio del commendatore Bianchi, che questa riforma era stata concordata con lui e che insieme la trovaste rispondente ai veri interessi della azienda ferroviaria.

Come potrà, mi domando, il commendatore Bianchi rimanere dignitosamente al suo ufficio se la questione sarà messa sul binario di uno studio nuovo da farsi da voi e da lui insieme ad una Commissione?

Voi ieri diceste anche che le due questioni della riforma dei servizi ed i miglioramenti al personale erano e dovevano rimanere inscindibili.

Come potrebbero rimanere tali, se la riforma dell'ordinamento ferroviario fosse rimandata all'esito di tali nuovi studi? E il Paese che senza tanto discutere col suo buon senso pratico tocca con mano, come tutto il guaio consista nella mastodontica costituzione della Direzione centrale, che direbbe se questa discussione dotta ed elevata si chiudesse con un proposito di nuovi studi?

Ho fede che l'onorevole ministro ed il solerte relatore, che così bene illustrò il vero significato della proposta riforma, rifletteranno prima di sacrificarla mediante lo stralcio palliato dell'articolo 1.

Si scelga quell'ordine del giorno che si crederà più opportuno. Si lasci pure piena libertà al Governo di attuare la riforma creando le direzioni dei servizi attivi in quel numero che crederà, destinandole ove riterrà che meglio corrispondano alle esigenze del servizio, attuandole quando meglio gli sembrerà opportuno, per non intralciare o turbare l'andamento dell'azienda; ma non si chiuda questa discussione senza avere riconosciuto che l'andamento attuale delle cose è assolutamente insopportabile, senza avere affermato la necessità di dividere il nostro impianto ferroviario in reti distinte, aventi direzioni di servizi attivi autonome e responsabili.

Questo reclama il Paese che ha diritto di veder funzionare ottimamente uno degli organi più efficaci della economia nazionale, questo è il significato del nostro ordine del giorno. (*Approvazioni*)

PRESIDENTE. Segue ora l'ordine del giorno dell'onorevole Colajanni...

Voci. A domani! a domani!

COLAJANNI. Onorevole Presidente, io sono agli ordini della Camera; ma mi pareva che fossimo intesi di rimettere la discussione a domani, dopo il discorso dell'onorevole Pini. E ormai l'ora...

PRESIDENTE. Per conto mio, preferirei continuare; anche perchè mi sembra, ripeto, che la discussione di questi provvedimenti, che tutti dicono urgenti, vada troppo in lungo. Ma, ad ogni modo, se questo è il desiderio della Camera, rimettiamo pure il seguito di questa discussione a domani.

Presentazione d'una relazione.

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

MEZZANOTTE. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge, già approvato dal Senato, concernente la sospensione delle autorizzazioni di tombole e lotterie nazionali (684). (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

Interrogazioni ed interpellanza.

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interrogazioni e di una interpellanza.

DA COMO, segretario, legge:

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro degli affari esteri per sapere quanto vi sia di vero nelle notizie intorno la occupazione francese di Ghedames, e quale influenza creda di esercitare perchè sieno mantenuti i confini geografici della Tripolitania.

« Galli ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della guerra, affine di conoscere come avvenga che — mentre gli stati maggiori russo e giapponese vanno pubblicando dopo cinque soli anni, le rispettive relazioni sulla guerra del 1904-905 — l'Italia, invece, abbia pubblicato dopo cinquantadue anni una sola parte della relazione sulla campagna del 1859; dopo undici anni non pensi a pubblicare la relazione della battaglia di Adua, non si pensi dopo cinquantuno anni a pubblicare la relazione sulla campagna del 1860, e dopo sessantadue anni non sia ancora compiuta la relazione sulla campagna del 1848-49.

« Galli ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare i ministri dei lavori pubblici e del tesoro sulle ragioni del ritardo nella concessione dei sussidi a servizi automobilistici regolarmente approvati dai corpi tecnici e sulla necessità di aumentare il fondo stanziato in bilancio.

« Riccio, De Amicis ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il presidente del Consiglio sulla contestazione delle cifre relative agli utili degli ultimi anni di esercizio sovvenzionato della Navigazione generale italiana.

« Colajanni ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dell'istruzione pubblica e dell'interno per sapere se, in seguito a furti di oggetti artistici, commessi audacemente in pubbliche vie o piazze — com'è accaduto recentemente per la statua di Giulio III a Perugia — non ritengano necessario provvedere ad una speciale vigilanza sulle opere d'arte esposte all'aperto.

« Gallenga ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dell'interno e dell'agricoltura, industria e commercio per conoscere le ragioni per le quali il prefetto di Novara ha adottato un procedimento abbreviato (ricorrendo alle Giunte comunali anzichè ai Consigli comunali) per modificare il regolamento per la risicoltura.

« Montemartini ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della guerra per sapere se non creda opportuno di incaricare alcuni valenti ufficiali dei reggimenti per far conoscere la importanza morale-militare delle memorie pubblicate dall'illustre generale russo Nicola Kuropatkin.

« Galli ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle finanze per conoscere quando sarà presentato il nuovo organico che migliora le attuali condizioni degli impiegati dell'Imposte dirette. (L'interrogante chiede la risposta scritta).

« Antonio Casolini ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici per conoscere perchè, nonostante i ripetuti affidamenti, non siasi ancora provveduto nei riguardi

del fabbricato della stazione di Castelfranco Veneto, che trovasi in condizioni più che deplorabili ed assolutamente insufficienti sia nei riguardi delle più modeste necessità di servizio, come rispetto alle legittime esigenze dei viaggiatori. (L'interrogante chiede la risposta scritta).

« Indri ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici per sapere, dopo gli affidamenti scritti anche dalla Direzione generale delle ferrovie, quando si eseguiranno i lavori già riconosciuti necessari alla stazione di Sasso (Bologna). (L'interrogante chiede la risposta scritta).

« Rava ».

« I sottoscritti chiedono d'interpellare i ministri dell'interno e dell'agricoltura, industria e commercio, per sapere: 1° quali disposizioni intendano prendere, — nel caso che si attui la minacciata « serrata » dei proprietari di forno avversi alle leggi sul lavoro della panificazione e sul riposo settimanale — a difesa delle leggi stesse e dei consumatori; 2° quale accoglienza intendano fare alle recenti proposte del Consiglio superiore del lavoro intese a conciliare, nella applicazione di dette leggi, le esigenze tecniche della produzione con gli interessi del pubblico e dei lavoratori panattieri.

« Cabrini, Giulio Casalini, Turati, Bocconi, Giulietti, Bentini, Pietro Chiesa, Trapanese, Montemartini, Nofri ».

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

Anche la interpellanza sarà iscritta nell'ordine del giorno, qualora il ministro competente non vi si opponga entro il termine regolamentare.

LUZZATTI, presidente del Consiglio, ministro dell'interno. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LUZZATTI, presidente del Consiglio, ministro dell'interno. Tra le interrogazioni presentate oggi ve n'è una dell'onorevole Colajanni. Io lo ringrazio personalmente di averla presentata; e gli dichiaro che, se egli non ha difficoltà, sarei pronto a rispondere martedì prossimo.

COLAJANNI. Ringrazio a mia volta l'onorevole presidente del Consiglio del fa-

vore che mi fa di rispondere nel più breve tempo possibile alla mia interrogazione.

PRESIDENTE. Veramente il regolamento, all'articolo 118, dispone che quando il Governo riconosce che una interrogazione ha carattere d'urgenza, esso può rispondere immediatamente, o nel giorno successivo in principio di seduta.

Quindi, per non creare precedenti, resti inteso che è solo per ragioni particolari che l'onorevole presidente del Consiglio propone di rispondere martedì alla interrogazione, oggi annunziata, dell'onorevole Colajanni.

LUZZATTI, presidente del Consiglio, ministro dell'interno. Allora ripeterò la mia domanda lunedì; chè così raggiungerò lo stesso intento e il regolamento sarà rispettato. (*Si ride*).

PRESIDENTE. La ringrazio, onorevole presidente del Consiglio; perchè il rispetto al regolamento, anche nella forma, ha una importanza maggiore di quella che a prima giunta non si creda. (*Bene!*)

LUZZATTI, presidente del Consiglio, ministro dell'interno. Anche quando non raggiungessi il mio intento, non mi permetterei mai di disubbidire al Presidente.

PRESIDENTE. La ringrazio, onorevole presidente del Consiglio.

Sull'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole sottosegretario di Stato per l'agricoltura, industria e commercio.

LUCIANI, sottosegretario di Stato per l'agricoltura, industria e commercio. A nome dell'onorevole ministro dell'agricoltura, prego l'onorevole Presidente di voler iscrivere nell'ordine del giorno di domani, subito dopo le interrogazioni, la discussione del disegno di legge: Proroga dei termini per la revisione straordinaria delle liste elettorali commerciali.

Non credo che vi sarà discussione.

PRESIDENTE. Se non vi sono osservazioni in contrario, così rimarrà stabilito.

(*Così rimane stabilito*).

Sui lavori della Commissione per i servizi marittimi.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Salvatore Orlando.

ORLANDO SALVATORE. Io pregherei l'onorevole Presidente della Camera ed anche il presidente della Commissione per i servizi marittimi, qui presente, di voler

provvedere che i lavori della Commissione stessa procedano colla maggiore sollecitudine.

Da che siamo stati nominati, dal dicembre a oggi, non abbiamo tenuto che soltanto quattro sedute.

Io valuto le ragioni per le quali non si è potuto stabilire un numero maggiore di sedute, ma valuto anche le necessità per le quali siamo obbligati a portare alla Camera il più presto possibile il risultato del nostro lavoro.

Siamo in procinto di deliberare delle vacanze, molto prolungate, mi pare di cinquanta giorni, per le necessità della commemorazione del cinquantenario; ma occorre pure che i disegni di legge più necessari ed urgenti, per i quali si richiede l'approvazione della Camera e del Senato prima del 30 giugno corrente, siano realmente prima di quell'epoca approvati.

Fra gli altri di carattere più urgente, che non incontrano difficoltà in seno alle Commissioni, vi sono dei progetti ai quali siamo tutti favorevoli e che crediamo bene che vengano sollecitamente alla discussione della Camera.

Vi sono poi dei progetti che porteranno una discussione molto più ampia, che ne porteranno probabilmente anche una larga nel Paese; e questi progetti almeno noi non dobbiamo ritardare. E non dobbiamo noi della Commissione per i servizi marittimi assumere la responsabilità del ritardo, che potrebbe nuocere al Paese, in questo senso: che si arriverebbe al termine dei tre anni senza aver nulla concluso, senza aver posto il Paese in condizione di potersi liberare efficacemente, e senza preoccupazioni per l'avvenire, dal problema dei servizi marittimi.

Per queste ragioni credo che la deliberazione che la Commissione ha preso di tenere in due giorni fissi della settimana le sue riunioni debba essere mantenuta; una deliberazione una volta presa, non dovrebbe rimanere inosservata.

Oggi doveva aver luogo una riunione; io e diversi colleghi siamo arrivati alla Camera puntualmente, ma abbiamo trovato chiuso l'uscio della sala di riunione. Prego quindi l'onorevole Presidente della Camera di voler far sì che la decisione presa sia mantenuta.

PRESIDENTE. Ella ha rivolto, onorevole Orlando, anche al Presidente della Camera la sua esortazione. Ma il Presidente della Camera qui proprio non ci può far nulla; egli anzi ha da usare in rapporto alle Commissioni la massima neutralità.

Quando siano violati i termini del regolamento, il Presidente della Camera può e deve farli rispettare. Quando, ad esempio, il regolamento in particolari disposizioni, o la Camera con speciale deliberazione, fissino dei termini alle Commissioni per riferire su determinati disegni di legge, il Presidente può usare della sua autorità per farli osservare; ma quanto al resto, onorevole Orlando, il Presidente non può e non deve esercitare alcuna influenza! (*Bravo! — Si ride*).

Le Commissioni infatti debbono essere lasciate libere nello svolgimento della loro attività. (*Benissimo!*)

ABIGNENTE, *presidente della Giunta per i servizi marittimi*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ABIGNENTE, *presidente della Giunta per i servizi marittimi*. Io non mi sarei mai aspettata una simile improvvisata, quando tutta la Camera ed il Paese sanno che io sono stato al mio posto nella Giunta del bilancio anzitempo, fin dall'11 gennaio, e si è lavorato indefessamente senza interruzione.

Io non mi sono mai mosso un giorno di qui, neppure un giorno; non ho un'ora di riposo; i colleghi vedono quanto io sia agli ordini della Camera.

Voci. Ha ragione, ha ragione!

ABIGNENTE, *presidente della Commissione per i servizi marittimi*. Ora domando in qual modo io possa assentarmi di qui per dirigere i lavori della Commissione dei servizi marittimi; ho tentato di farlo...

ORLANDO SALVATORE. Ma, e i vice-presidenti?..

ABIGNENTE, *presidente della Commissione per i servizi marittimi*. ...Ho tentato di farlo, ma naturalmente non era possibile di continuare in quanto, assoluto un primo compito, e cioè a dire quello che riguarda il progetto per le costruzioni (ed abbiamo nominato relatore l'onorevole Dari, e l'onorevole Dari sventuratamente si è ammalato così pericolosamente, ed io gli invio ogni augurio (*Vive approvazioni*) ed ogni speciale desiderio di benessere)... non abbiamo potuto lottare di fronte a questi inconvenienti che vengono all'improvviso a turbarci. Ora noi speriamo di sortire da questa faticosissima discussione ferroviaria; speriamo nei primi giorni dell'entrante settimana di poter finire questa discussione, ed allora io, come già ho detto a tutti i colleghi che me ne hanno fatto domanda, convocherò tutti i giorni continuamente la Commissione per i servizi ma-

rittimi (*Si ride*) perchè compia tutto il suo lavoro e lo porti completo, alla Camera, come è suo dovere, perchè non può essere suo compito di portarlo separatamente, perchè si assumerebbe una responsabilità che non è di sua competenza, in quanto preverrebbe il voto che la Camera sola ha il diritto di dare, e non già una Commissione da essa delegata. (*Commenti*).

LUZZATTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LUZZATTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Io ringrazio il presidente della Commissione per i servizi marittimi delle comunicazioni fatte alla Camera. Il pensiero del Governo, nel presentare un disegno di legge sul riordinamento dei servizi marittimi, è stato quello che la Camera potesse esaminare tutto il problema e deliberare con piena indipendenza, perchè non legata da quegli *omnibus*, i quali la costringevano a prendere tutto o niente. (*Commenti*).

Noi desideriamo che ognuno di questi problemi sia esaminato individualmente; ma desideriamo pure che il disegno complessivo del Governo sia dinanzi alla Camera quando daremo i singoli voti su ciascuno di quei progetti. (*Commenti*).

Quindi concordo interamente col pensiero dell'onorevole Abignente che tutto deve stare dinanzi alla Camera, quando esamineremo a uno a uno quei progetti.

ORLANDO SALVATORE. Mi permetta di dire una parola ancora, onorevole Presidente.

PRESIDENTE. L'argomento è già stato trattato, onorevole Orlando. Ha forse un fatto personale?

ORLANDO SALVATORE. No, onorevole Presidente, ma io desidero soltanto far presente questo: che, siccome noi veniamo di fuori espressamente, io avevo rivolto questa preghiera al presidente della Commissione anche per un certo riguardo, non a me, ma agli altri colleghi. Intanto oggi uno dei vice-presidenti, con cui lavoriamo d'accordo, vedendo riuscir vana l'adunanza, si è dimesso. (*Commenti*). Del mio pensiero sono altri colleghi della Commissione dei servizi marittimi, i quali trovano che la Commissione può benissimo proseguire momentaneamente nei lavori, anche sotto la presidenza di uno dei vice-presidenti. (*Commenti*).

LUZZATTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LUZZATTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Io pregherei l'onorevole Orlando, poichè egli ha portato questa questione alla Camera, di invitare il vice-presidente, che si è dimesso, a ripigliare il suo ufficio, perchè qui noi non teniamo gli uffici per nostro agio o soddisfazione di amor proprio, ma li teniamo nell'interesse del paese: e quando un uomo, come l'onorevole Abignente, che ha lavorato sul serio, che si è affaticato per gli interessi del paese, in questo momento viene a dichiarare che, appena uscito da questa difficoltà, adunerà ogni giorno la Commissione perchè i lavori possano condursi a compimento, io credo che la Camera non abbia che da prendere atto di questa dichiarazione e che non si debba parlare nè di dimissioni, nè di dimissionari. (*Benissimo!*)

La seduta termina alle 18.30.

Ordine del giorno per la seduta di domani.

1. Interrogazioni.

2. Domande di autorizzazione a procedere in giudizio:

contro il deputato Bissolati per diffamazione continuata aggravata a mezzo della stampa (714);

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

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

contro il deputato De Felice-Giuffrida, per ingiuria, violenza privata e minaccia (595);

contro il deputato De Felice-Giuffrida, per diffamazione (596).

3. Discussione del disegno di legge:

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

4. votazione a scrutinio segreto del disegno di legge:

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

5. 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:

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

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

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

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

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

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

12. 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).

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

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

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

16. Proroga del periodo assegnato per il pagamento delle annualità dovute dai comuni delle provincie Venete e di Mantova, in rimborso delle somme pagate dallo Stato per speditività di sudditi poveri italiani ricoverati negli ospedali Austro-Ungarici ai sensi della legge 21 gennaio 1897, n. 35 (186).

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

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

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

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

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

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

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

24. 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).

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

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

27. Istituzione di una categoria di impiegati civili con la denominazione di « Assistenti ai lavori d'arte muraria della Regia Marina » (728).

28. Modificazioni ed aggiunte alle leggi sulla posizione ausiliaria e sull'avanzamento degli ufficiali della Regia Marina (730).

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

30. Conversione in legge dei regi decreti coi quali furono autorizzati aumenti per lire 5,000,000 dal fondo di riserva per le spese impreviste inscritte nel bilancio del Ministero del tesoro per l'esercizio 1910-11 (642).

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

32. Disposizioni sul reato di diffamazione (85).

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

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

35. Riordinamento del personale dei disegnatrici della Regia Marina (731).

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

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

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

39. 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:

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

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

PROF. EMILIO PIOVANELLI

Capo dell'Ufficio di Revisione e Stenografia.

Roma, 1911 — Tip. della Camera dei Deputati

