

CCLXXV.

TORNATA DI SABATO 18 FEBBRAIO 1911

PRESIDENZA DEL VICE-PRESIDENTE GIRARDI

INDI

DEL PRESIDENTE MARCORA.

INDICE.

Autorizzazione a procedere: <i>Pag.</i>	
contro i deputati Bissolati, Camerini, De Felice-Giuffrida, Di Bagno (<i>Accordate</i>) . . .	12315
contro i deputati De Felice-Giuffrida e Di Bagno (<i>Negate</i>)	12315
Comunicazioni del Presidente (<i>Ringraziamenti</i>)	12306
Disegni di legge (<i>Presentazione e ritiro</i>):	
Tutela della selvaggina (RAINERI)	12317
Edificio per la stazione enologica sperimentale di Asti (Id.)	12317
Società cooperative agricole (Id.)	12317
Modificazioni all'ordinamento delle ferrovie dello Stato (<i>Seguito della discussione</i>)	12317
ABIGNENTE, <i>presidente della Commissione e relatore</i>	12334
CANNAVINA	12326
COLAJANNI	12318
FALCIONI	12333
LIBERTINI GESUALDO	12332
PANIÈ	12329
PRESIDENTE	12331
Revisione delle liste elettorali commerciali (<i>Discussione</i>)	12315
LUCIANI, <i>sottosegretario di Stato</i>	12316
MILJANI	12315-16
MORPURGO	12316
Interrogazioni:	
Personale delle antichità e belle arti (LEONE):	
TESO, <i>sottosegretario di Stato (R. S.)</i>	12306
Imbarcatoi di Vico Equense:	
ANGIULLI	12307
DE SETA, <i>sottosegretario di Stato</i>	12307
Opere portuali di Napoli:	
DE SETA, <i>sottosegretario di Stato</i>	12307-309
SALVIA	12308
Esemplari d'obbligo per le biblioteche: <i>Pag.</i>	
GUARRACINO, <i>sottosegretario di Stato</i>	12310-11
PESCETTI	12310
TESO, <i>sottosegretario di Stato</i>	12309
Sottoprefettura di Castoreale:	
CALISSANO, <i>sottosegretario di Stato</i>	12311
CHIESA EUGENIO	12312
Sgombro delle macerie in Messina:	
CALISSANO, <i>sottosegretario di Stato</i>	12313
CETRUFELLI	12313
Strada ferrata Palermo-Trapani:	
DE SETA, <i>sottosegretario di Stato</i>	12314
PIPITONE	12314
Mozioni (<i>Lettura</i>):	
Assistenza ospitaliera in Napoli (PIETRAVALLE)	12353
Pensioni per l'invalidità e vecchiaia dei lavoratori (CABRINI)	12353
Osservazioni e proposte:	
Lavori parlamentari	12353
Proposta di legge (<i>Lettura</i>):	
Tombola telegrafica a favore degli ospedali Umberto I di Nocera Inferiore ed Andrea Tortora di Pagani (DENTICE)	12306
Relazioni (<i>Presentazione</i>):	
Domanda di procedere contro il deputato Danieli Crespi (DE NICOLA)	12306
Costituzione del comune di Calciano (MATERI)	12317
Votazione segreta (<i>Risultamento</i>):	
Costituzione del comune di Conca Casale	12349
Proroga della revisione delle liste elettorali commerciali	12350

La seduta comincia alle 14.5.

CAMERINI, *segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(È approvato).

Petizione.

PRESIDENTE. Si dia lettura del sunto di una petizione.

CAMERINI, segretario, legge:

7075. Il deputato Valeri presenta una petizione del signor Rinaldo Amatucci, colonnello nella riserva il quale si duole che la sua carriera sia stata, a suo modo di vedere, ingiustamente troncata.

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedi, per motivi di famiglia, gli onorevoli: Lucifero, di giorni 2, Cesare Nava, di 5, e, per motivi di salute, Ginori-Conti, di giorni 5 e Canevari, di 5.

(Sono conceduti).

Comunicazione del Presidente.

PRESIDENTE. Comunico alla Camera il seguente telegramma:

« Il senatore Pastro a cui ho comunicato il telegramma di Vostra Eccellenza, ringrazia lei e la Camera del gentile interessamento e m'incarica di rispondere che sta meglio. Infatti oggi è stato per un'ora alzato; e, sebbene sia molto debole, si confida che la sua forte complessione lo farà rimettere presto in salute. Ossequi.

« *Il prefetto di Venezia*
« NASALLI ».

Letture di una proposta di legge.

PRESIDENTE. Si legga una proposta di legge che gli Uffici hanno ammessa alla lettura.

CAMERINI, segretario, legge:

Proposta di legge del deputato Dentice. — Tombola telegrafica a favore degli Ospedali « Umberto I » di Nocera Inferiore ed « Andrea Tortora » di Pagani.

Articolo unico.

È autorizzata una tombola telegrafica di lire 1,000,000 a favore degli ospedali *Umberto I* di Nocera Inferiore ed *Andrea Tortora* di Pagani, in parti eguali, con esonero di ogni tassa e diritto erariale, autorizzando il ministro delle finanze a fissare la data dell'estrazione.

Presentazione di una relazione.

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

DE NICOLA. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sulla domanda di autorizzazione a procedere contro il deputato Daniele Crespi, per oltraggio a pubblico ufficiale.

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

Interrogazioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca le interrogazioni.

L'onorevole sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione annunzia di aver dato risposta scritta all'interrogazione dell'onorevole Leone « per sapere se intenda migliorare gli stipendi della carriera d'ordine degl'impiegati dei musei, scavi e monumenti in occasione della riforma alla legge 27 giugno 1907, n. 386, più volte promessa da lui e dai suoi predecessori ».

RISPOSTA SCRITTA. — « Gli studi per la riforma della legge 27 giugno 1907 sugli uffici e sul personale delle antichità e belle arti sono quasi compiuti.

« La riforma provvederà soprattutto al miglioramento degli stipendi, specialmente per gli impiegati meno retribuiti, fra i quali sono appunto quelli di cui si occupa l'onorevole interrogante.

« Appena sia preparato il relativo disegno di legge, esso sarà inviato al ministro del tesoro per ottenere il suo consenso alla maggiore spesa necessaria, e quando abbia avuta la sua approvazione e quella del Consiglio dei ministri, sarà presentato al Parlamento.

« *Il sottosegretario di Stato*

« **TESO** ».

PRESIDENTE. La prima interrogazione all'ordine del giorno di oggi è dell'onorevole Angiulli, al ministro dei lavori pubblici, « per sapere se non debba ancora continuare lo stato deplorabile e pericoloso in cui trovansi gli imbarcatoi e pontili di sbarco del comune di Vico Equense e frazione di Sejanone, con danno gravissimo per la vita dei cittadini e per il commercio locale; e se debba ancora attendersi per la presentazione e redazione di un progetto reclamato da vari anni dal comune, da diversi deputati e senatori ed invano promesso dal Genio ci-

vile marittimo di Napoli e dal Ministero dei lavori pubblici ».

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

DE SETA, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Assicuro l'onorevole Angiulli che non continuerà lo stato deplorabile e pericoloso in cui trovansi gli imbarcatori e pontili di sbarco del comune di Vico Equense e frazione di Seiano. Il Ministero ha già disposto che sia redatto il progetto per la sistemazione della spiaggia di Vico Equense e degli imbarcatoi e pontili di sbarco e si spera che entro il mese di marzo prossimo venturo potrà essere appaltato il lavoro.

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

ANGIULLI. Ringrazio l'onorevole sottosegretario di Stato della cortese risposta alla mia interrogazione.

Però debbo dichiarare che dubito della presentazione di questo progetto, perchè sono già molti anni che la cittadinanza di Vico Equense reclama invano l'esecuzione di un progetto per la difesa delle spiagge e relativi pontili di sbarco. Ed il mare non fa che distruggere, tanto da rendere ora impossibile l'imbarco delle merci e dei cittadini sui piroscafi della Navigazione del golfo di Napoli.

Quello che più mi lascia dubitare della presentazione di questo progetto è un altro fatto, cioè che nè la energia dell'onorevole Rubini, nè la buona volontà dell'onorevole Sacchi sono arrivate al punto d'indurre il Genio civile marittimo di Napoli ad eseguire questo progetto, per cui, a giudizio dei tecnici, sarebbero occorsi appena due mesi.

Sicchè io, pur confidando nell'energia e nella promessa dell'onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici, mi riservo di mutare la mia interrogazione in interpellanza, qualora per la fine di marzo non venisse presentato il progetto, e dato allo stesso immediata esecuzione.

DE SETA, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Ho avuto stamane con l'ingegnere capo un colloquio sull'argomento.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione degli onorevoli Salvia e Angiulli, al ministro dei lavori pubblici « per sapere quali provvedimenti intenda prendere affine di eliminare le preoccupazioni della cittadinanza napoletana circa la razionale distribuzione e la solida esecuzione delle opere portuali in

corso, preoccupazioni giustificate dai ricordi di precedenti iatture ».

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

DE SETA, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. L'onorevole Salvia, con la sua generica interrogazione, domanda che s'elimino le preoccupazioni della cittadinanza napoletana circa la razionale distribuzione e la solida esecuzione delle opere portuali in corso; preoccupazioni giustificate dai ricordi di precedenti iatture.

Il ricordo di precedenti iatture credo che debba riferirsi al disastro che avvenne nel bacino di carenaggio e precisamente nella lunga fiancata orientale. Quel fatto addolorò molti ed in ispecie coloro che si trovavano alla direzione dei lavori. Ora l'opera grandiosa (chiamiamola così: perchè merita questo titolo) è stata quasi ultimata; e non s'attende che il collaudo definitivo, per inaugurarla.

Una delle osservazioni che furono fatte in Napoli, a riguardo del bacino di carenaggio, è che, dato lo sviluppo delle nuove navi, non possano alcune di queste entrare nel bacino stesso.

Infatti se, nel 1889-90, si calcolò l'ampiezza del bacino in base alla grandezza della nave *Benedetto Brin*, come nave da guerra, e della *Campania*, come nave mercantile, ora le *Dreadnoughts* della marina militare ed i vapori transatlantici certamente non entrerebbero nel bacino di carenaggio. E non v'entrerebbero anche per un'altra ragione: perchè ora la sagoma delle navi è mutata; la curva inferiore invece di essere ovale, finisce quasi a cassetta, con appendici chiamate *barbette* le quali impediscono alle navi d'adagiarsi bene nel bacino. Vuol dire che dovrà farsi un bacino più grande; e, poi anche questo, non riuscirà forse sufficiente, per le nuove esigenze che si manifesteranno.

Per quanto concerne l'esecuzione dell'opera, le preoccupazioni al riguardo potranno sparire dopo il collaudo.

Un altro danno gravissimo avvenne nel porto di Napoli, pel pontile *Vittorio Emanuele III*, pontile che, in seguito ad una mareggiata, venne danneggiato nell'estremità verso mare.

Questo danno avvenne principalmente perchè, sulla bocca del porto, la traversia principale batte proprio sul pontile. Quindi non si potrà provvedere, se prima non si esegua un muro a difesa di questo pontile, e non si eseguano altre opere importanti anche per

la bocca del porto che dovrà essere difesa da questa traversia. Inoltre si vengono eseguendo, per circa 370 mila lire, opere approvate dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, per far funzionare l'attuale pontile.

Non so a quali altri fatti accenni l'onorevole interrogante; però osservo che l'argomento è così ampio ed importante, che non si può trattarlo completamente in sede d'interrogazioni.

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

SALVIA Presentai questa interrogazione all'indomani del giorno in cui si era sparsa la notizia che una delle principali parti del porto di Napoli, cioè, la diga foranea, alla quale si era posto mano con un nuovo sistema che, per la prima volta, si era voluto attuare a Napoli, incominciava a dar segni di crollamento.

Questo fatto, che ricordava precedenti danni, preoccupò talmente la cittadinanza napoletana, da suscitare allarmi: poichè sul porto di Napoli pare che incomba un fato avverso. Non so se l'ufficio del Genio civile veglia a render vani tutti gli sforzi che Parlamento e Governo fanno per dotare Napoli di un porto degno del traffico che si viene sviluppando.

Basterà rammentare le rovine ed i crollamenti delle singole opere che mano mano si vanno facendo, per esserne impressionati, per richiamare l'attenzione del Governo e del Parlamento sui provvedimenti da adottare per evitare in avvenire queste iatture.

Alcuni anni or sono fu la fiancata del bacino di carenaggio che crollò, producendo un grave danno per lo Stato, che ha dovuto rimettere grosse somme per rifare l'opera nella parte caduta.

Allora si disse e fu ripetuto da persona autorevolissima, che anche prima di completare quelle opere, un distinto ingegnere di Torino aveva prognosticato che il bacino sarebbe crollato; come crollò; ciò vuol dire che vi doveva essere qualche difetto nel disegno. Ad ogni modo non vi fu forza maggiore imprevedibile; vi fu, quindi, errore nel progetto. E questa è colpa.

L'anno scorso si era al termine della costruzione del pontile Vittorio Emanuele, importante sporgente che dota il porto di banchine necessarie ai traffici. Alla prima mareggiata però, nel gennaio 1910, una gran parte di quell'opera fu travolta dalle onde, per guisa che lo Stato ha dovuto incontra-

re, o incontrerà, una fortissima spesa, perchè quel pontile, che doveva agevolare il traffico del porto di Napoli, che difetta tanto di area che di pontili, è rimasto grandemente danneggiato.

Ora siamo alla diga foranea che è l'opera principale di difesa del porto. Ebbene questa diga ha avuto una storia impressionante. Mentre il primo progetto stabiliva l'esecuzione normale col gettito degli scogli, successivamente fu mutato il sistema di costruzione; si vollero sostituire dei massi cellulari, che per lo innanzi non erano stati sperimentati, massi che riempiti di pietrisco e calcestruzzo avrebbero dovuto costituire una difesa contro i marosi.

Pel porto di Napoli si volle quindi per la prima volta fare l'esperimento di questa nuovo sistema, come in *corpore vili*.

Modificato il contratto, (e di ciò parleremo in sede più opportuna) si pose mano ad affondare questi massi; ma questi hanno ceduto per guisa che è sorta di nuovo la preoccupazione, e vivissima questa volta, dati i precedenti, che le opere portuali di Napoli, che dovrebbero rappresentare il modo di facilitare lo sviluppo dei traffici che intensamente là si vanno sviluppando, rappresentino nè più nè meno che uno sperpero di milioni. Ed all'indomani del giorno in cui il Parlamento ha votato con tanto entusiasmo e tanta concordia molti milioni a vantaggio del porto di Napoli, risulta che le opere progettate, discusse, esaminate finiscono poi all'atto pratico col diventare niente altro che uno sciuplo di quattrini per lo Stato ed un danno per la città di Napoli e pel porto al quale sono principalmente affidate la vita e lo svolgimento dei traffici di quella regione.

Io quindi richiamo su questo argomento l'attenzione del Governo, ma non posso reputarmi soddisfatto della risposta vaga che l'onorevole sottosegretario di Stato mi ha dato.

Egli dice, ed io gli credo, che il Consiglio superiore dei lavori pubblici ed i Corpi tecnici hanno esaminato tutti questi progetti, ma man mano si vanno attuati. Se li hanno esaminati, vuol dire che ne hanno fatto un esame molto superficiale o incompleto o imperfetto, posto che questi progetti hanno dato e danno risultati così deplorabili come quelli che giornalmente si constatano.

Per il porto di Napoli esiste il Consiglio superiore, esiste il Genio civile? L'onorevole sottosegretario di Stato lo dice; ma, al ve-

dere, si dovrebbe dire di no, se i fatti hanno valore più delle parole.

Ad ogni modo io non posso dichiararmi soddisfatto, e mi riservo di convertire questa interrogazione in una interpellanza.

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*. Ho detto già che l'argomento è molto complesso e che se non fossimo in tema di interrogazioni, sarei stato pronto a dare tutte le notizie possibili al riguardo.

Però l'onorevole Salvia ha accennato ad un fatto importantissimo, anzi gravissimo, quello cioè dei massi cellulari adottati dall'ingegnere Inglese.

Comincio col dire che non è giusta la frase detta dall'onorevole Salvia, di un esperimento fatto *in anima vili*, perchè siccome questi massi dell'ingegnere Inglese equivalgono a cinque massi di quelli ordinari, ne viene per conseguenza che se il sistema fosse convenuto noi avremmo potuto, e questo era lo scopo principale, ultimare in brevissimo tempo la diga foranea.

L'esperimento è stato fatto all'innesto tra l'antemurale curvilineo e la diga foranea; si sono affondati in quelle estremità cinque massi cellulari l'uno sull'altro formando una colonna in un punto il quale si trova dieci metri sotto il livello del mare. Che cosa è avvenuto? Che per le mareggiate gravissime che ci sono state nel porto di Napoli, questo pilone di massi cellulari ha ceduto da un lato solo; ma l'onorevole Salvia dovrebbe considerare pure in quale misura si è verificato quel cedimento; si tratta soltanto di cinque o sei centimetri al massimo verso un lato, e ricordo che si tratta di una colonna alta circa undici metri, una colonna quindi abbastanza alta.

Ora si potrà provvedere con nuovi esperimenti.

Occorre aspettare il risultato di una costruzione più vasta nel porto di Napoli per l'applicazione di quel sistema e poi giudicare. Quando saranno questi massi (come io credo, perchè ho fiducia nell'ingegno dell'ingegnere Inglese) riconosciuti utili, allora il primo ad applaudire sarà l'onorevole Salvia. Poichè io credo deplorabile, assai deplorabile nel vero senso della parola, accusare così leggermente, senza prima assodare lo stato delle cose: non dobbiamo deprimere e diffamare così il nostro personale, ma dobbiamo pure aver fiducia nell'ingegno

dei nostri funzionari. Tutti i grandi uomini hanno commesso degli errori, se qualche errore fosse stato commesso, non me ne farei meraviglia, sicuro che si rimetteranno assolutamente in bene.

SALVIA. Ma i crollamenti parlano chiaro!

DE SETA, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Non è esatto: io sono stato a Napoli, sono andato su quel pilone, ho guardato le cose ed ho visto che c'è piena fiducia anche nella opinione tecnica del personale. Quindi io ho detto solamente questo: aspettiamo che della nuova applicazione gli esperimenti, come è attualmente, si facciano, e poi giudicheremo. Quando questo risultato ci sarà favorevole, allora non si diranno più *in corpore vili* tali esperimenti, perchè il beneficio verrà a Napoli e a quegli altri porti dove si crede di fare quel piccolo esperimento, notando che tali porti non si trovano in condizioni del porto di Napoli.

Ma poichè l'onorevole Salvia vorrà parlare più largamente in altra sede dell'argomento importantissimo, io sarò lieto di rispondergli in altra occasione.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Pescetti ai ministri dell'istruzione pubblica e di grazia e giustizia, « per conoscere come, pubblicata la legge 7 luglio 1910 sugli esemplari d'obbligo, si intenda provvedere a regolarne l'applicazione con criteri uniformi, tanto più che neppure per il servizio finora affidato alle procure generali, i procuratori del Re procedono concordi e sicuri, mancando sinora di istruzioni ministeriali ».

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

TESO, *sottosegretario di Stato per l'istruzione pubblica*. La legge 7 luglio 1910, modificando l'editto Albertino sulla stampa del 26 marzo 1848, ha regolato con norme più precise e corrispondenti ai progressi della stampa e ai nuovi trovati delle arti sussidiarie, l'obbligo fatto agli editori dagli articoli 7 e 8 dell'editto, di consegnare all'autorità giudiziaria per le biblioteche pubbliche indicate della legge, tre esemplari di ogni stampato.

La nuova legge era chiara, e i due ministri proponenti, dell'istruzione e della giustizia, non hanno sentita la necessità d'illustrarla con un regolamento o con istruzioni alle procure del Re, attendendo che l'esperienza avesse dimostrato quali disposizioni richiedessero ulteriori chiarimenti,

Ora, sebbene siano passati pochi mesi dall'applicazione della legge, presa cognizione del modo come procede il servizio, i due ministri hanno preparata, di comune accordo, una circolare, che sarà inviata in questi giorni alle regie procure, e darà ampie e precise istruzioni perchè le provvide disposizioni della nuova legge abbiano in tutto il regno un'applicazione uniforme e completa.

PRESIDENTE. 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. Mi associo a quanto ha detto l'onorevole sottosegretario di Stato per l'istruzione pubblica. Aggiungo soltanto che è stato sentito anche il Consiglio di Stato sopra questo lavoro, apparecchiato di concerto fra i due Ministeri.

PESCETTI. Lo fate, o non lo fate, il regolamento?

GUARRACINO, sottosegretario di Stato per la grazia, giustizia e i culti. È già pronto, ho detto.

PESCETTI. Circolare, o regolamento?

TESO, sottosegretario di Stato per l'istruzione pubblica. Circolare o regolamento, l'indichi come vuole, per il fine da conseguire è la stessa cosa.

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

PESCETTI. Le risposte datemi dai due onorevoli sottosegretari, che mi sembrano incerte e vuote di pensiero maturato, non mi soddisfano, anzi mi sorprendono.

La necessità di un regolamento per rendere generale, uniforme, effettiva la esecuzione della legge tanto auspicata del 7 luglio 1907 per la consegna alle Biblioteche dei tre esemplari o copie di obbligo risulta dalla lunga esperienza fatta nelle Biblioteche, a Firenze per oltre venti anni, a Roma e altrove per ben trenta anni.

Essa aveva portato a constatare come editori e stampatori avessero cercato di non rispettare il vecchio editto Albertino; stampatori ed editori si palleggiavano la responsabilità nella consegna delle copie d'obbligo. La legge del 7 luglio 1910 ha cercato di vincere la loro studiata resistenza, dichiarando solidalmente tenuti l'uno e l'altro; chiarisca e fissi il regolamento chi di loro due in prima linea è tenuto a consegnare le copie di obbligo, tanto più che i grossi editori sono restii a dare il nobile tributo per la cultura nazionale, essi che alzano volentieri sui frontespizi lo scudo reale od accademico, che si

fanno pagare anche quando le loro edizioni appaiono gratuite, che trovano modo di scaricare sugli autori o sui committenti l'« esoso tributo ».

Mi pare dunque che non ci sarebbe stato bisogno di studiare la questione sei o sette mesi: bastava che si fossero tenuti presenti i motivi che portarono alla presentazione della legge.

La trasmissione degli esemplari d'obbligo mi risulta oggi più che prima incerta e irregolare: in alcuni luoghi è stata assunta dalle Procure presso i Tribunali; in altri, e non con lo stesso criterio dappertutto, è rimasta alle Procure generali; e Procure generali e Procure di tribunali non sanno ancora in nessun modo a chi spetti la terza copia d'obbligo, per la quale non sono state ancora designate, come si promette nella legge, le Biblioteche provinciali depositarie.

Del mancato rispetto della legge la colpa massima risale al Ministero di grazia e giustizia, al quale è rimasto facile tenere una non encomiabile condotta, perchè l'ufficio delle biblioteche al Ministero della pubblica istruzione manca di un capo che senta e curi i doveri che gli incombono.

Il Ministero di grazia e giustizia che formò la sua biblioteca defraudando diritti della biblioteca nazionale Vittorio Emanuele di Roma, frode che la legge del 7 luglio 1907 ha coperto, pare voglia continuare più a curare gli interessi della sua biblioteca che quelli della cultura generale e delle biblioteche italiane.

È naturale che il malo esempio che veniva dall'alto abbia generato trascuranza e vizio in basso; ecco perchè in talune procure generali si videro trattenuti i libri destinati alle biblioteche. Dalla lettura fatta per amore di scienza, si passava all'appropriazione indebita qualificata in danno delle biblioteche, consumata per economia di borsa.

Un tempo per questi atti fu famosa la procura generale di Firenze, la procura generale di Bologna, ed ora io denunzio la procura di Roma, dove pare che domini una forza irresistibile per trattenere la *Nuova Antologia*, tanto che la biblioteca nazionale centrale di Firenze, per dare questa rivista ai suoi lettori deve comprarla.

Taluni procuratori del Re, richiamati al rispetto della legge, hanno risposto che difettavano di personale.

Vi è molto, molto da provvedere.

Occorre bene stabilire la regolarità di consegna delle copie alle procure del Re, e

da queste alle biblioteche, occorre sia instaurato tutto un regime ordinato e corretto che ora manca. Lo reclama il rispetto alla legge, la serietà, la dignità alla cultura italiana, di cui le biblioteche sono strumenti perspicui ed essenziali. (*Benissimo!*)

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GUARRACINO, *sottosegretario di Stato per la grazia, giustizia e i culti*. L'inculpato principale, da parte dell'onorevole Pescetti, pare sia il Ministero di grazia e giustizia per il suo istinto rapace! Rispondo all'onorevole Pescetti che c'è una disposizione di legge, la quale autorizza ciò che si fa.

PESCETTI. Lo so! Dopo la legge del 7 luglio 1910. Prima non era corretto nè legale di farlo.

GUARRACINO, *sottosegretario di Stato per la grazia, giustizia e i culti*. La legge ha trovato così regolare ciò che prima si faceva, da legalizzarlo per il passato e autorizzarlo per l'avvenire. Faccia modificare la legge! Ma, finchè si opera secondo la legge, ella, onorevole Pescetti, non può dire che il Ministero ritenga abusivamente i libri! Una delle copie si deve consegnare alla biblioteca del Ministero, la quale trattiene per sè le pubblicazioni di indole giuridica e trasmette tutte le altre alla biblioteca Vittorio Emanuele: questo è il disposto dell'articolo 2 della legge. Dunque si è fatto bene.

PESCETTI. Non è questa oggi la questione.

GUARRACINO, *sottosegretario di Stato per la grazia, giustizia e i culti*. Appunto perchè la legge precedente aveva bisogno di essere modificata, si è fatta la nuova. Aggiungo poi che le norme da diramare ai procuratori generali e ai procuratori del Re per la uniforme applicazione della legge, sono state redatte appunto dal Ministero di grazia e giustizia, e inviate al Ministero della pubblica istruzione per la sua adesione. Vede l'onorevole Pescetti che proprio quel Ministero contro il quale si appuntano i suoi strali, si è fatto avanti per assicurare che la legge sia per l'avvenire osservata. Aspetti l'onorevole Pescetti di leggere le norme che si propongono per eseguire la legge, e poi farà le sue censure.

PRESIDENTE. Segue la interrogazione dell'onorevole Eugenio Chiesa, al ministro dell'interno « circa le tergiversazioni della

sottoprefettura di Castoreale nel doveroso disbrigo delle pratiche municipali del comune di Limina sottoposte alla sua approvazione.

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

CALISSANO, *sottosegretario di Stato per l'interno*. L'onorevole Chiesa si prepara a dare delle spiegazioni alla Camera, spiegazioni alle quali io non sono certamente preparato, data la formula della sua interrogazione, che è di quelle, lamentate dallo illustre nostro Presidente, cioè vaga senza e l'accento ad alcun fatto specifico a cui il sottosegretario di Stato possa rispondere.

Non voglio usare all'onorevole Chiesa la scortesia di dichiarare di non rispondergli, e, per conseguenza, se mi permette, dirò come sono passate le cose.

Alcuni mesi fa egli ebbe la bontà di dirigersi a chi ha l'onore di parlargli, invocando provvedimenti relativamente ad un preteso ostruzionismo, che la sottoprefettura di Castoreale usava contro l'Amministrazione del comune di Limina. Io ebbi cura di fare indagini, e di rispondere che le accuse non sembravano fondate. Mi curai anzi di avere sott'occhi un elenco delle deliberazioni per vedere se, ed in qual modo, potessero essere, almeno in apparenza, giustificate le lagnanze, portate a conoscenza del sottosegretario di Stato. La risposta mia era del 24 gennaio, e l'onorevole Chiesa annunciò la sua interrogazione il 30 dello stesso mese.

Dopo la presentazione della interrogazione, io ho voluto instaurare nuove e precise indagini, e il prefetto di Messina, con un lungo rapporto, assicurò il Ministero che le accuse, mosse contro il sottoprefetto di Castoreale non avevano fondamento; e se qualche ritardo era avvenuto nell'approvazione di alcune deliberazioni, esso era dovuto a tutt'altri intendimenti, a tutt'altre cause che non quelle derivanti dal proposito di ostacolare le funzioni di quell'amministrazione.

L'onorevole Chiesa ora, ripeto, interroga senza designazione specifica, sulle tergiversazioni. Comprendo che egli m'indicherà, fra poco, dei fatti specifici che non ha indicato qui, sistema questo contro cui anche giorni or sono protestò il nostro Presidente, e che mette i sottosegretari di Stato nella condizione di non poter dare le risposte precise che pur vorrebbero dare.

L'onorevole Chiesa avrà un fatto specifico da denunciare; e io mi sarei augurato che egli lo avesse, dopo la mia lettera, denunciato al Ministero: lo denuncierò alla Camera e io probabilmente non potrò dichiarare altro che di non essere informato, se uscirà dal rapporto che ho già sott'occhio per la confutazione; ma in ogni caso non dubiti l'onorevole Chiesa che, se egli denuncierà fatti specifici, sarà dovere del Ministero di instaurare per la terza volta le indagini che sono negli intendimenti dell'onorevole interrogante, inviando, se occorrerà, un ispettore generale sul posto, affinché compia le indagini con la maggiore obbiettività e con la maggiore sollecitudine. Non ho altro da aggiungere.

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

EUGENIO CHIESA. L'onorevole sottosegretario di Stato rispondendomi ha dimostrato già che non era da oggi a cognizione sua questa pratica, motivo per cui generica era la indicazione nella interrogazione quanto specifica la natura dei fatti accusati, e per quella continuità di Governo che nel Ministero è da lui più che mai rappresentata, egli vorrà darmi giustizia confermando che io lo aveva già prima interpellato ed informato in merito a un certo numero di deliberazioni del Consiglio comunale e della Giunta di Limina, ostruite dal potere prefettizio sovrintendente.

Si tratta di un povero comune abbandonato alle bizze della Sottoprefettura di Castroreale, danneggiato dal terremoto, torturato in mille modi, oltre che dalla natura nemica, da uomini nemici della sua integrità che si erano appropriati i terreni civici, e che, non difensore, ma nemico pure aveva avuto anche il Governo.

Nè potrà ella, onorevole sottosegretario di Stato credere che oggi io porti qui notizie improvvisate, perchè la mia interrogazione ha invece questo scopo: portare davanti alla Camera, dopo particolari vane premure rivolte al Governo, quei fatti che ancora non hanno avuto la dovuta soddisfazione.

Il numero e le date precise delle deliberazioni del Consiglio e della Giunta municipale di Limina, non approvate, non respinte e non controllate dalla Sottoprefettura di Castroreale, significano la paralisi di quella stentata vita municipale per una indebita sopraffazione di qualche funzio-

nario. Ecco la ragione che mi ha spinto a parlare alla Camera.

L'onorevole sottosegretario di Stato ha dato alle mie prime proteste scritte una risposta generica probabilmente avuta dalla stessa Sottoprefettura, mentre io gli avevo denunciato fatti concreti che meritavano provvedimenti e censura. Le sue parole corte non bastano a quanto vorrebbe dire oggi la mia interrogazione, badate che vi sono cinque deliberazioni della Giunta comunale e nove deliberazioni del Consiglio municipale che aspettano da mesi l'approvazione prefettizia, e vi sono deliberazioni d'urgenza per l'amministrazione, per la vigilanza igienica, di cui si supplica e si reclama invano l'approvazione: io darò all'onorevole sottosegretario tutte queste pratiche, quella compresa della nomina di una Commissione della tassa sul bestiame che ha avuto incomprensibile ripulsa dalla Sottoprefettura, forse perchè poteva infirmare il mal fatto del cavalier Solarino, ex regio commissario in quel comune e tuttora ragioniere alla Sottoprefettura prelodata!

Se ho voluto portare la questione qui è perchè proprio noi abbiamo avuto in questo piccolo comune da quel commissario un'opera deplorabile e deplorata da un voto speciale del Consiglio comunale. Ebbene, a quel voto che cosa rispondeva il sottoprefetto? L'annullamento del deliberato consigliare colla ridicola motivazione seguente: « Ad un Consiglio comunale non è lecito di deplorare gli atti compiuti da funzionari governativi che agiscono nel comune per delegazione sovrana ». (*Commenti*).

Ora, perchè annullare una solenne deliberazione dove si fissano e si documentano le responsabilità di quel regio e di un precedente commissario straordinario, violazioni di legge, favoritismi indebiti, mancati provvedimenti d'urgenza come sarebbe stato quello necessario e legittimo di procedere contro coloro che si erano appropriati i beni comunali?

Onorevole sottosegretario di Stato, accetto le sue parole, il di lei proposito: mandi un ispettore ad inquire, e a me non rimarrà altro da dire: ma è necessario vedere come agì l'autorità delegata con quel potere sovrano, è necessario verificare l'operato del commissario Solarino, vedere come agì la sottoprefettura di Castroreale, perchè non si abbia a dire soltanto, come dicono i più, che le sottoprefetture sono inutili, ma perchè si veda anche se esse non siano

per avventura dannose altresì alla vita di questi poveri comuni!

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Cutrufelli, al ministro dell'interno, « per conoscere se sia vero che i cittadini messinesi che vogliono sgombrare le loro macerie e che hanno ottenuto regolare autorizzazione, ne sono impediti dalla locale questura ».

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

CALISSANO, *sottosegretario di Stato per l'interno*. Sono lieto di potere assicurare l'onorevole Cutrufelli che il fatto di cui è cenno nella sua interrogazione, fortunatamente non sussiste ed è probabilmente il frutto di un equivoco. Anzi leggerò all'onorevole Cutrufelli la precisa risposta inviata dal prefetto di Messina alla richiesta da noi fatta dopo l'interrogazione da lui presentata, e così, mi pare, sarà spiegato l'equivoco che forse è l'origine della interrogazione dell'onorevole collega.

« La questura non si è mai interessata degli sgomberi delle macerie, bensì degli scavi per richieste di eredi o di superstiti, nelle relative abitazioni. Per regolare siffatta materia e per garantire gli aventi diritto, impedendo gli inconvenienti già deplorati nei primi tempi dopo il disastro, per scavi abusivi e conseguenti appropriazioni di oggetti e di valori che si rinvenivano, la Prefettura ha stabilito che i cittadini i quali vogliono eseguire scavi per rinvenimenti (purtroppo ne esistono ancora) di cadaveri di congiunti, oppure di oggetti e di valori, devono fare istanza alla Questura unendovi un atto notorio a dimostrare la legittimità del diritto allo scavo.

« Tali istanze, munite del *nulla osta* della questura, devono essere trasmesse all'arma dei reali carabinieri la quale fornisce le scorte necessarie e verbalizza i risultati delle ricerche, elencando cioè i valori recuperati, i quali vengono depositati nell'ufficio speciale valori, affinché gli eredi e superstiti possano ritirarli mediante la prescritta autorizzazione dell'autorità giudiziaria.

« Il servizio così disposto procede regolarmente senza dar luogo finora a gravi inconvenienti o reclami (accenna evidentemente il prefetto alla mancanza di inconvenienti gravi, perchè comprenderà l'onorevole Cutrufelli che qualche inconveniente è possibile e probabile, anzi, aggiungerei, è inevitabile) come lo dimostrano gli innumerevoli *nulla osta* rilasciati e che si rilasciano pre-

via registrazione, la quale serve per gli eventuali controlli ».

Anche la sua interrogazione, onorevole Cutrufelli, non designa un fatto specifico, ed io mi trovo anche qui in questa condizione, che se egli verrà per la prima volta alla Camera denunciando un fatto specifico, io ne farò oggetto di ricerche e di indagini per mezzo della locale prefettura. Ma, allo stato delle cose, egli comprenderà che io non posso dichiararle altro. Lo prego soltanto di considerare, egli che appartiene a quella disgraziatissima città e che conosce, meglio di ogni altro, tutte le difficoltà nelle varie funzioni delle varie Amministrazioni, lo prego di considerare che in questa materia è da augurare che non gli inconvenienti cessino, ma che nessun inconveniente grave venga a turbare quello che è un sentimento di pietà od un diritto di proprietà. E non ho altro da aggiungere.

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

CUTRUFELLI. Io sento spesso ripetere che manca a Messina lo svolgimento dell'attività e dell'iniziativa locale; forse sarà vero; ma è certo che il Governo, sia pure involontariamente, l'ostacola.

Si è data facoltà ai cittadini di provvedere essi stessi agli sgombri, che, pur da molto tempo promessi, non si sono potuti effettuare, ed alcuni cittadini hanno allora presentato la relativa domanda al prefetto il quale ha concesso il *nulla osta*. I cittadini allora si sono recati sul posto con una squadra di operai per iniziare i lavori, ma qui sono stati avvertiti dalla questura o dai carabinieri, non ricordo bene, che mancavano le persone, le quali avrebbero dovuto custodire le scorte. E così i cittadini dopo aver speso dei danari per pagare gli operai si son trovati in condizioni da non poter procedere ai lavori. Ora questo fatto che, preso isolatamente, sembra di poca importanza, ha, quando si ripeta parecchie volte, un'aripercussione gravissima in quanto i cittadini in tali condizioni di cose, non vogliono più procedere agli sgombri.

Posso assicurare l'onorevole sottosegretario di Stato che di simili casi se ne sono verificati parecchi, e poichè conosco la sua speciale benevolenza per le cose di Messina voglio augurarmi che egli, dopo queste mie osservazioni, si occupi nuovamente della questione dando i provvedimenti opportuni.

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

Aliberti, al ministro delle finanze, « se intenda e quando, presentare il progetto di legge modificativo di quella vigente del 22 luglio 1906, n. 623, onde migliorare le attuali non liete condizioni della numerosa classe dei lottisti del Regno »;

Valli, al ministro dei lavori pubblici, « per sapere quale sia il motivo del ritardo alla pubblicazione del regolamento riferibile alla legge 25 giugno 1909, n. 422 »;

D'Alì, ai ministri dell'interno e della marina, « per sapere quali motivi speciali possano ancora consigliare il mantenimento delle visite sanitarie e costose disinfezioni nei porti della sola provincia di Girgenti cui sono soggetti i navigli provenienti da porti stati dichiarati sempre immuni e naviganti con patente netta ».

Segue la interrogazione dell'onorevole Pipitone, al ministro dei lavori pubblici, « per sapere se egli conosca le condizioni della strada ferrata Palermo-Trapani e quali provvedimenti abbia dato per scongiurare il pericolo di possibili disastri a causa del pessimo stato dell'armamento e della poca stabilità del ponte sul fiume San Bartolomeo ».

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

DE SETA, *sottosegretario di Stato pei lavori pubblici*. Per ciò che riguarda la prima parte della interrogazione dell'onorevole Pipitone, non ho che da ripetergli quanto, tre giorni fa, risposi all'onorevole d'Alì.

Effettivamente lo stato della linea Palermo-Trapani non è dei migliori. Attualmente vi sono molti chilometri di binario in ferro e si vanno gradatamente sostituendo con quelli in acciaio. Sono stati proposti pel rifacimento circa trentatré chilometri in un primo tratto, dei quali dieci sono stati ultimati, ed altri otto chilometri in un secondo tratto; sono stati pure proposti, per essere sottoposti all'approvazione superiore, provvedimenti pel rifacimento di altri venticinque chilometri in ferro.

Attualmente poi sono in corso di esecuzione i lavori come sopra approvati. Altre opere sono in corso di preparazione; e quindi l'onorevole Pipitone vede che si sta provvedendo affinché la linea Palermo-Trapani sia messa in condizioni migliori di quelle presenti.

Circa la seconda parte dell'interrogazione dell'onorevole Pipitone, che riguarda la poca stabilità dei ponti sul fiume San Bartolomeo, debbo osservare che, mentre i ponti al chilometro 69,326 e 69,835 sono in condi-

zioni normali, invece la spalla verso Trapani del ponte al chilometro 70,879 ha subito delle lesioni, a causa di una frana caduta nel 1906, ma non presenta però alcun pericolo anche per l'assidua vigilanza che vi è esercitata.

Ad ogni modo sono già stati approvati ed appaltati i lavori di rafforzamento e saranno quanto prima iniziati essendosi già fatte la consegna alla ditta.

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

PIPITONE. Io in parte prevedo la risposta del sottosegretario di Stato; però la mia interrogazione non era diretta semplicemente a provocare questa risposta, ma principalmente a distinguere in questo momento le nostre responsabilità, la mia di deputato di quella provincia e la vostra di uomini di Governo.

È dal 1907 che al Governo si consegnò la strada ferrata Palermo-Trapani, sono cinque anni, e ancora non si sono fatti i lavori di riparazione al ponte di cui ha parlato il sottosegretario di Stato.

Puntellato lo Stato trovò il ponte, e puntellato è ancora; e non è vero che non vi sia pericolo, perchè un rapporto dell'ispettorato ha detto che quel ponte è pericolosissimo. (*Interruzione dell'onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*).

Il treno quando arriva a quel ponte si ferma, e poi prosegue a passo d'uomo; se si ferma vuol dire che c'è pericolo, e l'asserzione che non vi sia pericolo è assolutamente erronea.

E passiamo agli armamenti. È vero che la strada aveva un armamento in ferro; dopo cinque anni non dico che si sarebbe già dovuto provvedere all'armatura in acciaio, ma si sarebbero almeno dovute rifare quelle traverse che non esistono più. Un altro rapporto dell'ispettorato, veda che sono bene informato, ha detto che se il treno si muove con una velocità maggiore di venticinque chilometri all'ora, c'è pericolo di deragliamento, perchè tutto il legname dell'armamento è fradicio.

E quali le conseguenze? Anzitutto il malleessere permanente in quelle popolazioni, le quali sanno di aver fatto dei sacrifici immensi, per avere quella linea hanno pagato per parecchi anni mezzo milione, ed ancora non sono padrone di avere una strada ferrata che sia conforme alla sicurezza del commercio ed a quella dei cittadini.

È poi una grande delusione in noi tutti che lavorammo perchè quella linea passasse

allo Stato invece di rimanere affidata alla ingordigia della Società, delusione grande, perchè dobbiamo purtroppo dire che si stava meglio quando si stava peggio. E ripeto che è da cinque anni che lo Stato non ha fatto nulla, e non si può dire che si fosse impreparati, perchè si sapeva in quali condizioni si trovava questa ferrovia.

Io non ho parlato finora, e non l'avrei fatto se non avessi osservato che siamo alla vigilia di una ribellione, perchè ormai gli animi sono talmente esasperati che di giorno in giorno c'è pericolo che quelle popolazioni brucino tutto quel materiale insufficiente e inadatto al traffico.

Si tratta di una vera ribellione, onorevole sottosegretario di Stato, perchè la deficienza del materiale, l'obbligo che hanno i macchinisti di procedere a 25 chilometri all'ora, l'obbligo di fermare al ponte San Bartolomeo portano, come ella sa e come accennava l'altro giorno l'onorevole D'Alì, la conseguenza dei ritardi di un'ora e più, e quindi centinaia di viaggiatori aspettano alle stazioni che il treno arrivi, costretti a lasciare i loro affari. Questi non sono malumori che si accumulano e che, un giorno o l'altro, finiranno per esplodere.

Ecco perchè, io che non ho l'abitudine di presentare interrogazioni, per distinguere la responsabilità vostra dalla mia, in questo momento debbo farvi conoscere questa condizione di cose, perchè a quest'organo insensibile della direzione generale delle ferrovie, che non sente le pulsazioni della periferia e che non si occupa che delle grandi linee centrali, arrivi la voce della Camera italiana ed il monito che non è lecito scherzare col fuoco e provocare le popolazioni le quali, come hanno fatto sacrifici per avere quella strada, hanno il diritto di vederla mantenuta come tutte le altre linee dello Stato. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. È così trascorso il tempo assegnato alle interrogazioni.

Domande di autorizzazione a procedere.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione di alcune domande d'autorizzazione a procedere in giudizio.

La prima è contro il deputato Bissolati, per diffamazione continuata aggravata a mezzo della stampa.

La Commissione propone che venga accordata la chiesta autorizzazione.

Metto a partito questa proposta.

(*È approvata*).

La seconda domanda di autorizzazione è contro il deputato Camerini, per contravvenzione al regolamento per i veicoli a trazione meccanica senza guida di rotaie.

La Commissione propone di accordare la chiesta autorizzazione.

Metto a partito questa proposta.

(*È approvata*).

La terza domanda di autorizzazione è contro il deputato Di Bagno, parimenti per contravvenzione al regolamento per i veicoli a trazione meccanica senza guida di rotaie.

La Commissione unanime propone che la Camera dichiari non essere il caso di deliberare sulla domandata autorizzazione.

Metto a partito questa proposta.

(*È approvata*).

La quarta domanda di autorizzazione a procedere è contro il deputato De Felice-Giuffrida per ingiurie, violenza privata e minaccia.

La Commissione propone di non accordare la chiesta autorizzazione.

Metto a partito questa proposta.

(*È approvata*).

L'ultima domanda di autorizzazione a procedere è parimenti contro il deputato De Felice-Giuffrida, per diffamazione.

La Commissione propone di accordare l'autorizzazione a procedere.

Metto a partito questa proposta.

(*È approvata*).

Discussione del disegno di legge: Proroga dei termini per la revisione straordinaria delle liste elettorali commerciali.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Proroga dei termini per la revisione straordinaria delle liste elettorali commerciali.

Se ne dia lettura.

RIENZI, segretario, legge: (*Vedi Stampato*, n. 759-A).

PRESIDENTE. La discussione generale è aperta. Ha facoltà di parlare l'onorevole Miliani.

MILIANI. Ho chiesto di parlare non per muovere obiezioni a questo disegno di legge, che trovo opportuno e che una discussione non comporta, ma per avere qualche schiarimento dall'onorevole relatore, per sapere, cioè, se si sia tenuto conto di diverse,

non dirò reclami, ma osservazioni, che sono state fatte da parecchie Camere di commercio e cioè sul metodo seguito nei tribunali per la revisione delle liste, perchè si è avuto a lamentare più volte che i metodi seguiti in questa revisione siano diversi, e questa diversità può, non dirò apportare confusione, ma mettere in condizioni diverse gli elettori nei diversi luoghi.

Quindi io desidererei che il relatore mi dicesse se su questo punto la Commissione si è fatta carico di studiare la questione e come l'abbia risolta.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

MORPURGO, *relatore*. La Commissione non ebbe ufficialmente reclami nel senso indicato dall'onorevole Miliani. Tuttavia essa si fece carico della diversità di metodi con cui alcuni tribunali fecero la revisione delle liste commerciali in confronto di altri tribunali. Però la Commissione non ritenne opportuno di dare norme in questa sede e di fare dichiarazioni interpretative, sembrandole che la disposizione della legge per quanto concerne la revisione straordinaria delle liste fosse sufficientemente chiara.

Ad ogni modo la Commissione d'accordo in questo col Governo propone ora che all'articolo 2 dopo le parole: « tutte le persone che », si aggiungano queste altre: « non essendovi iscritte e ». Di maniera che l'articolo 2 rimarrebbe così redatto:

« I tribunali che, a mente del citato articolo 64, compiono tale revisione, debbono inscrivere nelle liste elettorali tutte le persone, che, non essendovi iscritte e possedendo già o venendo a conseguire entro il 30 giugno 1911 i requisiti voluti dalla legge 20 marzo 1910, n. 121, per l'elettorato commerciale, ne facciano domanda ».

Con questa aggiunta, che è poi un semplice chiarimento, il quale da prima non era nemmeno sembrato necessario nè alla Commissione, nè al Governo, e forse necessario non è, con questo chiarimento pare a me si venga anche a togliere il dubbio portato qui dall'onorevole Miliani, e che per conseguenza tutti i tribunali abbiano adesso una norma precisa nel fare una revisione straordinaria, nel senso che quelli che sono iscritti e ne abbiano, bene inteso, i requisiti, vi rimangano, e che si aggiungano tutti gli altri che hanno i requisiti voluti dalla legge.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare l'onorevole sottosegretario di Stato per l'agricoltura. Ne ha facoltà.

LUCIANI, *sottosegretario di Stato per l'agricoltura, industria e commercio*. Ringrazio l'onorevole Miliani di aver dato la sua approvazione incondizionata a questo disegno di legge.

Come egli ha avvertito, si era effettivamente determinata una notevole divergenza nell'applicazione dell'articolo 64 della legge 20 marzo 1910, giacchè alcune Camere di commercio avevano ritenuto di dover procedere alla revisione soltanto per escludere coloro i quali non avessero i requisiti voluti dalla nuova legge, mentre altre procedono anche alle nuove iscrizioni, ma soltanto per il 1910.

A questa divergenza di applicazioni aveva rivolto la sua attenzione il Consiglio superiore dell'industria e commercio, del quale, se non erro, fa parte anche l'onorevole Miliani, ed aveva richiamato sull'argomento l'attenzione del ministro, che ne aveva fatto oggetto di una nota al Ministero della giustizia, allo scopo di eliminare una disparità di trattamento intollerabile, perchè si riferisce all'esercizio di un diritto da parte di molti cittadini.

Per ottenere più sicuramente l'intento è stata inclusa nel disegno di legge in esame la disposizione dell'articolo 2, con la quale sembrava che ogni equivoco fosse rimosso. Ma ciononostante, il presidente di una delle più autorevoli Camere di commercio ha fatto osservare che forse sarebbe meglio chiarire ancora più il concetto dell'articolo secondo, aggiungendovi quell'inciso, che è stato letto dall'onorevole relatore.

Confido che l'onorevole Miliani riconoscerà che l'inciso in questione elimina ogni ombra di dubbio, in guisa che l'applicazione della legge possa oramai avvenire in modo uniforme « spedito. E confido che tutta la Camera vorrà dare il suo assenso a questa, che, in fondo, non è che una legge di proroga e di chiarimento.

PRESIDENTE. L'onorevole Miliani ha facoltà di parlare.

MILIANI. Dopo i chiarimenti avuti dall'onorevole relatore e gli altri aggiunti dall'onorevole sottosegretario di Stato per l'agricoltura, industria e commercio, io mi dichiaro soddisfatto e nel tempo stesso sono contento di essermi trovato all'unisono con quello che è stato esposto da altri e che io non sapevo.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale. Passeremo alla discussione degli articoli.

Art. 1.

Il termine per la revisione straordinaria delle liste elettorali delle Camere di commercio e industria esistenti nel Regno, stabilito dall'articolo 64 della legge 20 marzo 1910, n. 121, è prorogato fino al 15 luglio 1911.

(È approvato).

Art. 2.

I tribunali che, a mente del citato articolo 64, compiono tale revisione, debbono inscrivere nelle liste elettorali tutte le persone che, possedendo già o venendo a conseguire entro il 30 giugno 1911, i requisiti voluti dalla legge 20 marzo 1910, n. 121, per l'elettorato commerciale, ne facciano domanda.

A questo articolo, d'accordo tra Commissione e Governo: si propone di aggiungere dopo le parole: «le persone che», l'inciso: «non essendovi iscritte e».

Non essendovi osservazioni, pongo a partito l'articolo secondo, con questo inciso concordato fra Governo e Commissione.

(È approvato).

Votazione a scrutinio segreto.

PRESIDENTE. Ora procederemo alla votazione a scrutinio segreto di questo disegno di legge approvato per alzata e seduta e della proposta di legge per la costituzione in comune di Conca Casale, frazione del comune di Pozzilli.

Si faccia la chiama.

CAMERINI, segretario, fa la chiama.

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

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MARCORÀ.

Presentazione di disegni di legge e di una relazione, e ritiro di un disegno di legge.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro d'agricoltura e commercio.

RAINERI, ministro di agricoltura, industria e commercio. Mi onoro di presentare alla Camera due disegni di legge: l'uno portante provvedimenti per la tutela della selvaggina; l'altro concernente la costruzione dell'edificio a sede della regia stazione enologica sperimentale di Asti.

Chiedo che questo secondo disegno di legge sia rimesso alla Giunta generale del bilancio.

Mi onoro altresì di presentare alla Camera un regio decreto che mi autorizza a ritirare il disegno di legge che concerne la riforma della legge 7 luglio 1907, n. 526 sulle piccole società cooperative agricole e sulle piccole associazioni agricole di mutua assicurazione.

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole ministro d'agricoltura e commercio della presentazione di due disegni di legge: l'uno portante provvedimenti per la tutela della selvaggina, l'altro concernente la costruzione dell'edificio a sede della regia stazione enologica sperimentale di Asti.

L'onorevole ministro chiede che questo secondo disegno di legge sia rimesso alla Giunta generale del bilancio.

Se non vi sono osservazioni in contrario, così sarà stabilito.

(Così è stabilito).

Do pure atto all'onorevole ministro, della presentazione di un regio decreto che l'autorizza a ritirare il disegno di legge che concerne la riforma della legge 7 luglio 1907 n. 526 sulle piccole società cooperative agricole e sulle piccole associazioni agricole di mutua assicurazione.

L'onorevole Materi ha facoltà di parlare per presentare una relazione.

MATERI. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sulla proposta di legge: Costituzione in comune di Calciano frazione del comune di Garaguso.

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

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

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

Proseguendo nello svolgimento degli ordini del giorno, viene ora quello dell'onorevole Colajanni in questi termini:

« La Camera, convinta che l'ordinamento ferroviario ha bisogno di un lungo e maturo esame, rinvia l'articolo primo e passa alla discussione degli articoli relativi al miglioramento economico dei ferrovieri ».

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

(È appoggiato).

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

COLAJANNI. Se fossi convinto che la ripetizione degli argomenti nei Parlamenti potesse giovare a convertire qualcuno, parlerei con una fiducia maggiore di quella che ho, in questa discussione. Premetto questo perchè, dopo i discorsi veramente notevoli che sono stati pronunziati in questa Camera, pochi potranno sperare ed attendere che vengano fuori, specialmente da uomini modesti come me, delle osservazioni e dei fatti veramente nuovi: pure convinto di non poter dire delle cose nuove prendo a parlare.

Prendo a parlare perchè, come nella seconda parte del discorso dimostrerò, voglio portare qua dentro quella nota di sincerità alla quale giustamente accennò ieri l'onorevole Filippo Turati, quella nota che è stata abbastanza sostenuta e rilevata dai precedenti oratori, ma che pure costituisce la parte fondamentale del disegno di legge e della discussione stessa; ed incomincio col giustificare il primo termine del mio ordine del giorno.

Ma la giustificazione del primo termine del mio ordine del giorno l'hanno già fatta esaurientemente nella Giunta uomini competenti e di grande valore (senza ombra di adulazione questo affermo), vale a dire che il mio pensiero è stato dimostrato e sostenuto assai meglio di quello che possa farlo io, dall'onorevole Rubini nella Giunta, dall'onorevole Wollemborg nella Sottogiunta del bilancio e poscia da entrambi nella discussione alla Camera. Quando vi ho nominati coloro che mi hanno preceduto nelle mie idee vi avrò pure detto il mio pensiero assolutamente contrario all'articolo primo del disegno di legge. Sono contrario per ragioni evidentemente sperimentali: esula da me il pensiero di esprimere diffidenze, specie verso l'uomo egregio che regge il dicastero dei lavori pubblici, ma la mia diffidenza è nella cosa ed è sperimentale. Quando noi pensiamo che i danni dell'attuale ordinamento ferroviario in gran parte sono derivati dalla precipitazione con la quale si è proceduto con la legge del 1905 e con le successive, chiunque comprenderà che l'esperienza ci deve avvertire di non precipitare ulteriormente.

Io potrei arrivare a comprendere la convenienza della discussione e della votazione del contenuto dell'articolo primo, lo comprenderei e lo voterei anche a malincuore, se ci fosse la convinzione in voi ed in me

(perchè credo che non ci sia in alcuno) che dal nuovo ordinamento ferroviario, che non sappiamo quale sarà, ma sarà infine quale ce lo potrà dare il ministro dei lavori pubblici, che da questo nuovo ordinamento potranno venir fuori quei milioni che sono necessari per soddisfare le esigenze del personale ferroviario.

In questi casi, se così fosse, sarebbe logico che l'articolo primo fosse votato con tutto l'insieme della legge. Ma credo che nessuno qui dentro spera di trovare i milioni nelle condizioni che ci darà l'ordinamento delle ferrovie.

Ora, se questa speranza non c'è, perchè abbinare ad ogni costo rigorosamente l'articolo primo con tutto il resto della legge, che intende provvedere ai bisogni, anzi alle richieste dei ferrovieri?

È una domanda che pongo, e alla quale spero che darà risposta il relatore immediatamente, se non più tardi, forse, nella discussione del primo articolo, lo stesso ministro. Per parte mia, non vedo questa ragione.

E quando ho detto che non vedo questa ragione dell'abbinamento dell'articolo primo con tutto il resto del disegno di legge, astraggo completamente dalla parte, dirò così, costituzionale e di fiducia nell'azione che possa esercitare il ministro. Dico il ministro, senza dire l'onorevole Sacchi, perchè noi non sappiamo, date le vicende parlamentari, chi potrà essere colui che dovrà attuare l'articolo primo della legge.

Dico che non lo sappiamo, perchè salvo che la sapienza non sorga fuori dalla mente di Minerva, tutto all'improvviso, all'indomani dell'approvazione della legge, è presumibile che debbano passare dei mesi, e molti, prima che questo ordinamento ferroviario nuovo sia tradotto in atto.

Ciò non esclude che si possano ammirare i sistemi i quali pongono la fiducia incondizionata nel ministro. Credo che questo non sia un sistema imitabile; ma mi si dirà da molti: volete voi discutere ogni singola parte di un nuovo ordinamento ferroviario in una assemblea politica?

Neppure questo credo che sarebbe consigliabile, ma sarebbe consigliabile che l'azione del ministro, nel nuovo ordinamento, si svolgesse armonicamente a quella di una Commissione bene scelta, bene ponderata, la quale lo aiuti, lo sorregga, lo consigli, faccia insomma tutto quello che una piccola collettività può fare. Di fronte a questo secondo desiderio, che si può dire subordinato

al primo, posso rimanermene soddisfatto agli articoli sostitutivi che sono stati presentati all'articolo primo?

Certamente non posso dichiararmi soddisfatto dell'articolo dell'onorevole Bertolini, perchè troppo ampio, troppo indeterminato, troppo vago. Tanto varrebbe lasciare qual'è l'articolo del ministro. Perchè dobbiamo fargli l'affronto di mutarglielo, se, nella sostanza, le proposte dell'onorevole Bertolini di poco lo cambiano?

Vi potrebbe essere qualche cosa di più: l'articolo sostitutivo presentato dall'onorevole Fera e compagni, ma sono dei radicali, e comprendete bene che in tutto potevano essere radicali i firmatari del medesimo, meno che nel dare un dispiacere al ministro che li rappresenta al Governo. Ed è perciò che io credo che questo articolo sostitutivo dei radicali sia riuscito una cosa troppo anodina, di cui, dal canto mio non mi dichiaro minimamente soddisfatto. Ma, meno male, qualche lontana cosa, che sia limitatrice da un lato, consigliatrice del meglio dall'altro, qualche cosa di vago, di indeterminato in questo articolo sostitutivo dell'onorevole Fera c'è.

Ma purtroppo il ministro pare che non voglia accettarlo. Io me ne dolgo per lui più che per me. Perchè, per conto mio, se volessi qui fare opera negativa conforme ai miei principii politici, dovrei dire: tanto peggio, tanto meglio. Ma il tanto peggio per me in questo caso non si ripercuoterebbe soltanto sulle istituzioni politiche, ma disgraziatamente si ripercuoterebbe sulla condizione e sulla evoluzione economica dell'intero paese. E quindi il tanto peggio dal canto mio non può essere menomamente accampato: nemmeno dal male che ne venisse potrebbe derivare qualche bene nel senso politico da me desiderato.

Ciò premesso, in quanto all'articolo primo mi consenta la Camera che pigliando occasione dai precedenti discorsi possa fare qualche osservazione in parte soddisfacente per me, in parte di critica che non credo del tutto inutile, a quello che gli altri hanno detto. E anzitutto, come compiacimento, udimo davvero con soddisfazione, il discorso pronunziato dall'onorevole Bertolini che è un antico avversario dell'esercizio di Stato. Quel discorso come quello di un antico avversario dell'esercizio di Stato, non può che far piacere a chi l'esercizio di Stato ha propugnato fino dal 1884. Ho avuto piacere di sentire il discorso dell'onorevole Bertolini, sebbene ad un certo punto avrei

voluto dirgli: ma badi, che si va troppo avanti. Egli ha avuto ragione nelle osservazioni che ha fatto relativamente al canone che il Governo, che la finanza italiana ricavava dall'esercizio delle società private.

E questa è una dimostrazione di cui si deve tener conto, e di fronte alla quale il paese (il quale nelle questioni ferroviarie non ha mai saputo leggere o non ha voluto leggere, perchè anche coloro che avrebbero avuto il dovere e l'obbligo di illuminarlo ciò non facevano fino a quando vissero le leggi del 1885) di fronte alla quale il paese dovrebbe essere condotto a meditare che finalmente questo esercizio di Stato non ha presentato quelle perdite finanziarie che ordinariamente si affermano.

Ma avrei voluto che l'onorevole Bertolini si fosse fermato ad un certo punto nella sua apologia: se egli avesse fatto l'apologia del principio in sè, la mia gratitudine potrebbe essere sconfinata e illimitata, ma egli quasi ha voluto difendere tutto quanto l'ordinamento attuale con i suoi risultati. C'è stato qualche *ma*, qualche *se*, qualche riserva; ma la sostanza è che egli è stato più realista del re. E mi è sembrato assai più realista del re allorquando egli ha citato certe cifre sul così detto coefficiente di servizio.

Io ho avuto dalla Direzione generale altra volta dei dati sul coefficiente di esercizio, e li ho trovati molto più elevati del 77 quale ci fu annunziato dall'onorevole Bertolini.

Non vi dico di tenere come ben fondato il coefficiente di esercizio quale risulterebbe da un conto fatto alla buona tra quello accantonato dalle ferrovie come prodotto e quel che è rimasto allo Stato come sua quota di utili, perchè allora arriveremmo ad un coefficiente di esercizio che nientemeno raggiungerebbe il 92 o il 93 circa; ma certamente che questo coefficiente di esercizio debba essere al di sotto di quello che mi è stato comunicato dalla Direzione delle ferrovie, certamente questo a me pare un ottimismo soverchio, un ottimismo dannoso, inquantochè frena la critica pubblica e non costringe a presentare i rimedii opportuni veramente necessari.

Ad altre obiezioni che vorrei fare all'onorevole Bertolini rinunzio volentieri per l'ora nella quale parlo; però una lode incondizionata voglio rivolgerla per il rapporto che ha stabilito fra burocrazia e democrazia; e non solo gliene do lode, ma aggiungo che se un inconveniente gravissimo esiste nella

grande democrazia nord-americana, esso si trova appunto nella mancanza di una burocrazia a metodo europeo.

Uno dei grandi finanzieri degli Stati Uniti, che ora sta a capo del servizio del censimento, ha rilevato che se gli Stati Uniti vogliono migliorare tutta la loro vita politica ed eliminare in gran parte tutta quella orribile corruzione che consiste nel cosiddetto *truck system*, non c'è che un modo solo: rendere cioè beneorganica la burocrazia.

Renderla organica siamo d'accordo, però entro certi limiti, così come afferma il collega Nofri; e l'onorevole Bertolini certamente non potrà negare che nel caso nostro questi limiti sono stati varcati precisamente nell'elemento meno utile della burocrazia, vale a dire nell'elemento che scrive e che è condannato negli uffici a fare e rifare quadri, statistiche e conti che non servono se non ad imbrogliare il mondo.

Mi dispiace di avere dimenticato alcuni prospetti che ci sono stati mandati dalla Direzione generale delle ferrovie, dopo che era già stata iniziata la discussione di questo disegno di legge, nella quale da tutti si è protestato contro lo sviluppo soverchio di questo ramo della burocrazia.

A vedere semplicemente quei prospetti si prova un'impressione di terrore, tante sono le notizie, le cifre, i dettagli, i dati che sono stati richiesti e che veramente non possiamo giudicare se siano stati utili o meno fino a questo momento; e che lo possano diventare per l'avvenire nè l'onorevole Bertolini nè altri forse non sono nemmeno convinti.

Debbo anche rilevare una malizia dell'onorevole Bertolini.

Egli, mi perdoni la parola, con una prudenza encomiabile, in un uomo di governo, ha lasciato scrupolosamente di parlare degli sperperi.

Vero è che avrebbe potuto dire: che bisogno c'era che me ne fossi occupato io, se molti sperperi erano stati già denunciati due anni sono dall'onorevole Nofri, e sono stati poi ripetuti dallo stesso Nofri e più lungamente illustrati dall'onorevole Guicciardini in questa discussione? Ma il rilievo degli sperperi (ed io potrei aggiungere anche qualche cosa di nuovo relativamente a ciò che è avvenuto nella città dove vivo, cioè a Napoli) ha una grande utilità ed è doveroso di farlo; perchè i rilievi non si fanno soltanto a scopo di malignità, ma si fanno, specialmente per gli sperperi di centinaia di milioni, sia allo scopo di porre un limite al mal fare che c'è stato, sia come consiglio

a ciò che si dovrà fare per l'avvenire. E si dovrebbe badare con molta attenzione e con molta sollecitudine a tutti questi ingranaggi, che potrebbero evitare per l'avvenire la ripetizione di questi sperperi colossali. E, giacchè ho citato questi sperperi colossali, lasciate che io rilevi una taccagneria strana e inconcepibile della Direzione generale delle ferrovie. Mentre la Direzione generale delle ferrovie non ha lesinato mai nel fare acquisti inutili, nello spendere per edifici, nello spendere e nello spendere in tutti i modi, in tutte le occasioni e in tutti i luoghi, ha usato questa taccagneria veramente strana.

Le società Adriatica e Mediterranea, le quali non avevano interesse a sperperare, ed è specialmente notevole il caso dell'Adriatica, sempre citata come meglio organizzata, davano biglietti gratuiti di circolazione ai così detti tecnici non laureati, che son quelli che sorvegliano i lavori e che veramente esercitano funzioni attive.

È venuta la Direzione generale delle ferrovie ed ha tolto loro questi biglietti di circolazione, lasciandoli però ai loro dipendenti.

Senta, onorevole Sacchi, quale è stata la conclusione. Lei conosce la questione, perchè io a lei privatamente mi sono rivolto nella speranza che si occupasse della cosa.

La conclusione è stata questa, che tutti i tecnici non laureati, colpiti da questa restrizione, che ha portato poche migliaia di lire d'utile all'azienda ferroviaria, hanno detto: noi non abbiamo fatto mai parte del sindacato dei ferrovieri, ma da oggi in poi, ci iscriveremo al sindacato e siamo sicuri che otterremo quella giustizia, che ci rendevano le società private, e che ci nega lo Stato solo perchè non siamo buoni a minacciare ostruzionismo e sabotaggio.

Passo avanti. Si è parlato del peggioramento finanziario dell'esercizio di Stato, lodando altamente l'onorevole Bertolini per la interpretazione del fatto, brutto in sè, e che, senza la sua correzione, avrebbe un significato più grave di quello, che realmente ha. Quale la causa di questo dissesto finanziario? Noi abbiamo rilevato incidentalmente, a proposito del silenzio tenuto dall'onorevole Bertolini sugli sperperi dell'esercizio di Stato, in che cosa risieda principalmente la causa della diminuzione degli utili finanziari, ma è giustizia riconoscere che in parte il dissesto è largamente compensato dalla economia nazionale e da

tutti i benefizi, che il pubblico ha ricavato e per nuovi treni e per miglioramenti nei treni e per la diminuzione delle tariffe e per tanti e tanti servizi, migliorati a beneficio del pubblico, vuoi per i viaggiatori, vuoi per le merci.

Si è rilevato, ed è stata anche la Direzione generale a rilevarlo, che il personale veramente attivo non è aumentato al di là del bisogno; questa è una constatazione di cui va data lode alla Direzione generale delle ferrovie, perchè rende giustizia a quella poltroneria, tante volte rimproverata al personale ferroviario, e che appare anche dalle comparazioni internazionali, anche senza tener conto delle diversità geografiche e di tante e tante altre diversità di condizioni che naturalmente ridondano piuttosto a onore anzichè a disdoro del personale ferroviario stesso.

Ma io, arrivato a questo punto, debbo incidentalmente fermarmi su di un fatto che ieri fu rilevato dal collega Pietro Chiesa, vale a dire la costruzione dei famosi quattromila carri merci. Certamente e la Direzione generale e il Ministero, i quali, con una leggerezza imperdonabile, sono discesi da ottomila carri d'un colpo a contentarsi di quattromila, non sono da lodare, e questo è uno degli argomenti di biasimo che si può e si deve adoperare contro coloro che lanciarono la prima cifra di ottomila carri.

WOLLEMBORG. Diecimila!

COLAJANNI. Va bene. Io sono nella Giunta del bilancio, e ho sentito parlare sempre naturalmente di ottomila soltanto. Ora, sono necessari questi famosi quattromila carri all'industria ferroviaria? Intendiamo fra valore assoluto e valore relativo. Se noi potessimo ottenere tutta l'utilizzazione vera, quotidiana, giusta, dei carri esistenti, noi potremmo concludere, come due modesti ferrovieri, il Corbelli e Gino Bagnoli avevano giudicato da molti anni, che coi carri esistenti potrebbe l'esercizio ferroviario procedere bene. Ma perchè procedesse bene occorrerebbe quello che assolutamente non c'è, vale a dire lo sviluppo degli impianti fissi.

Io ho sentito dire dall'onorevole Sacchi, e l'ho sentito ripetere anche da parecchi che si è progredito moltissimo anche in ciò che si riferisce agli impianti fissi. Ciò potrà darsi che sia avvenuto nel settentrione d'Italia o altrove; ma non è certo avvenuto nel Mezzogiorno, e specialmente in Sicilia. Io posso garantire all'onorevole Sacchi che vi so no in Sicilia (e parlo della Sicilia per-

chè è quella che meglio conosco) stazioni in cui si verificano miracoli di rapidità nel carico e nello scarico, appunto per la deficienza assoluta dei carri. Parlo, per esempio, della stazione di Giarre, stazione in cui non avvengono quotidianamente disastri perchè indiscutibilmente il personale è assai diligente e cerca di evitarli quanto più può.

E quello che ho detto per la stazione di Giarre lo potrei dire per parecchie altre stazioni della Sicilia, che si trovano nelle stesse condizioni non solamente di deficienza sotto questo punto di vista ma di grande, deplorabile deficienza anche sotto il punto di vista dei magazzini. Onorevole Sacchi, ella è stato a Messina ultimamente, ed avrebbe fatto molto bene se avesse proseguito il suo viaggio in tutta l'isola. Ella non potè farlo ed io non le faccio alcun appunto per le buone intenzioni; ma se ella avesse percorso il resto dell'isola avrebbe veduto che quasi dappertutto le sale destinate alla terza classe e alla seconda per i viaggiatori sono adibite a magazzini o a dormitori per gli impiegati. Questo è uno degli inconvenienti più deplorabili. Noi abbiamo delle stazioni nelle quali si debbono depositare i cereali esposti alla pioggia e ai deperimenti più dannosi che si possano pensare ed immaginare; e che dire poi delle condizioni in cui si trovano i viaggiatori? C'è, per esempio, la stazione di Santa Caterina da Siena, che è una stazione importante, perchè in essa si incontrano le linee di Licata, Porto Empedocle, Palermo, Catania e Caltanissetta. Tutte vanno ad incrociarsi in quel punto. Ebbene, non c'è una tettoia ed i poveri viaggiatori sono esposti, con ritardi di una ora e più, al cocentissimo sole di Sicilia nell'estate e all'acqua nell'inverno. Un inconveniente veramente enorme!

Voci. Anche da noi è lo stesso.

COLAJANNI. Qui ci sono parecchi colleghi dell'Alta Italia, come l'onorevole Moschini e come l'onorevole Fradeletto, che mi dicono: anche da noi è lo stesso. Quasi quasi potrei dire: mal comune è mezzo gaudio. Ma dico piuttosto che il mal comune ci dovrebbe unire per protestare energicamente contro questi inconvenienti che sono davvero indegni di un paese civile!

Ma, detto dell'utilizzazione dei carri, che dire poi del modo con cui si procede alla riparazione dei carri stessi?

Fermiamoci sempre in Sicilia. Se è presente l'onorevole Cutrufelli, che tante volte si è occupato della questione, vi dirà: Ma come, dopo due anni e più, non avete pen-

sato a mettere davvero in esercizio le officine di Messina? Sono centinaia e forse migliaia di carri che dovrebbero essere riparati nell'isola. Questi carri debbono invece venire a Napoli. E badate che si maligna moltissimo su questo fatto. Si dice che i carri devono andare a Napoli perchè si deve fare un favore all'impresa tale o all'impresa tal'altra.

Escludo assolutamente questa supposizione; però si deve riconoscere che l'incuria del Governo dà adito a queste come a qualunque altra malignazione, e dovrebbe essere pensiero dello Stato di provvedere perchè, risorta intera l'officina di Messina, sia ampliata, anzichè annullata.

I carri. Se in senso assoluto forse non sarebbero necessari questi quattro mila carri, in senso relativo sono un bisogno indiscutibile.

L'onorevole Pietro Chiesa ieri fu molto circoscritto nella sua tesi. Egli si limitò a rilevare l'inconveniente grave che c'è nel porto di Genova per l'avviamento del carbon fossile per il Piemonte e la Lombardia, che hanno bisogno di questo alimento per le industrie locali. Ma c'è la Puglia e la Sicilia dove vi è un bisogno intenso, stagionale, di carri che è altrettanto formidabile come quello del carbon fossile.

Infatti i prodotti della Puglia e della Sicilia sono di quelli che non ammettono ritardo. Il vino, il mosto, i cereali, gli agrumi (lo zolfo può aspettare), le frutta, le uve, sono di quei prodotti che deperiscono da un giorno all'altro; quindi se non li inoltrate a tempo debito, sono centinaia di migliaia di lire e milioni di danni che si arrecano a coloro che debbono aspettare le merci. Quindi risulta assoluto il bisogno di un maggior numero di carri.

Certamente questo maggior numero non può essere utilizzabile immediatamente, per la deficienza degli impianti fissi, ma ci consentirà un funzionamento sempre migliore della ferrovia.

Ed ora vengo alla seconda parte del mio ordine del giorno, che è veramente la principale a cui tengo.

Ieri giustamente Filippo Turati disse: qui dentro pare che ci sia una specie di paura a dire tutta quanta la verità.

Ora la verità che è innegabile è questa: che la legge mira essenzialmente, non tanto al nuovo ordinamento delle ferrovie, quanto a soddisfare le richieste dei ferrovieri; tutto il resto non è che frasca, contorno che serve

a mascherare quello che non si vuole confessare.

E qui io entro in un terreno che ho percorso altre volte e mi ha procurato accuse, ingiurie, nemmeno compensate dai vostri applausi perchè non ho la sapienza di saperli provocare.

Perchè i ferrovieri si agitano con tanto ardore, anzi con un contegno assolutamente minaccioso, che in certi momenti diviene antipatriottico e criminoso?

NOFRI. Non generalizzi!

COLAJANNI. L'onorevole Nofri vuole che non generalizzi, vuole cioè che distingua l'azione del sindacato da quella della federazione dei ferrovieri di Torino.

TREVES e NOFRI. No, no! Non si tratta che del contegno di pochi ferrovieri.

COLAJANNI. Le correzioni si fanno più vive per l'intervento dell'amico onorevole Treves, ma egli è intervenuto malamente.

Quando si giudica di certi fatti collettivi che vengono commentati dagli organi ufficiali di quella data collettività senza che la collettività protesti contro l'organo che la rappresenta, non vi è uomo che non possa dire che tra l'organo e gli aderenti vi è solidarietà.

Ora la verità è che la Federazione di Torino è stata molto prudente e corretta perchè la sua rappresentanza, dopo gli accordi presi tra i deputati, compresa la puntarella cattolica, dichiarò di aver fede nel Parlamento.

Però, onorevole Nofri, parecchi degli uomini di quel gruppo dissero anche che chi poteva veramente disporre della vita ferroviaria era il sindacato e che se questi avesse iniziato la lotta, qualunque essa fosse, essi avrebbero finito col rendersi solidali con loro. Ed io aggiungo che avevano ragione di pensare e di dire così, perchè se il Ministero ed il Parlamento non fanno le leggi a tempo debito, ma solamente sotto la pressione e le minacce, sarebbero degli imbecilli coloro che, conoscendo i mezzi per ottenere quello che vogliono, non ne facessero uso.

NOFRI. Solo se il Parlamento non avesse fatto nulla, essi avrebbero ragione.

COLAJANNI. Esaminiamo esattamente ed onestamente quali sono le richieste dei ferrovieri: questo è il punto che importa, tutto il resto è cosa secondaria e serve a nascondere la verità, non a chiarirla.

Prima di tutto i ferrovieri dicono, e dicono bene: c'è sperequazione tra le varie classi di funzionari dello Stato, sperequa-

zione tra le diverse categorie della stessa classe dei ferrovieri.

Ma, onorevole Sacchi, ed onorevole Bertolini anche, poichè la vedo presente, io mi rivolgo a loro per chiedere: dopo una disgraziata mozione presentata da me, che voleva lo studio esatto di queste sperequazioni, voi con parecchi amici dei vostri gruppi, avete presentate due mozioni analoghe perfettamente alla mia, che volevano, nè più, nè meno, questo studio delle sperequazioni tra le diverse classi dei funzionari: ma perchè non avete nominato questa famosa Commissione che propugnate da semplici deputati, quando eravate al potere?

Certamente io non posso darvi lode per questa diversità di condotta tra il semplice deputato e il ministro dei lavori pubblici!

Uno dei motivi, a parte quelli di ordine generale, per cui non avrei mai accettato, dato che vi fosse stato qualcuno che me ne avesse fatto invito, di fare il ministro, è la paura che ho di contraddire con l'opera di ministro, l'opera di deputato.

Consentite dunque che io vi dica che da ministri voi avete smentito la vostra opera di deputati... (*Dinieghi ed interruzioni del ministro dei lavori pubblici e del deputato Bertolini*).

Confronteremo poi, ne faremo argomento di polemica... (*Interruzioni*).

Allora non lo disse, quando entrambi svolgemmo la mozione.

Il secondo motivo di malumore fortissimo dei ferrovieri, è stato ed è la mancanza di sicurezza di carriera.

Ebbi ieri sera, ma non ho potuto avvalermene come avrei desiderato, delle informazioni cortesemente fornitemi dalla Direzione generale delle ferrovie, le quali dicono che la sicurezza della carriera, tanto dal punto di partenza che da quello di arrivo, i ferrovieri l'hanno.

Ma l'hanno davvero? Nei regolamenti, ma non nella realtà.

Conosco parecchi ferrovieri che teoricamente possono andare in pensione in base a uno stipendio di 4,500 lire, ma praticamente la cosa è ben diversa.

Uno, che conosco personalmente, è arrivato a 35 anni di servizio, ed ancora non è che a 3,000 lire. Ma voi direte: sarà stato un pessimo funzionario. No, ha sette o otto lodi dei superiori, ha ricevuto parecchie gratificazioni per i suoi lodevoli servizi, ecc. È quindi una menzogna il parlare di sicurezza del punto di arrivo della carriera.

E ciò noi dobbiamo biasimare, e a ciò occorre provvedere.

Abbiamo l'esempio delle ferrovie svizzere, superiori di tanto all'organizzazione delle ferrovie della Paris-Lyon-Méditerranée. Ciò che maggiormente distingue i due organici, è l'elevazione degli stipendi di tutti i gradi nelle ferrovie svizzere, ma ciò che veramente distingue l'un organico dall'altro, è questo: il ferroviere svizzero entra (parlerò per approssimazione, non con precisione) entra fuochista con 1,200 lire e sa sicuramente che, se non viene meno ai propri doveri, dopo otto anni è macchinista e, dopo ventidue, è licenziato con lo stipendio massimo. Si potrebbe dire che avviene altrettanto nelle ferrovie italiane? Molti cominciano fuochisti e muoiono fuochisti: moltissimi cominciano frenatori e restano frenatori. La carriera è lentissima, ma non è questo il solo inconveniente, perchè la lentezza della carriera è cosa conosciuta e non può dar diritto a recriminazioni. Peggio per coloro che hanno accettato quelle condizioni. L'inconveniente maggiore è che non si ha la sicurezza di arrivare all'apice della carriera. (*Interruzioni del deputato Nofri*).

PRESIDENTE. Ma insomma!... Loro interrompono continuamente. Facciano silenzio! Altrimenti non si giungerà mai alla fine di questa discussione.

COLAJANNI. Veniamo al terzo motivo: Gli stipendi.

In quanto agli stipendi, non posso essere perfettamente d'accordo coi ferrovieri italiani. Essi domandano troppo per tutti. Perchè ci sono categorie le cui condizioni debbono essere migliorate maggiormente delle altre. E su questo il ministro, chechè abbia detto nel suo ultimo discorso, non ha dato sufficienti schiarimenti, perchè non credo che vengano migliorate inversamente le categorie inferiori. Non è esatto, perchè inversamente si potrebbe dire che avvenga per certe categorie, per l'ultima e per la prima, ma in quanto al resto questa inversione, che sarebbe doverosa, non c'è.

Vedete, per esempio, che cosa fanno le ferrovie svizzere. Assegnano duecento lire di soprassoldo per caro-viveri, ma queste duecento lire sono date ugualmente ai funzionari che hanno mille lire l'anno e agli alti funzionari che ne hanno sedicimila. Colà quindi non si ha l'inconveniente che si verifica da noi, che resterà lo stesso, anche col nuovo ordinamento.

Ora in quanto agli stipendi ed ai salari dei ferrovieri (facciano essi qualunque giu-

dizio contro di me; io non ho di mira che il bene del mio paese e la verità) devo mettere di fronte i due ordinamenti, quello delle ferrovie federali svizzere e quello della Paris-Lyon-Méditerranée.

Certamente è superiore lo stipendio dei ferrovieri svizzeri. (*Commenti*). Basterebbe fare il parallelo fra il massimo stipendio dei macchinisti svizzeri, che è di 5,200 lire, e quello dei macchinisti italiani, che è di lire 4,300, ed è, si noti bene, un massimo teorico non sempre raggiunto. Perchè c'è un altro inconveniente, di cui giustamente i macchinisti si lamentano. Voi date macchine che non permettono l'economia del carbone.

Questo deve essere, per necessità, consumato in quantità maggiore di quella prevista. Perciò quello che voi presentate come prospettiva di un guadagno sicuro, qualche volta si riduce a una piccola perdita. Dico qualche volta, perchè non è esatta la generalizzazione che qualcheduno ha voluto fare di questa perdita, perchè ci sono bensì coloro che ci rimettono anzichè risentirne un beneficio, ma questa non è che l'eccezione.

Vediamo ora quale sia la condizione dei ferrovieri italiani in confronto di quelli della Paris-Lyon-Méditerranée e della Svizzera: Quella dei ferrovieri svizzeri è migliore; in qualche punto uguale, ed in qualche punto inferiore quella dei ferrovieri francesi.

Ma hanno diritto i ferrovieri italiani a pretendere il trattamento dei ferrovieri svizzeri? Questo è l'assurdo.

È vero che i bisogni dello stomaco, come altra volta osservava l'onorevole Turati, si sentono da per tutto egualmente, ma c'è un'altra verità ancora da rilevare, ed è una verità grave che incombe su tutta la vita italiana, e che costituisce il pericolo maggiore della vita italiana.

Noi italiani ci siamo ubriacati di volere elevare il nostro tenor di vita molto al di là di quello che ce lo consenta la possibilità di soddisfare i bisogni che ci creiamo.

NOFRI. Questione di civiltà.

COLAJANNI. Sì, ma quando questa civiltà si vuole affrettare, mentre mancano completamente i mezzi per soddisfarla, avvengono necessariamente quei disordini materiali e morali, che tutti abbiamo l'interesse di evitare, di far sì che non si presentino nella vita nazionale.

A parer mio i ferrovieri italiani non possono dunque pretendere il maggiore stipendio dei ferrovieri svizzeri. E mi dispiace di non vedere qui l'amico Cabrini e l'amico

Rondani, perchè sono due socialisti che conoscono bene le condizioni della Svizzera, e potrebbero suffragare quello che io dico.

C'è differenza enorme, tra i salari liberi degli svizzeri ed i salari liberi degli italiani. E non mi indugierò qui ad esporre particolareggiatamente questo dislivello. Lo proverò in altro momento con documenti che mi vengono soltanto dalla parte socialista; qui colgo soltanto un indice di questo dislivello.

Circa ottantamila italiani emigrano ogni anno per andare a cercare lavoro in Svizzera, mentre non esiste uno svizzero che venga a cercare lavoro in Italia. E questo perchè la differenza dei salari è enorme. (*Commenti*).

Sapete quale è la condizione dei contadini in Svizzera? E non mi riferisco soltanto per il confronto ai contadini del Mezzogiorno d'Italia; io ricordo di avere letto i bilanci di famiglie del mantovano, i bilanci di famiglie della provincia di Cremona pubblicati dalla *Critica sociale*, una rivista socialista.

Orbene, che cosa risulta da questi bilanci? Risulta che esse hanno un reddito complessivo che non arriva mai a mille lire all'anno. (*Interruzioni — Commenti*). E lo confermano qui adesso alcuni colleghi. Sapete invece quale è il reddito complessivo di un contadino svizzero? Da quattromila lire a 1,300 all'anno, con una media di 2,500 lire. (*Commenti — Interruzioni del deputato Treves*).

Anche il costo della vita dice l'amico Treves (ma non è perfettamente esatto) è inferiore. Non è perfettamente esatto e per dimostrariglielo gli presenterò un opuscolo recentissimo, che è stato pubblicato nel 1910, e nel quale sono riportati tutti i prezzi dei viveri ed egli vedrà che, tranne pochissimi generi, e specialmente il caffè e lo zucchero ed in genere i coloniali, in tutto il resto il costo della vita differisce ben poco da quello della vita in Italia, perchè l'onorevole Treves deve sapere e sa che noi non possiamo giudicare dai prezzi dei viveri dei grandi centri.

In Svizzera noi abbiamo piccoli centri, la maggiore città svizzera, che credo sia Zurigo, non arriva alla popolazione di Catania, o di qualche altra città secondaria d'Italia. Sono in genere piccoli ambienti. E sappiamo che nei piccoli ambienti di tutto il resto d'Italia i prezzi sono molto inferiori a quelli di Roma e di Milano. Benchè io all'onorevole Treves potrei ricordare che

a Milano ci sono molti generi di prima necessità che costano molto meno che in Svizzera; la carne, per esempio. (*Commenti*).

Ma d'altra parte quando troviamo che i ferrovieri francesi hanno degli stipendi o di poco superiori o di poco inferiori agli stipendi dei ferrovieri italiani, noi dobbiamo rimanere impressionati, perchè tutti gli elementi che concorrono alla determinazione dei salari in Francia sono superiori a quelli dell'Italia. E mentre noi abbiamo un coefficiente che l'onorevole Bertolini porta a 77 ed altri a 87 ed a 90, il coefficiente medio delle ferrovie francesi è di 94. Dunque c'è un abisso. E per ciò, se sono giustificate tutte le domande dei ferrovieri francesi, non sono del pari giustificate quelle dei ferrovieri italiani.

Io rinunzio a svolgere più ampiamente quest'ordine di idee per tanti motivi ed anche per il modo col quale mi guarda l'illustre nostro Presidente. (*Si ride*). E mi affretto a concludere rivolgendomi al Governo ed esprimendo un pensiero che a qualcuno potrà sembrare paradossale.

Che cosa ha guadagnato lo Stato italiano nel ritardare la soddisfazione delle esigenze dei ferrovieri? Niente: anzi ha perduto. Il progetto Bertolini implicava una spesa di dodici milioni, quello dell'onorevole Sacchi implica invece una spesa di ventun milioni; egli ha ragione di dire che non è una truffa, come si dice fuori di qui, perchè anche quelle piccole sottrazioni che si possono fare a questa cifra rappresentano piccoli benefici a vantaggio della classe ferroviaria. Dunque siamo a 21 milioni e qualcuno dice che siamo a 25 milioni. Orbene, io rivolgo al Governo una preghiera, la quale, perchè viene da me, non sospetto in questi argomenti, dovrebbe essere presa in considerazione.

Io vi dico: concedete pienamente quello che oggi domandano i ferrovieri. Se essi domandano venticinque milioni, io non esiterei a darli, con la convinzione che non dandoli oggi li darete domani.

Concludo con una constatazione e con un augurio. La constatazione è la seguente. Se noi avessimo uomini di governo saldi e forti ed un popolo cosciente dei suoi diritti e dei suoi doveri di collettività e che sentisse la solidarietà nazionale e non lasciasse preponderare esclusivamente la solidarietà dei gruppi, io comprenderei le resistenze alle domande dei ferrovieri: direi che le condizioni del bilancio non consentono, che le condizioni dell'esercizio fer-

roviario non comportano, e che le proporzioni con gli stipendi ed i salari degli altri Stati non lo permettono e quindi negherei. Ma, onorevoli colleghi, non aspetto che mi diate ragione qui dentro, me la darete fuori.

Siete voi convinti di avere questa opinione pubblica cosciente e forte e questi uomini di governo saldi e forti e che sappiano far valere la forza dell'opinione pubblica aggiungendovi la loro?

Se voi avete questa convinzione, datemi torto e negate soddisfazione alle esigenze dei ferrovieri: ma se questa convinzione non avete e siete sicuri che cederete domani come oggi avete ceduto, date i milioni che essi vi domandano.

E vengo ora all'augurio.

Io darei i milioni richiesti colla speranza e coll'augurio, che i ferrovieri si ricorderanno sempre e soprattutto di essere italiani; con l'augurio e la speranza, che i ferrovieri non formulino proposte e minacce che hanno fatto tanto piacere al Vaticano, (*Commenti*) perchè sono andate a rinforzare le minacce del Vaticano che si uniscono alle manovre con le quali all'estero si inventano malattie che in Italia non ci sono! Con questo augurio, darei milioni, sperando che non si abbiano mai più a sentire queste minacce antipatriottiche, incivili e criminose.

E volgerei agli stessi ferrovieri l'augurio che essi, soddisfatti pienamente e nell'ordine morale e nell'ordine materiale, possano diventare i fattori precipui dello sviluppo dell'economia italiana, del progresso sociale e della civiltà; sì che possano dire davvero col Carducci che la loro macchina è quella del progresso umano. (*Vive approvazioni — Congratulazioni*).

Chiusura della votazione segreta.

PRESIDENTE. Dichiaro intanto chiusa la votazione segreta.

Invito gli onorevoli segretari a procedere alla numerazione dei voti.

(*Gli onorevoli segretari numerano i voti*).

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

PRESIDENTE. Viene ora quest'ordine del giorno dell'onorevole Cannavina:

« La Camera, convinta della necessità di adibire nell'amministrazione delle ferrovie dello Stato, per il disimpegno delle funzioni giuridico-amministrative, personale provvi-

sto di laurea in giurisprudenza, invita il Governo ad adottare gli opportuni provvedimenti ».

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

(È appoggiato).

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

CANNAVINA. Onorevoli colleghi, sarò brevissimo, come, d'altronde, è mio costume. Sarò brevissimo, perchè so perfettamente come non mi sia consentito che di dire quel tanto che è indispensabile a giustificare il mio ordine del giorno.

Esso trova il suo fondamento in quanto, nella relazione della Giunta del bilancio, è detto a proposito del servizio legale. La Giunta generale del bilancio, per mezzo del suo autorevole presidente ed illustre estensore della relazione, ha accennato appunto alla necessità, pel migliore funzionamento delle ferrovie dello Stato, di considerare la organizzazione del servizio legale che è presso le ferrovie stesse. Il mio ordine del giorno guarda un lato specialissimo di tale organizzazione, e fu da me presentato, segnando l'esempio degli onorevoli Pietravalle e Casciani che autorevolmente si occuparono del servizio sanitario presso le ferrovie statali. D'altronde, se in questo momento si discute su un disegno di legge che, oltre a concedere miglioramenti ai ferrovieri, mira alla modificazione dell'organizzazione delle ferrovie dello Stato, e se altresì fu proposto di concedere al ministro dei lavori pubblici pieni poteri per la riorganizzazione del servizio ferroviario (ed in questi pieni poteri egli dovrebbe essere sorretto ed aiutato da apposita Commissione comechessia costituita, perchè meglio abbia luogo questa riorganizzazione), il mio ordine del giorno rientra a me pare precisamente nei confini dell'articolo 87, mirando esso a dare un qualche suggerimento per riordinare anche il servizio legale che è tanta parte del retto funzionamento delle ferrovie.

PRESIDENTE. Ella, in sostanza, onorevole Cannavina, propone, d'accordo in ciò, con l'onorevole Casciani, che non sia soppresso l'articolo 14 del testo ministeriale, che riguardava i medici e i legali.

La Commissione propone che sia soppresso; ed ella è nel suo diritto di chiedere che sia ripristinato.

CANNAVINA. Io intendo per ora col mio ordine del giorno di fermarmi su questo servizio legale, seguendo in ciò, come ho

detto, l'onorevole estensore della relazione della Giunta del bilancio.

Ognuno comprende l'importanza del servizio legale in un'azienda così complessa e vasta, quale è l'azienda ferroviaria. Intanto è a sapere che il servizio legale non è disciplinato ed organizzato bene, se non esclusivamente nei fini del contenzioso. Le ferrovie dello Stato hanno un servizio legale con adatto personale, con proprio organismo, unicamente per quanto si attiene al contenzioso, il che vuol dire che si ricorre a laureati in legge, a persone che abbiano la competenza, solo quando un giudizio è sorto, quando cioè si è già innanzi ai magistrati.

A tal servizio legale presso le ferrovie, così come è oggi organizzato, cioè ai competenti, non si ricorre invece per parere, a meno di casi rari, tutte le volte cioè che importi assodare questioni di massima che riflettano interpretazioni di legge; cosicchè il servizio legale, costituito da persone competenti perchè fornite della laurea in giurisprudenza, esiste veramente pel solo contenzioso.

Pertanto ognuno comprende come l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato non abbia bisogno del sussidio di legali unicamente quando sia sorto un giudizio in contraddittorio: sono molti altri i rapporti e le necessità dell'azienda ferroviaria in cui è d'uopo un contributo prevalente di cognizioni giuridiche per non errare.

Ricorderò, ad esempio, i contratti. C'è forse un atto a compiersi dall'Amministrazione delle ferrovie che abbia maggior ragione d'ispirarsi a criteri e cognizioni legali che non sia il contratto?

Nella stessa vita civile comune, il contratto non può stipularsi se non si abbiano delle cognizioni legali. Orbene, i contratti, che sono tanta parte dell'amministrazione ferroviaria, sono devoluti alla competenza del Segretariato generale che è il Servizio 1º: è quello anzi il servizio che cura la stipulazione dei contratti di maggiore importanza. Orbene, chi è a capo di questo Servizio? Chi è che dà la direttiva nella stipulazione di questi contratti, dai quali possono derivare contestazioni e liti gravissime? È un ingegnere, secondo l'ordinamento attuale, ingegnere il quale può essere e sarà persona competentissima in questioni di ingegneria, ma sicuramente non avrà la indispensabile competenza legale specie in tema di contratti.

I contratti di minore importanza si sti-

pulano poi presso i Compartimenti e precisamente dalle Divisioni mantenimento e sorveglianza.

Tutto il personale che presso tali Divisioni è delegato per giunta con apposita nomina dal Consiglio di amministrazione, alla stipulazione dei contratti, è costituito da venti funzionari, dei quali sette non sono laureati, ben dodici sono ingegneri ed uno solo è laureato in legge, per modo che tutti i contratti, i quali sono stipulati presso i vari Compartimenti, sono preparati, regolati, vigilati da un personale dirigente, costituito da persone incompetenti in materia legale: appena un solo, il laureato in legge è in grado di orientarsi e di sapersi guardare dalle insidie che possono nascondersi in un contratto, insidie che poi trascinano a liti disastrose dinanzi a' tribunali ordinari.

Allo stesso modo sono ingegneri i capi del Servizio secondo, che tratta, fra l'altro, dei sequestri e delle cessioni; sono ingegneri i capi del Servizio quarto, che tratta del personale e della previdenza, cioè tutte le questioni sulle pensioni e sugli infortuni del lavoro, talchè questioni d'indole prevalentemente giuridica, sono affidate, in definitiva, allo esame di persone che non hanno la competenza speciale per orientarsi in così delicata ed intrigata materia.

Ma occorre più specialmente considerare i Servizi settimo ed ottavo, cioè il Servizio del movimento e del traffico e quello commerciale, ai quali è devoluto l'esame di tutti i reclami. Onorevoli colleghi, è bene ricordare come per una disposizione speciale della legge 1909 non sia consentito iniziare azione giudiziaria contro l'amministrazione ferroviaria, se prima non siasi prodotto reclamo in sede amministrativa, e se prima non siano trascorsi quaranta giorni dal prodotto reclamo.

Ciò vuol dire che l'Amministrazione delle ferrovie vuole evitare le liti con un esame preventivo sulle contestazioni sollevate coi reclami; lodevole proposito, ottima disposizione legislativa. Se non che io devo ricordare agli onorevoli colleghi come codesti reclami, secondo il loro valore, vanno sottoposti a diverse autorità che devono decidere.

Per un valore minimo decide il capo stazione, per un valore maggiore, il capo sezione, per un valore anche superiore la Direzione compartimentale, e così via, il capo servizio e la Direzione generale.

Intanto alla Direzione generale il perso-

nale dirigente è costituito tutto da ingegneri e quindi manca la persona che, per decidere il reclamo in via amministrativa, abbia la competenza legale indispensabile per un esame adeguato e per una valutazione esatta del reclamo, che per l'ordinario solleva questioni di indole prevalentemente giuridica; e presso le autorità inferiori, non si ha del pari mai un solo ufficio che sia costituito da persone le quali per la loro competenza legale diano arra sicura di avvedute e adatte indagini, come sarebbe indispensabile per scongiurare una lite futura o almeno per affrontarla con illuminata fiducia.

Presso i Compartimenti infatti dove si devono esaminare i reclami per accoglierli eventualmente, allo scopo di evitare una lite, ovvero respingerli per attendere, se mai, la lite con animo tranquillo, dei 36 funzionari, ben 21 sono ingegneri, 11 sono sprovvisti di qualsiasi laurea e quattro solamente hanno la laurea in giurisprudenza!

In sostanza, nell'amministrazione delle ferrovie, che pur ha tanta funzione di natura giuridico-amministrativa, prescindendo dalla funzione strettamente contenziosa, su centoquarantanove funzionari superiori, soli quattordici hanno la laurea in legge, e notate che in questi quattordici è compreso già il numero dei funzionari legali che attendono al contenzioso.

Ora udite quale è la conseguenza di questa situazione disastrosa per l'Amministrazione ferroviaria. Ho avuto occasione di consultare la statistica sul contenzioso ferroviario, lavoro pregevole del signor Baccarani. Udite queste sconcertanti constatazioni.

Nientemeno che nel 1906 sopra 39,775 cause trattate, 30,846 furono transatte o abbandonate. Non sono in grado di precisare quante furono le transatte e quante le abbandonate. Certo buon numero appartiene alle transatte, il che vuol dire che i preventivi reclami erano fondati, e che per non essere stati bene esaminati, dettero luogo invece alle contestazioni giudiziarie e a liti da cui si dovè recedere e che si sarebbero potuto evitare.

Nel 1907, su 16,121 cause trattate, 10,802 furono transatte, e 2,513 furono abbandonate, mentre nel 1908 sopra 25,080 cause ne furono transatte 14,010 ed abbandonate 6,222, il che vuol dire che se si fossero esaminati i reclami con attenzione e con premura e da persone competenti nel periodo precedente alla lite, le cause si sarebbero evitate con

risparmio delle considerevoli spese giudiziarie. E tutto ciò senza calcolare quanti altri reclami furono per avventura accolti in via amministrativa, e che forse non dovevano essere accolti se fosse stato competente in materia legale il personale adibito precisamente all'esame di questi reclami.

Sicché credo che davvero si debba tener conto di quel che autorevolmente scriveva l'onorevole presidente della Giunta del bilancio nella sua relazione, che cioè l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato ha necessità di avere nel suo seno un organo che integrando la competenza degli altri servizi, questi assista e consigli in tutte le svariate esplicazioni della loro attività, per rendere ogni atto ed ogni provvedimento conforme a legge.

Oggi però com'è assunto il personale in servizio, non è assolutamente possibile avere il personale adatto alla funzione giuridico-amministrativa, per la ragione assai semplice che si entra in carriera, per concorso, o come applicati, con la licenza liceale, o d'istituto tecnico, ovvero come allievi ispettori con un diploma di laurea, quale che sia. Ed è a notare che da quattro o cinque anni in qua nei concorsi per allievo ispettore si è richiesto unicamente ai concorrenti la laurea in ingegneria, e non mai quella in giurisprudenza. Per modo che il personale superiore si è sempre più arricchito di ingegneri pur potendo essere ad esso deferite funzioni di carattere prevalentemente legale. Le promozioni poi avvengono secondo il bisogno per merito apprezzato discretivamente dai superiori, con che non viene riconosciuta nessuna prevalenza alla laurea in giurisprudenza.

Di qui la conseguenza che si debba pensare a provvedere, perchè presso le ferrovie dello Stato, vi sia un organo adatto costituito da funzionari che sappiano di legge, allo scopo non solo di sostenere le ragioni dell'azienda ferroviaria di Stato, quando la lite è sorta, ma anche di prevedere e provvedere affinchè la lite non sorga e i servizi bene procedano.

Comunque pur non volendo provvedere con *instauratio ab imis*, qualche cosa io penso possa farsi fin da ora giovandosi del personale che è già in servizio e già munito di laurea in giurisprudenza. Parlo dei molti giovani che si laurearono dopo l'assunzione loro in servizio, o che, pur muniti già di laurea, entrarono in carriera come applicati, perchè esclusi dai concorsi di allievo ispet-

tore, per cui, come ho già detto, per diversi anni si è richiesto esclusivamente la laurea in ingegneria.

È certo che l'Amministrazione delle ferrovie si giova dell'opera di cotali funzionari muniti di laurea in legge destinandoli a mansioni legali persino presso le autorità giudiziarie, ma rimunera l'opera loro senza tener conto alcuno delle speciali attitudini e delle speciali funzioni cui essi attendono perchè provvisti di laurea in giurisprudenza; anche le propine non sono loro attribuite, ma costituiscono un fondo che va a beneficio del personale dirigente l'ufficio. Così un applicato che, laureato in giurisprudenza, attende a mansioni legali è pagato come un applicato di stazione, l'uno e l'altro devono ugualmente raggiungere un certo stipendio — dopo undici anni — per aspirare alla promozione; per l'uno come per l'altro la promozione si verifica con lo stesso criterio: la laurea in giurisprudenza a nulla giova.

Un tale stato di cose non è utile al servizio e non è equo per il personale. (*Interruzioni*).

Ho finito. Io volevo richiamare l'attenzione del ministro sulla condizione speciale di quel personale attualmente in servizio, munito di laurea in legge, che potrebbe essere più utilmente adibito e potrebbe rendere ottimi servizi, migliorandone la carriera. Attualmente (ho finito, ripeto) si trovano, presso l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, giovani funzionari, laureati in legge, che lavorano come tali, ma senza che per ciò abbiano corrispondente trattamento. E però, pur non mutando radicalmente lo stato attuale, ben si potrebbe provvedere al miglioramento del servizio ed insieme alla carriera, sia procedendo alle promozioni di tali funzionari mercè concorsi interni, come già praticavano le cessate Società e come è determinato anche oggi per i funzionari di grado inferiore ad applicato, sia abbreviando per essi il periodo minimo pel conseguimento delle promozioni, così com'è assicurato agli impiegati civili dello Stato forniti di laurea.

In conclusione io credo che, nell'atto di concedere i pieni poteri al Governo per la riorganizzazione delle ferrovie dello Stato, pieni poteri ai quali io, facendo parte di un gruppo che siede su questo settore della Camera, aderisco pienamente col significato di fiducia nel Governo e di fiducia specialmente in colui che regge oggi le sorti del Ministero dei lavori pubblici, si possa accettare il concetto informatore del mio ordine

del giorno nel senso, che si debba dare alle ferrovie dello Stato una organizzazione completa del servizio legale e tale che valga ad integrare e rendere più sicura ed oculata la funzione di tutti i suoi svariati servizi, mentre è doveroso provvedere frattanto al personale già in carriera fornito di laurea in legge facendo ad esso un miglior trattamento che lo agevoli a raggiungere i posti superiori e quindi a tenere la direzione di quei servizi nei quali più specialmente sono richieste cognizioni legali e cultura giuridica. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno dell'onorevole Paniè firmato anche da altri deputati:

« La Camera, approvando i concetti informativi del disegno di legge e le nuove basi dell'ordinamento nelle quattro direzioni di esercizio proposte, passa alla discussione degli articoli.

« Paniè, Daneo, Di Rovasenda, Rastelli, Gazzelli, Montù, Cesare Rossi, Goglio, Compans, Di Robilant, Buccelli, Curreno, Di Cambiano ».

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

(È appoggiato).

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

PANIÈ. L'ordine del giorno, che molti colleghi mi hanno fatto l'onore di firmare, ha in sè stesso la sua illustrazione.

Noi consentiamo in quelli che sono i criteri fondamentali del disegno di legge, specialmente per quanto ha tratto all'ordinamento; riconosciamo cioè la necessità di un nuovo ordinamento; affermiamo che questo deve essere costituito sulle basi tracciate dal disegno di legge di quattro direzioni di esercizio autonome, facenti capo ad una direzione generale che non sia accentratrice ma esclusivamente unificatrice.

Sarà oggetto di ulteriori indagini e di ulteriori provvedimenti (e discuteremo poi nell'esame dell'articolo primo, se questi provvedimenti abbiano ad emanarsi per decreto reale) il determinare nelle sue modalità il modo di costituzione e di funzionamento di queste direzioni, e il precisare in tutti i suoi particolari il nuovo ordinamento; ma crediamo che la struttura di questo, almeno nei suoi cardini fondamentali, debba ora essere deliberata.

A chi, dissentendo da noi, domanda anche su questo punto maggiori indagini, a chi in modo aperto domanda di stralciare dal disegno di legge l'articolo primo, sia lecito di chiedere a nostra volta come esordirebbe il Parlamento da questa discussione se il risultato di essa dovesse essere questo: che il Parlamento si limitasse ad affermare di volere la semplificazione dei servizi ed il decentramento, principi questi sui quali tutti convengono, e dicesse poi: in tutto il resto, e cioè su quello che ha costituito l'argomento vero di tante acute disquisizioni, durate parecchi giorni, io non sono riuscito a farmi una convinzione sicura, nè mi pronunzio: il Governo faccia lui; e (se prevalesse la teorica dei pieni poteri) io mi disinteresso. Se questo avvenisse, pare modestamente a chi ha l'onore di parlarvi che ne verrebbero menomate, rispetto all'opinione pubblica, la dignità, la considerazione del Parlamento.

È necessità dunque che le basi di massima dell'ordinamento nuovo siano definite. E a questo rispondono convenientemente i primi quattro comma dell'articolo primo, che l'onorevole ministro ha nel suo poderoso discorso illustrati, e che io spero non vorrà abbandonare neanche a più maturi studi.

Si è detto (e parmi averlo ancora udito ieri dalla parola ornata del collega Callaini) che le progettate quattro direzioni di esercizio, con tutti i Corpi e Comitati tecnici, indicati nella relazione ministeriale, avrebbero fatto rivivere nell'Amministrazione ferroviaria, sotto altra forma, quell'accenramento, che tutti ora lamentiamo.

Ma nel dire ciò, si è supposto — per poterlo combattere — un organismo che non è quello contemplato dal presente disegno di legge.

Infatti la relazione parlamentare, opera ammiranda del nostro collega onorevole Abignente, nel dare ragione della nuova formula dell'articolo 1° non ripete più quello che era scritto nella relazione ministeriale (il quale d'altronde non faceva testo di legge) ed anzi, dopo avere proclamata la natura autonoma delle direzioni di esercizio, e l'intervento della direzione generale solo per l'indirizzo generale dell'azienda, rimette ad ulteriori provvedimenti — quelli annunciati nell'ultimo comma dell'articolo — il determinare tutti i congegni, che devono completare e regolare la formazione delle nuove direzioni di esercizio.

Non quindi nella legge presente, ma se mai in questi ulteriori provvedimenti che

ora non si possono discutere, perchè non vi sono, vi potrà essere il pericolo di ritornare agli antichi errori.

Ma contro l'istituzione delle quattro direzioni d'esercizio è sorta l'opinione di coloro, che vorrebbero a questo sistema sostituire quello delle sezioni dei servizi, movimento e traffico, mantenimento, trazione e materiali, elevando queste sezioni all'importanza delle attuali divisioni.

È questa la tesi sostenuta specialmente dall'onorevole Nofri. Ora dobbiamo riconoscere — mi consenta l'onorevole Nofri che lo dica, pur rendendo omaggio alla sua competenza — dobbiamo riconoscere che in questa materia nulla si può *a priori* garantire di certo e di sicuro.

Se ricordiamo, come ha fatto poco fa, più autorevolmente di me, l'onorevole Colajanni, gli esempi dell'estero, vediamo che in Francia la Paris-Lyon-Méditerranée ha un ordinamento, essenzialmente accentrato; nulla si fa senza che gli ordini vengano da Parigi. Eppure è un'amministrazione che possiamo invidiare!

Al contrario in Prussia i compartimenti, sino a poco tempo fa, avevano tanta autonomia, che era diviso tra di essi anche il materiale; e ciò nonostante funzionavano assai meglio che da noi. Sistemi opposti, e, ciò nonostante, risultati poco disformi.

La verità è — dice bene il collega Valli — che i sistemi, le cose per sé non bastano, ma occorrono gli uomini, che le sappiano far muovere.

Onde nel dettare le norme di un ordinamento nuovo, è giocoforza ragionare a base più che altro d'induzioni. Ora, in questo campo essenzialmente tecnico, della preferenza da darsi ad un sistema d'amministrazione piuttosto che ad un altro, io non posso a meno di deferire a quanto ha esposto l'onorevole ministro. Egli ci ha detto che il sistema proposto è il risultato degli studi da lui fatti colla Direzione generale delle ferrovie, la quale, più di qualsiasi altra persona, ha potuto trar partito dagli insegnamenti dell'esperienza.

D'altronde pare a me che l'Amministrazione ferroviaria, più di qualunque altra, richieda, per agire vigorosamente, la sapiente conciliazione del principio dell'autonomia delle entità organiche, in cui si riparte, con quello dell'unità di direzione.

Come nessuno dei servizi, nei quali essa si scompone, può da solo bastare a dar vita allo esercizio, ma tutti debbono concorrere,

così essa non consente rigide e troppo minute divisioni territoriali.

Quanto più si fraziona l'Amministrazione, quanto maggior autonomia si dà a queste frazioni, tanto più facilmente si corre il rischio (sembra un paradosso, ma è così) di far rivivere l'accentramento, perchè tanto maggiori saranno le occasioni, in cui dovrà intervenire un'autorità superiore per regolare l'azione delle singole frazioni.

E ad eliminare questo pericolo mi affida assai più il progetto del Governo, che quello delle sezioni o divisioni, caldeggiato dagli onorevoli Nofri e Wollemborg.

Dunque: trama del nuovo ordinamento le quattro direzioni d'esercizio autonomo sotto la sovrintendenza del direttore generale.

E nel dare forma completa a questo nuovo ordinamento bisogna tener conto di un elemento del quale, se non vado errato, pochi hanno parlato in questa discussione; l'elemento della responsabilità. Perchè una delle ragioni, se non la più decisiva, per cui si è venuti fatalmente, necessariamente all'accentramento coll'ordinamento attuale, è questa: che la legge del 1907 non definisce altra responsabilità che quella del direttore generale e del Consiglio d'amministrazione. Si sono creati un'infinità di organi amministrativi; ma la responsabilità è sempre del direttore generale e del Consiglio d'amministrazione. Ed allora è naturale, onorevoli colleghi, che, dovendo rispondere solo la direzione generale, tutto facesse capo a lei. Importa pertanto anche in questo innovare al passato. Non basta decentrare, non basta accordare un diritto d'iniziativa ai dirigenti delle singole unità in cui si ripartisce l'Amministrazione ferroviaria. Al diritto di fare, deve corrispondere l'obbligo della responsabilità. Al decentramento bisogna unire anche la divisione delle responsabilità.

Si è da parecchi, e ripetutamente, insistito sulla necessità di dare all'azienda ferroviaria un indirizzo industriale. Orbene, prendiamo dalle aziende industriali quanto vi è di buono. Nelle società industriali, lo sappiamo tutti, chiunque amministratore è responsabile. Perchè non dobbiamo portare questo principio nell'azienda ferroviaria?

E non basta.

Occorre eziandio definire — quello che non fa la legge del 1907 — chi abbia a mettere in moto, quando occorra, l'azione di responsabilità, senza di che questa resta un'affermazione platonica.

Ed in questo ordine d'idee si vegga, se non sia il caso di modificare il compito di quella Commissione di vigilanza, le cui attribuzioni sono ora così indefinite che il precisarne la natura è stato pochi giorni fa oggetto di dibattito qui fra due eminenti parlamentari.

Si studii se a questa Commissione non si debba affidare una funzione analoga a quella del collegio sindacale delle società anonime, costituendola con persone non solo competenti, ma onerate anch'esse della responsabilità del proprio ufficio, il quale, a questo punto, dovrebbe naturalmente essere retribuito.

Onorevoli colleghi, io vorrei ancora intrattenervi sulla autonomia dell'amministrazione ferroviaria, che alcuni giudicano eccessiva, e che per contro parecchie volte è più di nome che di sostanza.

Vorrei fermarmi sulla parte del disegno di legge relativa alla provvista del materiale rotabile ed al rincrudimento delle tariffe; ma l'ora incalza e non voglio abusare della vostra pazienza.

Dirò solo qui una parola in riguardo al personale e la dirò per mio conto, esprimendo convinzioni personali, per quanto io credo che le medesime possano essere condivise da tutti i colleghi i quali hanno firmato il mio ordine del giorno.

Io constato il grande consenso che accompagna la concessione dei miglioramenti economici al personale. Ma provvisto così al trattamento materiale, resta a risolvere la questione morale.

Questa legge deve segnare un'era nuova per l'ordinamento ferroviario. Orbene, lasciatemi esprimere l'augurio, che la medesima segni anche un'era nuova per i rapporti tra il personale ed il pubblico.

Cessi lo stato antagonistico che ora tiene divisa la classe dei ferrovieri come una classe a sè dal resto del pubblico. Cessi da parte del personale ferroviario, di fronte alla grande prova di benevolenza che esso riceve dal Parlamento. E cessi anche da parte del pubblico, perchè non v'è nulla di più opprimente, di più snervante per chi lavora, in alto e in basso, della continua, sistematica censura. (*Benissimo!*)

Non è equo il voler giudicare la grande massa del personale ferroviario o dalle deliberazioni accese di qualche Comitato, il quale vanta seguaci che non ha, o dagli errori, dalle improntitudini o dagli eccessi di qualche impulsivo.

Non debolezze per cui la disciplina rimanga affievolita, ma neanche risentimenti.

Collaboriamo tutti, con spirito di reciproca tolleranza, con sentimento di cordialità, come si farebbe nel seno di un'azienda industriale, alla conservazione ed al miglioramento di questa Azienda ferroviaria che costituisce tanta parte dell'economia nazionale.

Questo è il voto col quale, onorevoli colleghi, raccomando il mio ordine del giorno! (*Vive approvazioni — Molte congratulazioni.*)

Voci. Ai voti! Ai voti!

PRESIDENTE. Viene ora l'ordine del giorno dell'onorevole Gesuaido Libertini:

« La Camera, nell'intento di rendere veramente corrispondente agli interessi del paese e non rovinosa pel bilancio dello Stato l'azienda ferroviaria; riconoscendo che non è possibile deliberare oggi affrettatamente e quasi per incidente sulle indispensabili e profonde modifiche da apportare all'attuale ordinamento, ispirate ai principii di un largo decentramento che ne renda più agile, rapido e preciso il funzionamento; tenendo anche presente la proposta istituzione di un Ministero delle ferrovie o delle comunicazioni; riconoscendo la necessità di migliorare specialmente gli stipendi minimi degli agenti ferroviari, che in condizioni più disagiate compiono le funzioni più delicate, con responsabilità non lievi; delibera rinviare all'esame di una apposita Commissione quella parte del presente disegno di legge che riguarda modifiche all'attuale ordinamento e passa alla discussione degli altri articoli ».

Voci dall'estrema sinistra. Ai voti! ai voti!

PRESIDENTE (*rivolto all'estrema sinistra*). Mi meraviglio che proprio dalla parte della Camera, dalla quale tanti oratori hanno parlato, e a lungo, in questa discussione, non si rispetti il diritto degli altri colleghi e si domandi che si venga subito ai voti!... La qual cosa nel momento presente non ha senso. (*Commenti all'estrema sinistra*).

È noto infatti che i presentatori di ordini del giorno hanno diritto di svolgerli; che deve parlare il relatore, e che poi gli stessi presentatori degli ordini del giorno dovranno dichiarare se intendano mantenerli. Soltanto dopo tutto ciò si potrà venire ad un voto e procedere quindi alla discussione degli articoli! (*Approvazioni*).

Mi meraviglio altresì che possano farsi sul mio richiamo commenti, che assolutamente respingo perchè sento di non meritarmi. (*Vive approvazioni*).

Chiedo se l'ordine del giorno dell'onorevole Gesualdo Libertini sia appoggiato.

(È appoggiato).

Essendo appoggiato, l'onorevole Gesualdo Libertini ha facoltà di svolgerlo.

LIBERTINI GESUALDO. Comprendo le impazienze della Camera e perciò abbrevierò le mie osservazioni su questo disegno di legge. D'altra parte il mio ordine del giorno è così particolareggiato, che richiede in realtà pochissime parole d'illustrazione.

Fin da quando s'iniziò l'esercizio ferroviario di Stato non sono mancate le censure e le recriminazioni contro il medesimo. Ognuno di noi ricorderà le vivacissime discussioni in occasione dello svolgimento delle interpellanze sullo sciopero ed il disservizio ferroviario, ed anche le interrogazioni quasi quotidiane sull'argomento denotano il disagio che incombe al paese ed ai cittadini a causa del modo nel quale si è svolto e si svolge l'esercizio ferroviario. Nè le critiche acerbe son mancate, per quanto ha tratto ai risultati finanziari dell'azienda, risultati non certo felici e che purtroppo accennano a peggiorare di anno in anno. Or tutti abbiamo interesse di far cessare questo stato di cose addirittura rovinoso, compreso il Governo, il quale, coll'articolo primo di questo disegno di legge, ha appunto avuto di mira tale scopo proponendo le modificazioni da apportarsi all'ordinamento ferroviario, accettate con lievi modificazioni anche dalla Giunta del bilancio.

Ma, domando io, il contenuto di tale articolo, innestato quasi incidentalmente in un disegno di legge di miglioramento al personale, così com'è proposto, gioverà effettivamente a risolvere il ponderoso problema, che ci affatica e ci preoccupa tutti?

Se dobbiamo giudicare dai discorsi dei non pochi oratori che mi hanno preceduto, francamente mi pare di no.

Ed in vero, se togliamo gli interessati diretti (ed io con ciò non faccio delle insinuazioni, ma constato un fatto), nell'attuazione delle Direzioni che si verrebbero a costituire nelle quattro città indicate, tutti gli oratori, di qualunque parte della Camera, hanno espresso il dubbio che l'articolo proposto possa dare nuovo ed utile assetto all'ordinamento ferroviario, rendendone più agile e rapido e preciso il funzionamento, in seguito ad un largo decentramento.

Ad ogni modo io non intendo essere più

realista del Re: il Governo, che ha la responsabilità della sistemazione di questo servizio, che è il più importante dello Stato, ha proposto questa soluzione, ed io, francamente, dichiaro di accettarla nella supposizione che si è inteso con essa di risolvere il problema secondo i desideri e i voti espressi dalla Camera e dal Paese.

E passo alla seconda parte del mio ordine del giorno.

Quando nella seduta del 6 dicembre 1906 si discussero le interpellanze sul disservizio ferroviario, io chiudevo lo svolgimento della mia colla proposta della istituzione del Ministero delle comunicazioni sull'esempio di altre nazioni le quali, più avanti di noi nell'esperienza di questo servizio, già l'avevano istituito da qualche tempo, come, ad esempio, la Francia e la Germania. Ed io sinceramente fui lieto allorquando dal precedente Ministero Sonnino fu proposto un disegno di legge che tendeva appunto alla istituzione di questo Ministero.

Ora l'onorevole ministro interessato non ci ha detto il suo parere sull'accoglimento o no di questa proposta; risulta solamente che egli non ha creduto ritirare questo disegno di legge che si trova ancora davanti alla Giunta del bilancio. Ma quale ne sarà la sorte?

Ciò posto, io credo che non sarebbe inopportuno, onorevole Sacchi, che ella, con tutte le riserve possibili, ci esprimesse la sua opinione riguardo a questa proposta dell'istituzione del Ministero delle ferrovie, il quale, secondo me, servirebbe a risolvere largamente la sistemazione del servizio dell'azienda ferroviaria.

E mi affretto rapidamente alla fine, dicendo una breve parola per quanto riguarda l'aumento degli stipendi delle diverse categorie dei ferrovieri. A questo riguardo debbo dichiarare che non sono d'accordo colle modificazioni proposte dalla Giunta del bilancio, e sarei piuttosto d'accordo colle precedenti proposte del Governo.

Infatti, se guardiamo i presenti stipendi, i più miseri e meschini sono quelli goduti dagli agenti maggiormente esposti alla responsabilità, ai disagi, alla malaria e che difficilmente possono risolvere il problema della vita col misero compenso col quale finora sono stati trattati.

La Giunta del bilancio ha voluto aggiungere alle tre categorie proposte dal Governo una quarta, quella dei funzionari il cui stipendio si eleva dalle 4,800 alle 7,200 lire, proponendo anche per costoro un aumento.

Se altre somme vi sono disponibili nel bilancio dello Stato, sarebbe molto più opportuno migliorare sempre più le condizioni dei miseri, di coloro che stentano la vita, anzichè aumentare i compensi che si dànno ad alcune categorie di funzionari, compensi che sono spesso e largamente accresciuti dalle continue e diverse indennità. Bisogna anzitutto provvedere a quelli che giustamente si chiamano stipendi della fame...

MOLINA. Hanno una responsabilità maggiore.

LIBERTINI GESUALDO. In ogni modo io posso dire al collega Molina e a qualche altro che questa è l'opinione anche di qualcuno dei funzionari delle ferrovie, che ho avuto occasione d'interpellare.

MOLINA. Non si può chiamare grosso appannaggio quello degl'impiegati da 4,800 a 7,200 lire.

LIBERTINI GESUALDO. Questa è la mia opinione!

È lo stipendio del grande esercito degli umili che bisogna migliorare, di quell'esercito senza del quale le ferrovie non funzionerebbero e la cui esistenza è esposta a tutti i disagi, accresciuti dalla scarsezza del compenso.

MOLINA. Gli uni non escludono gli altri; siamo tutti per gli umili, ma anche per gli altri.

LIBERTINI GESUALDO. E però è mio intendimento che contemporaneamente al miglioramento degli stipendi s'imponga l'osservanza di una maggiore disciplina nel personale delle ferrovie; perchè, mi duole il dirlo, una buona parte dei danni che si hanno, delle difficoltà che s'incontrano nell'esplicamento rapido del servizio ferroviario e nel rendimento del medesimo viene appunto dalla poca disciplina del personale; dalla poca esattezza nel servizio, svogliato e noncurante.

Quanti disastri non sono avvenuti per la disattenzione degli agenti?

E termino con l'augurio che, si risolva al più presto questo problema che ci agita fin da quando l'esercizio delle ferrovie è passato allo Stato. Si tratta di un servizio importantissimo, nel quale ormai i cittadini hanno perduto ogni fiducia e lo hanno più volte dimostrato con le loro proteste manifestate in tutti i modi.

È dovere del Governo ed anche nostro, nella funzione di legislatori, il far sì che finalmente si ottenga il perfetto funzionamento dell'azienda ferroviaria, per corri-

spondere alle giuste aspettative del paese. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Viene l'ultimo ordine del giorno, quello degli onorevoli Falcioni e Bertolini del quale do lettura:

« La Camera invita il Governo ad estendere ai funzionari di grado non superiore a quello di capo di divisione il soprassoldo consentito dall'articolo 2 del disegno di legge ».

Veramente quest'ordine del giorno si riferisce all'articolo 2. Ad ogni modo se l'onorevole Falcioni vuole svolgerlo adesso...

FALCIONI. Se ella me lo consente...

PRESIDENTE. Sta bene. Domando allora se questo ordine del giorno sia appoggiato da trenta deputati.

(*È appoggiato*).

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

FALCIONI. Il mio ordine del giorno, al quale ha voluto cortesemente e autorevolmente aderire l'onorevole Bertolini, non ha bisogno di essere illustrato per la ragione semplicissima che è un ordine del giorno specifico e non generico e sostiene una tesi la quale si impone per la sua legalità.

Il disegno di legge, al penultimo comma dell'articolo 2, esclude dal soprassoldo annuo di lire 400 i funzionari i quali percepiscono uno stipendio superiore alle lire 7,200. Questo provvedimento a me sembra non giuridico e non equo.

Sono io il primo ad ammettere che non debbano fruire di questo beneficio i capi servizio che godono di stipendi che vanno dalle dieci alle quindicimila lire. Ma gli ispettori capi, i capi di divisione i quali hanno stipendi che vanno rispettivamente dalle 5,400 alle 8,000 lire e, dalle 7,000 alle 10,000; non devono certo essere privati di questo beneficio, tanto più se si considera che il maggiore beneficio, che è il limite massimo dello stipendio, costituisce per essi il vero irraggiungibile, quell'attimo fuggente, se fosse lecita la frase, che si raggiunge e si coglie sol quando la carriera di questi funzionari sta per finire.

Ma vi è un'altra considerazione che non è più d'indole legale, ma morale. I funzionari ai quali ho accennato, hanno funzioni delicatissime e, se noi non ci preoccupiamo di loro, dimostriamo di non avere alcun riguardo per le loro funzioni.

Vi è un'ultima considerazione che io desumo dalla lettura dell'articolo 4. Il secondo

comma di questo articolo prevede un assegno pari al cinque per mille della differenza tra l'entrata e l'uscita dell'esercizio, da distribuirsi tra i funzionari dei primi sei gradi e tra quelli del grado settimo, aventi mansioni di dirigenza assimilabili.

Di questa differenza un decimo è conseguito dai capi servizio, che sono ventisei circa, e nove decimi, vanno a beneficio degli altri, che sarebbero attualmente circa 1,800, compresi così anche quelli che hanno stipendio inferiore a lire 7,200. Per modo che appunto i capi di servizio verrebbero a percepire una quota individuale annua di circa lire 2,000, mentre gli altri, e tra questi sono compresi i capi divisione, verrebbero a conseguire una quota di lire 250.

La sperequazione è così evidente, che non ho bisogno di ulteriormente insistere e mi auguro che questo mio ordine del giorno, che, come ho detto, è firmato anche dall'onorevole Bertolini, abbia ad essere accolto dalla Camera e dal Governo. (*Bene!*)

PRESIDENTE. E così, onorevole Falcioni, ella ha illustrato anche la sua proposta sostitutiva all'articolo secondo.

FALCIONI. Su questo articolo 2 non parlo più!

PRESIDENTE. Ma spero che, al momento opportuno, ella sarà presente per dichiarare se mantiene la sua proposta.

FALCIONI. Se non sarò presente io, ci sarà l'onorevole Bertolini, il quale ha pure firmato l'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Così gli ordini del giorno sono stati svolti tutti.

Spetta ora di parlare all'onorevole relatore, il quale esprimerà anche il suo parere sugli ordini del giorno, come dichiarò quando manifestò il desiderio di rimettere il suo discorso a dopo lo svolgimento degli ordini del giorno stessi.

Però debbo far presente a parecchi onorevoli proponenti, e specialmente agli onorevoli Celesia, Molina, Callaini, Emilio Bianchi, Colajanni e Libertini, che i loro ordini del giorno, concernenti il rinvio o stralcio della parte della legge in esame, riguardante l'ordinamento dell'azienda ferroviaria, dovrebbero riportarsi direttamente all'articolo primo, che appunto si riferisce al nuovo assetto ferroviario.

Il regolamento infatti stabilisce che la discussione generale si chiuda col passaggio alla discussione degli articoli; e non essendovi stata nè una sospensiva, nè alcuna altra deliberazione della Camera, poichè il regolamento stesso prescrive che di ciascun

articolo deve farsi discussione e votazione distinta, sarebbe inopportuna, e anzi senza scopo, una deliberazione su tali ordini del giorno.

Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

ABIGNENTE, *presidente della Giunta generale del bilancio e relatore.* (*Segni d'attenzione*) Onorevoli colleghi. Nella discussione chesi chiude, si è parlato talvolta del disegno di legge, ma quasi sempre di cose estranee. Io aveva giurato sulla cosa più sacra che ho, di mai più interloquire nella questione ferroviaria. Gli insuccessi del 1907, i travisamenti delle opinioni da me manifestate di seguito in una quantità di relazioni sul Tesoro, nonostante che fossero tendenziosi ed artificiosi, ed il dispiacere che in me si venne formando, mi avevano determinato a mai più interloquire.

Ma il destino umano è fallace, il destino parlamentare lo è due volte, ed io a ragione della carica altissima, che ho l'onore di coprire, mi trovo dinnanzi a voi a riparlare, però in un'altra veste: non quella di deputato, ma quella di mandatario della Giunta del bilancio.

E, onorevoli colleghi, io manifesto il desiderio di ottenere la vostra attenzione, perchè non sono in grado di fare un discorso che possa conciliarmela. E neppure se indovinassi, desidererei manifestazioni favorevoli. Un po' la mia preghiera è ispirata alla preoccupazione dell'argomento così grave, ed un po' al desiderio di non voler fare la figura dell'oratore che non è per me, o dell'uomo competente, che è tanto lontano da me, e di cui pochi felici mortali possono godere il privilegio, ed anche in questa Camera; e voi avrete visto che i competenti spesso fra loro con uno sguardo se la intendono subito per la soluzione di una equazione, oppure con un loro motto già se la intendono con mille cifre o di cento medie o di mille grafici. Non è roba per il vostro relatore. Dunque vi parlo piano e semplice.

Comincio con un fatto quasi personale, se non personalissimo. Quasi tutti gli oratori dalla destra al centro, dal centro alla sinistra, dalla sinistra all'estrema, quasi tutti hanno continuato a gratificarmi di relatore, non solo, e lo sono, ma a gratificare la relazione, di relazione dell'onorevole Abignente.

Ho reiteratamente osservato che la relazione è della Giunta generale del bilancio; ma non sono riuscito a convincere. Se ciò è servito per criticare me, allora io ho il dovere e il piacere di accettare la critica.

facendone carico a me e non alla Giunta del bilancio. Anzi voglio essere con molto piacere lo scudo della Giunta che ho l'onore di presiedere. Ma se, invece, la critica vuole investir la sostanza della relazione, allora devo difenderla con tutte le mie forze, perchè è mio dovere come relatore della Giunta stessa.

Qualche collega è arrivato anche più oltre; ha voluto prendere in contraddizione il relatore della legge del 1907 insieme al mio carissimo collega Daneo, con il relatore attuale, senza neppure ricordare che il relatore attuale è quello della Giunta del bilancio, mentre allora c'era un relatore di una Commissione di diciotto deputati.

Ad ogni modo, potrei rispondere, se l'ora non incalzasse, che, esaminando partitamente, parola a parola, virgola a virgola, la relazione del 1907, si vede che non vi è alcuna contraddizione con quella attuale: io conosco bene la relazione, che allora distesi.

Qualcuno perfino disse, che quello era l'ordinamento definitivo; dimenticando che, allorché io parlai di materia ferroviaria, l'onorevole Lacava, che allora era presidente della Commissione, ebbe la cura di avvertirmi che fu tolta la parola definitiva, perchè c'era un periodo che avvertiva non essere quella l'ultima legge ferroviaria, e che quindi ce ne sarebbero state molte altre.

Dunque non c'è contraddizione. La mia relazione fu relazione di Giunta, e perfettamente di Giunta. E devo anche qui aggiungere che, nonostante non fosse nelle abitudini parlamentari e nelle abitudini della Giunta del bilancio, per quella equanimità che è sempre stata nel pensiero di tutta la Giunta e nel pensiero mio, fu permesso per la prima volta di introdurre delle note ad una minoranza di due illustri colleghi, i quali però avevano dichiarato di non volere fare una relazione di minoranza, come sarebbe stato più proprio; il permesso di inserire delle note, le quali hanno dimostrato completamente il pensiero non solo della Giunta, come la legge della maggioranza esige, ma perfino quello della minoranza esigua di due nostri colleghi.

Dunque fu relazione di Giunta collegiale. Di mio non c'è che il lavoro; le opinioni sono scrupolosamente quelle della Giunta intiera.

Mi fu poi lanciato un altro strale qui dentro e fuori. Si disse che quel brano della relazione, che rifletteva la delegazione dei poteri, la delicata questione di una delega-

zione di pieni poteri o di una delegazione di potestà tecniche, più che giuridiche, fosse una questione bizantina; anzi taluno disse che era una questione di sapore egheliano. Ora è vero che io fui discepolo dell'illustre Bertrando Spaventa, egheliano purissimo, ma non per ciò quel piccolo modesto brano ha il sapore egheliano: avrà un altro sapore, forse quello del senso comune. Ma, ad ogni modo, questa accusa non regge. Ed io dirò perchè non regge: per l'effetto che ha prodotto. Nella Giunta generale del bilancio, onorevoli colleghi, fu discussa lungamente la questione della concessione dei poteri.

E si parlò di pieni poteri; là sono i verbali della Giunta del bilancio, ed ecco l'obbligo mio di parlare della questione, perchè io ero lo specchio fedele della Giunta del bilancio. Ora se si parlò di pieni poteri nella Giunta del bilancio, era ben logico supporre che se ne dovesse parlare qui. Ed io mi felicito dell'effetto di quel brano; perchè l'effetto di quel brano era questo: Mi si sarà accusato di heghelianismo e di inopportunità, ecc., però tutti hanno avuto cura di dire che è una questione fuori di luogo, e che non se ne fa una questione. Anzi i più contrari hanno detto anche di più: daremo i pieni poteri politici. Va bene. Io non sarei di questo avviso, nonostante il mio affetto per l'onorevole presidente del Consiglio e per l'onorevole ministro dei lavori pubblici. Ad ogni modo, il brano della relazione della Giunta del bilancio, che parla della distinzione di pieni poteri e di poteri più o meno tecnici, e delle potestà più o meno tecniche, ha servito ad infrenare quella discussione, che era già iniziata e che tendeva a degenerare. Perchè fu opportuno? Ma perchè, in queste materie, bisogna essere molto guardinghi. Ci può essere, nella vita d'un Parlamento, la necessità impellente di quella *salus reipublicae* che è *suprema lex*; ed allora si sa che il Parlamento può far sospendere certe norme di diritto costituzionale, precise, chiare ed inderogabili. Se da questo dipende la vita del paese, sia pure: sono ragioni supreme, inderogabili, che permettono questo strappo. Invece qui non siamo in questa condizione; siamo in una condizione normale; discutiamo serenamente questa legge, senza neppure certe paure di cui parlerò in fine; e ne discutiamo obiettivamente. Si tratta di ordinamenti interni, d'un ordinamento d'un'azienda di Stato; ebbene tutto questo non può essere oggetto di pieni poteri politici: non lo è stato mai e non potrebbe esserlo ora.

Quel brano, come dicevo, ha servito ad evitare improprietà di linguaggio parlamentare le quali potrebbero (se reiterate) degenerare in usi, costumi e consuetudini parlamentari; e non è opportuno che si creino qui dentro precedenti che valgono ad alterare certi principi fondamentali del diritto pubblico interno che debbono essere e rimanere fonti e garanzia della libertà e dell'indipendenza del paese e del potere legislativo.

Dunque io mi felicito dell'effetto. Si sbrigliano come vogliono coloro ai quali dà sapore d'hegelianismo o di inopportunità quel brano; io lo difendo e lo mantengo.

Questa legge ha dato luogo ad una discussione che non ha riscontri, si può dire. Abbiamo avvertito un fenomeno veramente strano. Si discute questa legge da moltissimi giorni; vi sono stati almeno quarantacinque oratori. Tutto ciò non è mai accaduto od è accaduto rarissimamente, quando cioè si trattava di leggi classiche, di leggi che concernevano l'essenza dello Stato: ma questa è una legge importante sì, ma modesta. Sicchè questo fenomeno ha richiamato la mia attenzione ed in parte non certo m'ha rallegrato.

Forse sarò eccessivamente severo; ma, nella presente discussione, ho avvertito uno sforzo violento, tenace, costante, di tutte le parti della Camera, per impedire in tutti i modi, con tutti i mezzi, di penetrare nella questione dell'ordinamento ferroviario e far sì che non ci si possa metter mano. Ed è uno sforzo molteplice cui han preso tutti i settori.

E poi s'è avuto un generale consenso (troppo generale) per miglioramenti al personale; e poi, infine, un'avversione per la provvista di quei poveri carri; la quale avversione parte da determinati punti e da determinate persone.

Onorevoli colleghi, io sono avvezzo ad esplorare il perchè di certi fenomeni; e quindi mi permetterete che questo fenomeno io segua.

Il primo sforzo (cioè diretto allo stralcio dell'articolo 1 e niente riforme), per coincidenza fortuita certamente (non voglio malignare; nè voglio dire: per sapiente organizzazione), fu prevenuto, fu accompagnato, fu coadiuvato da memoriali, da pubblicazioni, da pubbliche conferenze, da articoli di giornali, da petizioni, da deliberati di sodalizi diversi e da deliberati di Camere di commercio.

Fin qui, notino onorevoli colleghi, cioè fino alla disamina di questo disegno di

legge, nessuna di queste manifestazioni pubbliche si era, avvertita nel paese; eppure il problema di un decentramento, di un più economico servizio, di una riforma nell'azienda ferroviaria, tutti i giorni si affacciava come una necessità e nei giornali, e in conferenze, e nel Parlamento.

Io ricordo che l'onorevole Nofri ha pronunziati parecchi discorsi nel senso di volere una azienda più decentrata e più agile; ricordo che altri colleghi della Camera hanno battuto su questo tema; e non basta: ricordo l'onorevole Bissolati il quale ha pronunziato qualche volta parole roventi; e non basta ancora: c'è qui un elemento che voi dovete assolutamente ricordare: Nell'8 giugno 1908 il *Tempo* pubblicava un fonogramma intitolato: « Gli sperperi dell'Amministrazione ferroviaria; impressionanti rivelazioni del sindacato dei ferrovieri ».

Io non ripeterò quello che affermava questo fonogramma, dappoichè altra volta io dissi all'onorevole Bertolini, quando lo interpellai sui risultati finanziari dell'azienda (novembre 1909) che non intendevo portare qua dentro pettegolezzi sulla questione ferroviaria; ma leggerò soltanto alla Camera alcune linee di quel fonogramma:

« La *Gazzetta del popolo*, giunta da Torino, pubblica queste impressionanti notizie da Roma, che, messe in relazione a quanto ci telefonava ieri l'onorevole Bissolati, mostra tutto un piano preordinato per fare ritenere eccessivamente oneroso l'esercizio di Stato! » E poi dopo avere enumerati numerosi capi d'accusa, concludeva:

« Questo enorme sperpero, che non ha bisogno di troppo acuti raffronti con l'ordinamento di altre società, per rivelarsi impressionante, giustifica pienamente le proteste dei ferrovieri che vedono frustrata ogni loro domanda ».

Questo io dico, onorevoli colleghi, perchè mi pare oggi invertita la condizione delle cose, poichè dopo queste premesse coloro che hanno qui criticata l'opera del Ministero, il quale in fondo si è affrettato, dopo accurati studi, a presentare una legge per rimediare a tante accuse (alle quali io non mi associo), a rigor di logica, avrebbero meritata lode.

E non basta: io ricordo le discussioni seguite in questa Camera; perchè qui parrebbe come se il ministro dei lavori pubblici si fosse sognata in una bella notte serena la necessità di presentare questo progetto di legge senza bisogno alcuno, quasi che qui non si fosse battuta e per annila

solfa dell'urgenza di un riordinamento e non si fosse afflitto continuamente l'onorevole Bertolini, quando era al banco dei ministri e poi i di lui successori. Anzi io debbo ricordarvi le discussioni avvenute in questa Camera nel 1908, quando furono formulate una serie di accuse (alle quali, ripeto, non mi associo) contro l'azienda ferroviaria, e quando furono formulati voti innumerevoli per le economie e pel decentramento del servizio ferroviario.

Il ministro che difese l'Amministrazione ferroviaria da tutte le accuse inopportune ed eccessive, concluse:

« Ma, dopo avere esposte cifre e spiegazioni, dichiaro che deve essere indefettibile obbiettivo dell'Amministrazione l'ottenere un maggior rendimento dell'unità di lavoro, il che è tanto meno difficile perchè lo svolgimento del traffico porterebbe necessariamente ad un aumento di personale e quindi basterebbe farne assorbire l'esuberanza, che vi possa essere nel personale attuale.

« Ora reputo che per più vie bisogna tendere al maggiore rendimento dell'unità di lavoro: in proposito accenno al disegno (già da me indicato) di interessare gli agenti all'economia nella spesa del servizio; alla modificazione dell'ordinamento interno dei compartimenti, che è in corso di applicazione; ed in terzo luogo alla semplificazione di alcuni servizi, come è quella notevolissima proposta col disegno di legge sulle pensioni dei ferrovieri ».

Come vedete, non era una novità, non era un problema nuovo. Ma io continuo ancora nell'esposizione. Quando l'onorevole Sonnino ascese al potere, presentò un disegno di legge per un Ministero delle ferrovie e ciò fu in seguito alla dichiarazione precisa del presidente del Consiglio del tempo, il quale diceva:

« Poichè nel buono andamento delle ferrovie sta la prova dell'attitudine degli italiani a ben governare i grandi servizi pubblici e ad assicurarli, reputiamo necessaria la istituzione del Ministero delle ferrovie, non solo per migliorare e per semplificare l'azienda amministrativa ma per afforzarne l'autorità verso il Parlamento ecc. »

Dunque non era un problema nuovo, ma lo stesso Sonnino vedeva che il problema esisteva e che era vivo ed urgente e che era obbligo del Governo di studiarlo e risolverlo. Semplicemente egli credette di doverlo studiare proponendo la creazione di un Ministero delle ferrovie. Poteva errare e la Camera poteva essere di un parere diverso,

ma ad ogni modo egli credeva che il problema esistesse e così credeva risolverlo.

Dunque se il pensiero di una semplificazione, se il pensiero di un efficace decentramento dell'amministrazione ferroviaria era non solo *vox populi*, ma era diventata *vox legitima* nell'Assemblee legislative, evidentemente non è stata un'improvvisata del Governo quella di venire con un disegno di legge per raggiungere questo fine...

ROSADI. Il mezzo...

ABIGNENTE, *presidente della Giunta generale del bilancio e relatore*. Un momento, perchè non è con certe eccezioni che si possa risolvere una questione simile.

Dunque, se questa era una voce generale incalzante, un bel giorno questa voce venne mutata o venne trasformata...

Quando il Ministero attuale presentò il disegno di legge, cominciò immediatamente, e coeva, una campagna attivissima e multiforme che dalle interviste (uno dei moderni tormenti della nostra vita politica) (*Sivide*) passò ai memoriali e dai memoriali alle conferenze di classi più o meno dirigenti; e poi poco a poco si estese a certe suggestive manifestazioni di grandi Comuni, poi ad altre suggestive manifestazioni di talune associazioni commerciali e a poche assai pervenute per la via delle petizioni che è la via che lo Statuto consente...

Voci a sinistra. Che è inutile.

ABIGNENTE, *presidente della Giunta generale del bilancio e relatore*. ...perchè le altre vie si reputano molto più economiche.

TURATI. È la via del cimitero!

PRESIDENTE. Non dicano così!... Ne usino del diritto di petizione, e vedranno che non è la via del cimitero. È alla Commissione speciale che immediatamente devono andare le petizioni; alla quale io le mando sempre e subito! (*Bene!*); ed anche lunedì prossimo essa ne riferirà qui alla Camera! (*Benissimo!*) E quando poi riguardano un disegno di legge in esame, o in discussione, sono trasmesse con eguale sollecitudine alla Commissione incaricata di riferirne.

ABIGNENTE, *presidente della Giunta generale del bilancio e relatore*. Non basta, onorevole Turati. Dirò qualche altra cosa. Furono tenute anche delle conferenze pubbliche. Non si erano tenute in passato queste conferenze... (*Commenti — Interruzioni*) conferenze che furono pronunziate da taluno il quale certo non ebbe precedenti che affidino molto, ed una da altra persona, che mi dicono competente, proprio qui in Roma. (*Interruzioni del deputato Pesetti*).

Onorevole Pescetti, ella sa che *facile credimus quod volumus*: a lei piacciono le conferenze che tendono ai fini cui ella tende!

APRILE. Siamo tutti così!

ABIGNENTE, *presidente della Giunta generale del bilancio e relatore*. Dunque in queste manifestazioni pubbliche e solenni non esclusivamente si facevano voti a favore del miglioramento del personale e a favore di altri miglioramenti del genere, si raccomandava di legiferare e si consigliava il povero legislatore, che sarebbe stato un piccolo fantoccio nelle mani loro, a quel tale stralcio della riforma il quale era il mezzo, il veicolo per evitare le riforme che non si volevano.

Qualche collega accusò il relatore di non aver tenuto conto dei memoriali. Fu un collega di quella parte della Camera (*Accennando all'estrema sinistra*). Voglio dimostrarvi il contrario. Leggo un quadro sinottico dei memoriali, per data provenienza e materia: Milano (7 febbraio) Camera di commercio; *stralcio*; Firenze (9 febbraio) *stralcio*; Livorno (30 gennaio) riduzioni ferroviarie agli impiegati delle ferrovie; Roma (Unione delle Camere di commercio) non più *stralcio*, ma semplicemente voto contrario all'aggravio delle tariffe. Passando traverso tanto territorio si era deformata la tendenza? Mantova: contraria all'aumento di tariffa; Organizzazione degli impiegati e ingegneri ferroviari; richiesta di maggiori aumenti (discussione teorica); Collegio ingegneri ferroviari, sempre *stralcio*; Unione funzionari ferrovie: *stralcio e rinvio*. Impiegati istituti previdenza: miglioramenti economici; Impiegati laureati: miglioramenti economici; Organizzazione ferrovieri, federazione: vuole la nomina di una Commissione per i lavori preparatori e vuole lo *stralcio*; vuole i miglioramenti economici. Il sindacato, gennaio scorso; nomina di Commissione delegata all'attuazione della riforma e miglioramenti economici. Operai tecnici, miglioramenti economici.

Ora, onorevoli colleghi, io mi auguro che nessuno di voi possa e voglia convenire che codeste manifestazioni sieno state tutte disinteressate.

E (sono molto modesto) penserete meno ancora che esse sieno state ispirate ad eccessivo riguardo per la indipendenza del Parlamento. Tutte le preoccupazioni, tutti i più sottili ed industri artifici furono messi in moto per fecondare il terreno al nobile fine di far solo e sempre pagare al contribuente italiano gli effetti dei miglioramenti, ma non già ad attingere i mezzi relativi alla fonte delle ri-

forme, quale è il concetto vero del disegno di legge. E ciò senza neppure riflettere che uno dei provvedimenti più saggi dell'attuale disegno di legge, nell'interesse del personale è assolutamente inseparabile per la sua indole, e per i suoi atteggiamenti dalle riforme e dalle semplificazioni e dal decentramento. Lo dimostrerò più tardi.

Altro elemento del fenomeno nella Camera fu una incondizionata adesione da parte di tutti gli oratori ai miglioramenti del personale.

E da taluno altresì fu manifestato il più vivo incitamento a nuove e a maggiori concessioni. E dirò che se eccitamenti vennero dalla parte estrema e dalla parte liberale e temperata della Camera, i maggiori promanarono specialmente da oratori della parte cattolica. E fu una corsa al palio.

Ond'io guardai malinconicamente il ministro del tesoro, il quale oramai non avrebbe trovato più alcun difensore del bilancio...

TEDESCO, *ministro del tesoro*. Lo trova però nelle sue risoluzioni che ha già prese.

ABIGNENTE, *presidente della Giunta generale del bilancio e relatore*. ...perchè nessuno volle apparire meno popolare dell'altro.

E fu suggestione anche questa, suggestione fu dell'ambiente (cosa un tantino lontana da quella vera indipendenza legislativa alla quale facevo cenno). E dirò che se incitamenti vennero dall'ambiente (io non giudico male l'ambiente, ma giudico male chi lo subì) quando il ministro Sacchi (ed ecco un punto sul quale, per sincerità voglio richiamare la Camera) quando il ministro Sacchi veramente con vivo sentimento d'italiano, nel suo pacato e misurato discorso ha accennato a taluni ulteriori miglioramenti nel trattamento del personale, alle mie spalle sentii esclamare più volte: « ora molla, ora molla! » (*Mormorio all'estrema sinistra — Commenti*).

Voglio sperare che la parte liberale e temperata e la parte conservatrice di questa Camera, dopo tanta unanimità di larghezze, non si lagneranno di essersi poste a fare la concorrenza ai partiti estremi, non si lagneranno del ministro che concederà qualche cosa, non si lagneranno della Giunta generale del bilancio la quale non può mancare al proprio dovere di richiamare tutti alla realtà dura della moderazione finanziaria.

Però fra tutte queste suggestive influenze, è stata da me notata un'assenza, l'assenza del contribuente italiano, (*Oh! oh!*) il quale forse confida solo nella Giunta generale del

bilancio; è doveroso dunque che essa ne assuma la difesa...

NOFRI. L'assumete solo adesso la difesa del contribuente, mentre altre volte non ve ne siete curati! Vi ricordate soltanto ora del contribuente quando si tratta di dare quaranta centesimi in più a chi ha fame. (*Approvazioni all'estrema sinistra*).

PRESIDENTE. Onorevole Nofri, le ripeto: non interrompa.

ABIGNENTE, *presidente della Giunta generale del bilancio e relatore*. Veda, onorevole Nofri, la parte che rappresento l'ho sempre sostenuta, non è certamente tale da riscuotere applausi e perciò ella dovrebbe apprezzarla; ma della sua interruzione discorreremo in fine!

L'ultima parte del fenomeno è quella della opposizione alla provvista dei carri; per questa parte non si verificò più l'unanimità delle opinioni. Diverse opinioni partirono da talune parti soltanto del paese e del personale; e ci sono stati degli alti e bassi in taluni centri industriali.

Anzitutto potrebbe osservarsi che, mentre si ritiene essere il Parlamento tecnicamente non competente a decidere una questione del genere, se ci vogliono cioè dieci o ventimila carri, se ci vogliono dei pezzi di ricambio o non ci vogliono, poi qui si viene a discutere per giorni interi non sul tema finanziario, se cioè si debba e si possa concedere la spesa per l'aumento dei 4,000 carri, ma invece sul se il bisogno dei carri sia tecnicamente esatto.

Notate dunque la contraddizione; ma vediamo donde è mossa la questione della inutilità dei carri.

Il personale, si comprende, visto che gli si faceva balenare da qualche amico delle spese che questo danaro per i carri poteva essere destinato a favore dei ferrovieri, avrebbe dovuto essere molto ingenuo a non desiderare che ciò avvenisse... (*Mormorii e proteste all'estrema sinistra*).

NOFRI. Sarebbero stati spesi meglio quei danari.

ABIGNENTE, *presidente della Giunta generale del bilancio e relatore*. Onorevole Nofri, lo ha detto proprio lei!

Dunque tutti i memoriali si comprende che sono stati inviati per queste ragioni diverse; e perchè c'erano eccitamenti di vario genere; e poi sopraggiunsero autorevolmente talune Camere di commercio ed anch'esse manifestarono questi desideri; infine taluni colleghi autorevolissimi hanno manifestato gli stessi desideri in questa Camera ed io non ne farò l'elenco perchè si

va dall'onorevole Montù fino all'onorevole Guicciardini... (*Interruzioni del deputato Nofri*).

PRESIDENTE. Senta, onorevole Nofri, ella ha da parlare ancora dieci volte in questa discussione. Si risparmi dunque il fiato! (*Si ride*).

ABIGNENTE, *presidente della Giunta generale del bilancio e relatore*. Onorevoli colleghi! In altra occasione, un poco simile all'attuale, mi permisi di avvertire i colleghi del grande pericolo delle suggestioni dell'ambiente e di una certa nuova schiavitù che organizzazioni economiche o d'altro genere intendevano infliggere al Parlamento italiano.

Occorre parlar chiaro. Oggi si ripete in altra forma il fenomeno, e per conto mio ho detto abbastanza.

La Giunta ha sentito il suo dovere per intero, ed ha reputato opportuno tenere alta la vostra e la sua dignità. Essa non dubita che voi farete opera saggia, ma opera vostra, e solo vostra.

Quale era il compito della Giunta? Il compito della Giunta era d'indole finanziaria e d'indole politica, e per quanto rifletteva il problema ordinamentale delle ferrovie e per quanto rifletteva i miglioramenti, da concedersi al personale. Quale fu il metodo dell'esame? La Giunta esaminò i lati tutti del problema con tanta cura e con tanto rigore, quanto nessuno mai avrebbe creduto, e non dimostrò di avere i sentimenti, che da taluno si sono voluti attribuire a lei e quindi al Governo. Io dirò che essa fu sempre severa e pacata nelle indagini, che compì tutte le ricerche necessarie in merito agli argomenti connessi alla sostanza delle proposte, senza preoccuparsi degli epiteti di accademia e di accademici di cui fu gratificata da alcuni giornali.

Illustrerò i punti del disegno di legge. Io non ho visto ancora esaminato l'articolo primo. Tutti ne hanno detto male, ma da nessuno ho inteso esaminarlo.

COLAJANNI. È indeterminato!

ABIGNENTE, *presidente della Giunta generale del bilancio e relatore*. Onorevole Colajanni, mi lasci parlare. Comincio dal primo comma e le do prova che non è indeterminato. Parrebbe una superfetazione che la Giunta avesse voluto scrivere nell'articolo primo queste parole: « L'Amministrazione delle ferrovie dallo Stato ha la diretta gestione di tutti gli affari, che comunque si riferiscono alla Rete ferroviaria ed alle linee di navigazione, il cui esercizio è ad essa affidato ».

Ora questa parte dell'articolo primo risponde ad un articolo della legge del 1907, il quale al lume della esperienza si è riconosciuto errato, e si è constatato produrre quella tale dispersione di forze, quel tale carteggio tra ufficio ed ufficio, quel tale non concludere mai, che è da tutti deplorato, perchè della medesima pratica si impadroniscono e l'Avvocatura erariale e l'Ufficio speciale delle ferrovie e l'Avvocatura ferroviaria e la Direzione generale delle ferrovie e gli Uffici locali.

Ora quel comma, che è sembrato una cosa vacua, risolve una enorme quantità di questioni, che presentemente sono di danno all'azienda ferroviaria e a quel decentramento che tutti invocano, ed anche di impedimento alle economie.

Parve vacua la lezione di quel comma, ma bisogna studiarla. Conoscendo i precedenti risulta evidente che l'aggiunta, che è stata fatta, non solo non è inopportuna, ma è indispensabile.

Vengo agli altri comma dell'articolo. Vediamo che cosa dicono.

L'onorevole Wollemborg mi ha fatto sentire un sussurro: la parte patrimoniale! No, sia anche una questione di servitù, di passaggio solamente, una questione minima, che possa avere un appiglio ed a cui si attacchi l'ufficio speciale delle ferrovie, o l'avvocato ordinario dello Stato, e ne risulta una complicazione immediatamente.

WOLLEMBORG. È stata risolta.

BERTOLINI. Con un regolamento approvato per decreto reale.

ABIGNENTE, presidente della Giunta generale del bilancio e relatore. No, ha avuto perfino dei rimbalzi dinanzi al Consiglio di Stato.

Viene l'altra parte dell'articolo: « Le linee ferroviarie sono ripartite in quattro Direzioni di esercizio, aventi sede a Torino, Bologna, Napoli e Palermo.

« Ciascuna Direzione di esercizio provvede... ».

Che cosa provvede? Bisogna leggere l'articolo della legge del 1907, che riguarda i compartimenti. Io lo leggerò perchè la Camera possa comprendere la differenza.

« Sono istituite Direzioni compartimentali d'esercizio alle dipendenze della Direzione generale. Il numero, le sedi, le circoscrizioni e l'ordinamento interno delle Direzioni sono determinati con decreto reale, udito il Consiglio d'amministrazione ».

Ecco quello che vi dice la legge del 1907. Ora, non è la stessa cosa: qui è detto ben

altro! Qui è detto: « Ciascuna Direzione d'esercizio provvede nei limiti della dotazione ».

Queste due parole sembrano niente; ma se non si vogliono studiare, e se non si vuol ricordare l'epoca della legiferazione classica, allorquando le leggi erano composte di pochi articoli, ma in ogni parola c'era tutto riassunto il concetto generatore di disposizioni varie ed armoniche; concetto che veniva esplicito poi nei regolamenti; e non si faceva come si fa ora (permettete ad uno storico del diritto di far questo sfogo), contrariamente ad ogni buona norma, inserendo nelle leggi cose che non sono neppure degne di regolamenti o di istruzioni disciplinari.

Dunque: « Ciascuna direzione d'esercizio provvede nei limiti della propria dotazione ».

Ma in queste parole c'è tutto un mondo! Si può non volere questo mondo; ma c'è tutto un mondo!

E poi: « e delle facoltà che le saranno attribuite ». E poi: « a tutto ciò che occorra per la gestione e per l'esercizio delle linee comprese nella propria circoscrizione ».

Onorevole Colajanni, qui c'è tutta una organizzazione! Si farà o non si farà, si potrà fare o non fare; ma con quanto è scritto qui dentro, io mi sentirei di far tutta una organizzazione.

Il comma seguente vale ancor più a spiegarla: « Il direttore generale avente sede a Roma, provvede a tutto ciò che si riferisce all'indirizzo generale, e sovrintende alla direzione dell'esercizio ».

Ecco il senso di queste parole, il quale è in correlazione con gli altri comma; e ciò vi dice che cosa sarà, se sarà, questa nuova amministrazione.

Ma quando voi mi dite che in queste parole non c'è nulla, voi fate offesa a me (e io posso anche non offendermene); ma non fate, onorevoli colleghi, offesa alla Giunta generale del bilancio, perchè essa ha ben meditato il senso vero di quest'articolo e di queste parole; e dai tre comma dell'articolo ha bene inteso come potesse derivare tutto un completo ordinamento. (*Interruzioni del deputato Colajanni*).

Io la guardo, onorevole Colajanni, perchè mi inspiro nelle sue intelligenti occhiate! Or veda, per esempio: io non mi volevo far tentare dall'amico Bertolini il quale parlò, in un'apostrofe del suo bellissimo discorso, di certe cifre austriache.

Io ebbi allora una specie di sussulto; ma poi dissi: « No, tu non devi farti tentare di

parlare di cifre austriache » e non ne parlerò.

Ma, prescindiamo dalla forma di legislazione austriaca e dal diritto pubblico austriaco: Veda, onorevole Colajanni, questo piccolo foglio, contiene il germe primo di tutta l'azienda di Stato austriaca. Non c'è altro.

Un avviso del 15 gennaio 1896, pubblicato nel primo fascicolo di quell'anno del foglio d'ordini del Ministero delle ferrovie, n. 16, dice: « Sua Maestà Apostolica si è compiaciuta consentire col sovrano rescritto 15 gennaio 1896 l'istituzione di un Ministero delle ferrovie. Col medesimo sovrano rescritto Sua Maestà si è degnata di approvare il seguente statuto organico ».

E indovini un pò, onorevole Colajanni, che cosa è questo statuto organico ?

« In conformità alla sovrana decisione, il Ministero delle ferrovie inizia la sua esistenza e la sua attività il 15 gennaio 1896 ».

« Da tal giorno tutti gli uffici dipendenti fin'ora dal Ministero del commercio cessano da tale dipendenza per assumere quella del Ministero delle ferrovie di nuova creazione. Passano pure alla dipendenza dello stesso Ministero la Direzione generale delle ferrovie austriache, le attuali Direzioni dei compartimenti, ecc. ecc. ».

E da questo germe sono nati all'incirca quaranta volumetti, ciascuno dei quali riguarda una materia specifica. Per esempio: Finanza delle ferrovie austriache; Controllo prodotti delle ferrovie austriache; Personale dirigente di indole tecnica delle ferrovie austriache; e così di seguito. Tutto è specificato in quei libretti; ma la legge non è che quella che ho avuto l'onore di leggere.

Noi non possiamo, nè vogliamo, nè vorremo applicare il diritto pubblico interno austriaco; ma possiamo fare leggi, come sempre abbiamo fatto, specialmente nell'epoca classica nostra, nelle quali tutto si comprenda; ma il cui contenuto di esplicazione, soprattutto di indole tecnica, deve essere deferito a chi deve e può avere tutti quegli aiuti tecnici e specifici che noi non possiamo e non dobbiamo avere.

Dunque in questa parte c'è tutto!

E nell'ultima parte, onorevole Colajanni, che cosa c'è ?

« Al fine di ottenere (ecco il fine che si propone questo schema di ordinamento): « Al fine di ottenere il decentramento dell'Amministrazione è data facoltà al Governo del Re di provvedere con decreti reali (*plurale*) udito il Consiglio dei ministri, a quanto occorre per determinare la composizione e

le attribuzioni del Consiglio di amministrazione, le attribuzioni del direttore generale e delle Direzioni di esercizio, la composizione e le attribuzioni di Commissioni consultive del traffico e delle altre Commissioni istituite dalle leggi 7 luglio 1907 e 14 luglio 1907, e per apportare nelle leggi ferroviarie quelle modificazioni che fossero richieste dalle esigenze del decentramento.

« Da tale facoltà... » ecco il rigorismo che la Giunta ha usato: « Da tale facoltà restano escluse le disposizioni di legge relative ai bilanci e controlli ed alla Commissione parlamentare di vigilanza ».

Onorevole Colajanni, noi abbiamo avuto, è vero, il disegno dell'onorevole Sonnino (che tutta la Camera sa quanto io stimi) che parla della istituzione del Ministero delle ferrovie. Sì, c'è un articolo che istituisce il Ministero delle ferrovie, e basta. Poi c'è un altro articolo che coordina talune disposizioni della legge del 1907 con la creazione di questo Ministero.

C'è infine un articolo, il terzo, se non erro, il quale dà facoltà al Governo di introdurre nel bilancio ferroviario una sostanziale modificazione.

Ora nella Camera italiana si è sempre ritenuto che in materia di bilanci non potessero farsi delegazioni di potestà sebbene l'amico Orlando, che certo è uno degli autori più pregiati di diritto pubblico interno, assegni anche queste leggi di bilancio fra le così dette leggi *improprie*.

Una voce. Formali!

MURATORI. Dove le assegna?

ABIGNENTE, *presidente della Giunta generale del bilancio e relatore*. È una trasfusione di bilancio che propone e che farebbe fare per decreto reale e sarebbe più grave della soluzione proposta dalla Giunta del bilancio.

Così spero di aver difeso l'articolo proposto dalla Giunta del bilancio d'accordo col Governo.

Si dirà: questo ordinamento non piace. La Camera è padrona di dire tutto quello che non le piace; ma quello che la Giunta deve dire e ripetere ad alta voce è che ha fatto il suo dovere e crede di non aver proposto un articolo vuoto!

COLAJANNI. Troppo pieno! (*Commenti*).

ABIGNENTE, *presidente della Giunta generale del bilancio e relatore*. Non voglio però omettere dal rilevare un'altra frase che è stata qui spesso pronunziata per impedire l'ingresso di questo articolo, perchè lì è lo sforzo maggiore.

Si è parlato del 1911. Come, si è detto, durante le feste giubilari voi farete questo

sconquasso? Uno sconquasso vero e proprio e poi il turbamento di tanti interessi, e gente che va e viene e perfino si parlò di cambiamenti di guarnigioni.

Ora, onorevoli colleghi, il volere agitare lo spauracchio del 1911, è poco gentile per una festa così cara al cuore di tutti gli italiani. Serva al suo vero fine il 1911; e non lo si voglia far servire a queste tante miserie, ed a far largheggiare verso tutti i funzionari ed in pari tempo a non scomodare alcuno, e persino ad impedire ogni riforma e persino ogni decretazione di riforma sia pure graduale.

COLAJANNI. Ed anche a creare un nuovo Ministero.

ABIGNENTE, *presidente della Giunta generale del bilancio e relatore*. Il Ministero aveva preveduto lo svolgimento quadriennale delle riforme e invece si è detto che il 1911 sarebbe stato l'apoteosi dei veri cambi di guarnigione ferroviaria.

Nessuno se lo è mai sognato; ma intanto la frase è caratteristica, perchè è quasi troppo tecnica e quindi non può non esser uscita dal campo degli interessati.

MOLINA. L'ha detto un avvocato!

ABIGNENTE, *presidente della Giunta generale del bilancio e relatore*. Mi si potrebbe dire da qualche competente: perchè il bisogno di una legge simile non ha fatto intravedere anche la necessità di sfrondare i controlli finanziari? Ne parlo, perchè ho il dovere di purgare la Giunta del bilancio da qualsiasi accusa e questa davvero sarebbe un' accusa grave, poichè una delle questioni che si agitano nel campo ferroviario, riflette appunto il controllo della Corte dei conti, che, anche come fu ridotto dalla legge del 1907, è sempre o tardo od eccessivo.

Chi avesse proposta una simile accusa alla Giunta avrebbe avuto ragione; la Giunta però non potè darsi carico della cosa in questa sede perchè si trova già sottoposto al suo esame un disegno di legge sulla contabilità generale dello Stato, il quale tende appunto a riordinare i controlli di Stato e della Corte dei conti anche nei rispetti finanziari.

CARCANO. Quando si discuterà?

ABIGNENTE, *presidente della Giunta generale del bilancio e relatore*. Anche la relazione di questo disegno di legge è stata affidata a me dal non mai abbastanza compianto onorevole Fasce, ed i miei studi al riguardo (anche su comparazioni estere) sono ultimati. Ora appena finita questa non lieve fatica e l'altra circa i servizi marittimi, completerò gli studi sul disegno di legge circa i controlli finanziari e sarò pronto a

sostenerne la discussione innanzi alla Camera; discussione che, come spero, riuscirà di piena e incondizionata soddisfazione dell'Amministrazione ferroviaria che ha diritto ad uno snodamento maggiore nei suoi rapporti coi controlli di Stato.

E vengo ai miglioramenti del personale, e qui mi preme, anche perchè rappresento la Giunta del bilancio, di dimostrare che la Giunta stessa sà fare i conti.

I miglioramenti del personale sono più importanti di quello che si dica e lo dimostrerò con un quadro.

Il progetto ministeriale includeva benefici per ventuno milioni, secondo ulteriori modificazioni, che sono in via di concretamento, si arriverebbe a poco più di ventitrè milioni.

MORELLI-GUALTIEROTTI. A ventisei milioni.

ABIGNENTE, *presidente della Giunta generale del bilancio e relatore*. No, questa cifra rappresenta il reddito, non già i miglioramenti.

Ma vi sono altri benefici che nessuno vuole valutare, perchè forse alla ragion di parte ciò non conviene!

Per il miglioramento delle pensioni, vi sono sei milioni; la relazione speciale dell'onorevole Saporito porta questa cifra, ma se avesse voluto estendersi ancora siffatto beneficio, come si richiedeva nei memoriali dei ferrovieri, ci volevano altri 18 milioni.

E poi c'è la questione delle case economiche, per cui si debbono spendere 30 milioni secondo la legge del 1907; l'attuale legge ribassa il canone di affitto dal 6.85 al 5.50 per cento, quindi si ha un vantaggio di 1.35 per cento, pari a cinque milioni. Questo è anche tra i vantaggi che non si computano; e poi c'è anche l'orfanotrofio, ma si può dire che impegno dello Stato non vi sia. No, c'è, con la differenza che non solo c'è un impegno, ma prima l'orfanotrofio doveva farsi col concorso dei ferrovieri, ora è tutto a peso dello Stato. E l'orfanotrofio rappresenta una spesa di 3,700,000 lire a cui il Governo ha preso impegno di provvedere per legge e non mancherà.

I ferrovieri si sono rifiutati a concorrervi e il Governo e la Giunta del bilancio hanno convenuto che non vi concorrano. (*Interruzioni*).

Vi sono poi le cointeressenze, e su questo punto richiamo l'attenzione dei colleghi, che affermano il riordinamento essere inutile, e con ciò fanno opera contro i ferrovieri, perchè codesto nuovo principio istituito nel disegno di legge e che spero sia fecondissimo, è di tal natura e può esser di tal portata da dare

ai ferrovieri proventi notevolissimi senza essere antinomico cogli interessi dell'erario e della finanza. (*Interruzioni*).

Come può svolgersi questa cointeressenza? E qui veniamo a quelle cifre che non avrei voluto in nessun modo esporre, ma qualche cosa di straforo debbo pur dire. Sono corse qui delle esagerazioni in quanto a cifre ed a paralleli con altri Stati.

Anzitutto non si debbono far paralleli con Stati in cui vi sono altre condizioni di salari, di vita, di costumanze, ecc. Ma poi il dire: la vicina monarchia austriaca (non è poi tanto lontana se sta al nostro confine) non è da addurre ad esempio in quanto ad esercizio di Stato, non è troppo esatto. Infatti io potrei mettere in dubbio siffatto criterio, tanto più che colà vi sono anche popolazioni che parlano il nostro linguaggio e moltissime che un po' si accostano a noi, e perciò alla poliedricità di quello Stato dalle tante nazionalità non dico che possiamo accostarci ma esserne almeno un imperfetto e lontano specchio.

Voce. Sempre più lontani...

ABIGNENTE, *presidente della Giunta generale del bilancio e relatore.* Ad ogni modo non voglio correre su queste allusioni.

Dai documenti ufficiali, che certo non debbono esser facili ad ottenere, risulta che il personale ferroviario austriaco che è di 95 mila duecento sessanta, compresi gli avventizi su 19,800 chilometri di rete, comprende 72,000 circa agenti ferroviari e funzionari in pianta stabile a cominciare dal ministro, che è segnato nel ruolo che possiede; e la differenza sino a 95,260 è composta di avventizi.

Ora la proporzione sarebbe del 175 per milione di prodotto, visto che le ferrovie austriache nel 1909-910, hanno dato 130 milioni di prodotto lordo. Noi abbiamo invece su meno di 14 mila chilometri di rete, 148,700 funzionari ed agenti tra i quali circa 110 mila in pianta stabile, e gli altri in diverse forme di avventiziato.

Non voglio fare esagerazioni. Non è nel mio carattere. Bisogna penetrare bene le cifre.

Intanto la Direzione generale, alla quale non possiamo non prestar fede, perchè è diretta da persona che non ha bisogno certamente del mio brevetto di competenza e di altissimo intelletto, ci dice: ci sono 1800 e forse più impiegati, dirò così, di tavolino, in più del necessario. Ma oltre a questi, anche a volere istituire dei rapporti, seguendo gli studi veramente meritevoli di ogni encomio dell'onorevole Bertolini, e ridurre il coefficiente del personale per ogni milione di prodotto lordo, tra i 250 e i 260, fate il

conto e vedrete a quale somma arriverete. Arriverete ad una esuberanza di personale assolutamente straordinaria, visti i nostri 510 milioni di prodotto lordo.

Non facciamo recriminazioni; ma è certo che non sono neppure estranee a questa forma di burocratismo e di affollamento alla burocrazia le nostre condizioni pubbliche e sociali. Ma anche coloro che accedono ad uffici ed aziende di Stato non devono dissimulare che sono essi che hanno chiesto di entrare in tanta folla (*Bene!*) e che non è lo Stato ad andarli a pregare e supplicare; e conseguentemente quando si si è in troppi non si può passar bene tutti; ed è quello che è.

Dunque ritorno alla cointeressenza. Se si può arrivare a quel tal limite, che è molto lontano a quello dell'estero, di 250 o 260, voglio fermarmi anche ai 260 come l'onorevole Bertolini aveva statuito nei suoi studi, avremo allora una larghissima messe di economie da fare; e che non deve intendersi nel senso di mandar via la gente, parlo soprattutto degli agenti esecutivi, ma di un graduale riassorbimento mercè lo impedimento ad ogni nuovo concorso ed assunzione, lungo taluni anni.

Ora mi seguano un momento. In base all'aumento medio di 28 milioni di prodotto lordo all'anno, per quanto vogliate ridurlo, il prodotto lordo, in un quinquennio, dovrebbe arrivarsi all'incirca a 600-618 milioni. Immaginate che si raggiunga la media di 250 agenti per milione di prodotto, siccome ora si ha la media di 284 circa, il risparmio sarà di circa 34, che rappresenta un'economia di circa 21 mila agenti, cioè un'economia di 26,775,000 lire, considerando lo stipendio netto medio di lire 1,275, che è la base attuale. Dando la compartecipazione all'incirca del 60 per cento, vi dà milioni 16 nel quinquennio. Ed allora, aggiunti 4 milioni, avete non meno di 37,400,000 lire date ai ferrovieri! Questa è la verità che la Giunta del bilancio afferma.

NOFRI. È ipotetico.

ABIGNENTE, *presidente della Giunta generale del bilancio e relatore.* Io mi sentirei, caro Nofri, di dire che non solo non può essere ipotetico...

NOFRI. C'è già quest'anno che ve lo mostra.

ABIGNENTE, *presidente della Giunta generale del bilancio e relatore.* Non lo sappiamo, perchè aumento di traffico ne avremo.

NOFRI. C'è, ma è inferiore.

ABIGNENTE, *presidente della Giunta generale del bilancio e relatore.* È inferiore, ma ci sarà.

E poi, onorevole Nofri, la sua eccezione non regge, perchè l'applicazione di questa cointeressenza non colpisce il 1910-11, ma il quadriennio seguente. *(Benissimo!)*

Dunque questo è un punto grave, e cioè i miglioramenti al personale sono veramente importanti, e possono prendere una misura ed un incremento tale che associ finalmente l'interesse dei ferrovieri all'azienda dello Stato e non ne faccia dei nemici che stanno sempre in lotta con l'Ente che rappresenta l'intera collettività.

Ora questa disposizione è possibile in quanto il nuovo ordinamento decentratore, semplificatore ve ne dà la possibilità. Perchè con le leggi vigenti voi non avete modo di far funzionare questa cointeressenza. Ed allora voi nel non volere l'articolo primo, nel non volere la riforma, voi, inconsciamente forse, venite a fare cosa contraria all'interesse dei ferrovieri. *(Approvazioni — Commenti — Interruzioni all'estrema sinistra)*.

Ed io dirò di più. Non voglio fare una esposizione di teorie edonistiche, ma io dico che quando i ferrovieri si troveranno in questa condizione di vedere coincidere il loro interesse con l'interesse dello Stato, ed allorquando essi, studiando ogni mezzo perchè risparmi nel personale si facciano, cosa che oggi in talune categorie si fa, ma non in tutte, allora evidentemente questo progresso nel cointeressamento potrà assumere proporzioni importanti.

Così l'interesse degli agenti ferroviari feconderà nuovi germi e nuovi assetti; i quali potrebbero anche divenire antinomici con le teorie rivoluzionarie di cui si fecero lucificare i foschi bagliori.

Le paure e le preoccupazioni dell'amico Turati di un minaccioso avanzarsi di certe falangi potrebbero essere temperate dal funzionamento di questo istituto che ora è in embrione. *(Interruzione del deputato Turati)*.

Perchè allorquando l'interesse di questa classe di lavoratori sarà così sposato all'interesse dello Stato ed alle riforme, che si potranno e si dovranno attuare (certamente non saranno queste le ultime) la conseguenza sarà molto più estesa anche sotto il punto di vista sociale. Perchè le coazioni di cui ella parlava, le violenze sarebbero tutte a danno del funzionamento della cointeressenza, e tutte a danno dell'interesse personale, e perchè allorquando si volesse non far funzionare codesto principio a beneficio dei ferrovieri, si cristallizzerebbero immediatamente i miglioramenti e cristallizzati nelle altre solite e sole formule degli aumenti di paga che il paese ha potuto con-

cedere, evidentemente si dissocierebbero dall'incremento dell'azienda.

Ed in tutto questo non vedete che forse lo sviluppo di siffatti principi potrà temperare quelle asprezze degli animi e di consociazioni le quali un giorno potranno danneggiare non solo i ferrovieri, ma anche il pubblico interesse, lo Stato e tutta la compagine sociale?

TURATI. L'ho sostenuto nelle poste e nei telegrafi per dieci anni ed in tutte le amministrazioni.

ABIGNENTE, *presidente della Giunta generale del bilancio e relatore*. E voglio augurare che questo primo nocciolo di cointeressamento sia la vera luminosa speranza di questo disegno di legge.

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Lo credono anche loro *(Accennando all'estrema sinistra)*. Non lo vogliono dire! *(Si ride)*.

BERTOLINI. Avrebbero già avuto otto milioni i ferrovieri, se fosse stato approvato il disegno di legge da me presentato.

BISSOLATI. Io lo difesi anche quando lo propose Bertolini.

BERTOLINI. E' vero.

ABIGNENTE, *presidente della Giunta generale del bilancio e relatore*. Ed io ho deplorato che il progetto Bertolini non fosse venuto prima alla Camera. Ma la storia delle ragioni di quella crisi, nessuno la ignora e tanto meno il mite vostro relatore!

Dunque le risorse necessarie a pareggiare i miglioramenti vi sono? Io non voglio tediare la Camera con l'espone tutta un'analisi di cifre, che la Giunta dovette fare, per chiarire che le risorse esistono. Infatti, allora quando l'onorevole ministro ha voluto identificare meglio, ha verificato che c'erano i 26 milioni circa di entrate ed economie, le quali frutteranno forse qualcosa di più. E io spero che voi vi sarete convinti dell'urgenza delle riforme, per non impedire che le notevoli economie si verificino: perchè più si tarda e più le economie non si iniziano. E quando si dice che voi avete smosso o volete smuovere tutti questi congegni per avere 1,800,000 lire, io dico all'amico Nofri, che sono molto di più.

NOFRI. Anzi l'ho detto io che sono molto di più.

ABIGNENTE, *presidente della Giunta generale del bilancio e relatore*. Naturalmente, sono molto di più le economie che possono derivare da una semplificazione di congegni e da un decentramento.

NOFRI. Non in quel modo là!

ABIGNENTE, *presidente della Giunta generale del bilancio e relatore*. Questa è un'opinione che non è divisa da altri.

DE NAVA. Che ha tutta la Camera!

ABIGNENTE, *presidente della Giunta generale del bilancio e relatore*. La ha la Camera con quella e per quella premessa, che ho esposta; e cioè la ha chi è stato suggestionato o si è suggestionato così. E nessuno potrà togliere dalla mia mente che quella fu una premessa, alla quale io, almeno per conto mio, mi debbo ribellare.

Io non ammetto che il Parlamento possa così abdicare alla sua indipendenza.

MOLINA. L'abbiamo detto noi.

ABIGNENTE, *presidente della Giunta generale del bilancio e relatore*. Io parlo chiaro. (*Commenti*) Dimostrata questa parte della legge, devo ancora toccare la questione dei carri, la quale, lo confesso, onorevoli colleghi, fu il tormento di giorni inenarrabili (*Commenti*). Perchè, quando l'onorevole Colajanni giustamente diceva: ma perchè da 8 siete scesi a 4?, io volevo rispondergli: se egli fosse stato presente alle discussioni acutissime, ma assolutamente disperanti provocate e continuate con acume straordinario, con vigore giovanile, con sempre risorgenti indagini ed argomenti diversi dagli amici tanto autorevoli, onorevoli Wollemborg e Rubini, egli avrebbe ceduto anche per i 4 mila carri residuali! (*Viva ilarità*).

Mi sono testimoni tutti i colleghi. Perchè allorquando (io qui parlo con amici e posso parlare quindi liberamente) la questione si era decisa con una solenne deliberazione, il giorno seguente riappariva nuovamente e si doveva deliberare di nuovo, e così nei giorni seguenti.

COLAJANNI. Facevano l'ostruzionismo!

ABIGNENTE, *presidente della Giunta generale del bilancio e relatore*. Sempre ai fini di bene. Ma io devo giustificare questi 4 mila carri residui, che anche io avrei desiderato fossero 8 mila. Io non so se, chi e come farà codesta provvista di carri; vivo oramai fuori del mondo e guardo la cosa nel solo interesse pubblico. Qui dentro si arriva, per virtù d'ingegno, a dimostrare l'assurdo, perchè si arriva a dimostrare persino che ci sono tanti carri da poterli regalare (*Si ride*); che, se si facessero funzionare meglio i carri, ce ne sarebbero di più da noleggiarli noi alle altre potenze. (*Interruzioni*).

Ma non basta. Si dice: sapete perchè non funzionano i carri? Perchè mancano i binari. Voi fate prima i binari e poi i carri, e frattanto dite al commercio: stia al posto e non ci secchi!

COLAJANNI. Ma questo io non l'ho detto.

ABIGNENTE, *presidente della Giunta generale del bilancio e relatore*. Non mi faccia il torto di volere infliggere a lei questa opinione.

È l'opinione di quelli che hanno discusso su la questione. Hanno detto in fondo che nel frattempo non c'è che fare, ma bisogna aspettare, prima che i carri si muovano, che si facciano i binari e poi si provvederà ai carri. (*Interruzioni*).

Aspetti, onorevole Colajanni!... Ma non basta: perchè qui c'è l'altra questione della riparazione dei carri, che è gravissima e che debbo esporre alla Camera.

Anzitutto c'è la questione del così detto tempo tecnico; frase che fu inventata dall'amico Tedesco. C'è la necessità d'un determinato tempo, per potere, in questo determinato tempo, provvedere ai binari.

Questo tempo quanto sarà? Se si fa il conto dei carri che si dovranno costruire, secondo i progetti, allora ci vorranno anni ed anni.

Ma non basta. Voi sapete, perchè l'avete qui deplorate, quali siano le difficoltà che s'incontrino per ordinare un lavoro. Perchè è tale l'affastellamento, che l'amico Nofri ha più volte deplorato, del così detto congegno burocratico, che, per decretare un binario, ci vogliono centomila viaggi di carte e poi molti studi.

Ora, se noi vogliamo attendere (e possiamo anche volere attendere) questo svolgimento, possiamo dire al commercio italiano: fate il piacere di non seccare e di starvene al posto, perchè dovranno passare tanti anni, e poi si verificherà quella tale utilizzazione dei carri, che da undici e mezzo passerà a nove?... (*Interruzioni dall'estrema sinistra*).

NOFRI. Non accontentate nessuno!...

PRESIDENTE. Ma lascino parlare!

ABIGNENTE, *presidente della Giunta generale del bilancio e relatore*. Darò un'altra semplificazione ed un'altra ragione che riguarda non i binari di manovra, ma un altro problema; quello delle riparazioni.

Mi son voluto, su questo punto, sincerare personalmente intrattenendomi con l'uomo competente ed autorevolissimo che è a capo dell'amministrazione ferroviaria.

E la sua risposta è stata questa: non c'è alcuna officina che non abbia, dentro, sessanta carri in riparazione, e fuori, sessanta che sono i degenti, i feriti che aspettano d'entrare.

Ed allora?... Ma le officine di Stato, rendono abbastanza? No, per quel tale tempo tecnico. Allora bisogna ricorrere alle officine private. Notate questa questione che è delicatissima. Dove sono le officine private? Ecco: a Milano, ci sono le officine meccaniche, la Società Breda e le Officine elettro-ferroviarie; a Brescia, le Officine To-

gni; a Bergamo, la F. E. R. V. E. T.; a Piacenza, le Officine meccaniche; a Lodi, le Officine meccaniche; a Reggio Emilia, le Officine meccaniche; a Bologna, le Officine meccaniche e la F. E. R. V. E. T.; a Castelfranco la F. E. R. V. E. T.; a Torino, le Officine già Diatto; a Carmagnola, le Officine meccaniche; a Pinerolo, le Officine meccaniche; a Santhià, l'Officina Antonio Magliolo e figli; a Savigliano, la Società nazionale; a Condove, la Società Bancario; a Saronno, le costruzioni meccaniche; a Sampierdarena, l'Officina Ansaldo; a Sestri Ponente, l'Officina Bagnara; a Finalmarina, le Officine; a Pistoia, la Società San Giorgio; ad Arezzo, le Costruzioni ferroviarie; a Napoli, le Officine meccaniche, le Officine napoletane e la S. O. F. I. A; a Castellammare di Stabia, l'Officina Cattori; a Roma l'Officina Tabanelli. Adunque, ci sono 21 officine al Nord, 3 al centro, e 4 al Sud. In tutto, 28.

La conseguenza è evidente. Allorquando vi sono carri degenti, malati, nel sud e nel centro, essi non possono entrare che nelle poche officine che avete udito esistere; e debbono aspettare, l'uno dietro l'altro, per essere riparati. Quindi il tempo tecnico si accumula al tempo tecnico; e non c'è possibilità umana di riparare questi carri che per essere riparati non si potrebbe mandarli, per esempio, fino alla valle Padana, meno che in aeroplano! Non si può, perchè, così diceva il direttore generale: hanno le gambe rotte e come posso farli viaggiare? Evidentemente non posso. (*Interruzioni*).

Dunque non sosteniamo esagerazioni, poichè qui si è fatta una vera opera di logisnografia per impedire l'acquisto di questi carri: è stata una specie di mania professionale, di esercitazione tecnica, ma la verità è che non si può provvedere alle necessità del commercio senza questa dotazione straordinaria.

Che cosa significa dotazione straordinaria? Non una dotazione che si metta nella corrente dei carri normali, ma significa una dotazione di riserva, la quale deve uscire dai rispettivi parchi unicamente nell'epoca in cui quei carri siano richiesti dal commercio nella stagione più difficile, l'autunnale.

Ora è possibile immaginare che in un paese come il nostro debba dirsi al commercio di arrestarsi? Ma, dirò ancor un'altra cosa, perchè bisogna approfondire tutto in questo tema, perchè potrebbe parere ingiustificabile da parte della Giunta del bi-

lancio e del Governo l'insistenza; mettiamo quindi le cose in chiaro.

Nella Giunta fu fatta anche qualche proposta che era ingegnossissima: fu mandato il quesito all'Amministrazione, la quale rispose con molta lealtà, se imponendo una tassa speciale e crescente, nei mesi di maggior traffico, si potesse moderare il traffico. (*Interruzioni*).

Questo fu domandato e l'Amministrazione rispose: « si può fare e ciò può avere effetti deprimenti sul commercio, ma giudice di questi effetti è la Camera; la Camera decreti e noi eseguiremo! » ed aveva ragione. (*Interruzioni*).

Io non so se si voglia procedere per questa via, la quale a mio avviso sarebbe delittuosa. Noi abbiamo quindi deliberato i quattro mila carri, perchè era la giustizia e la logica che ciò imponeva, e ne avremo deliberati otto mila se il Governo avesse insistito.

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. È graduale quella cifra.

ABIGNENTE, *presidente della Giunta generale del bilancio e relatore*. L'onorevole ministro dice che è graduale; speriamo che sia tale, ma è necessario che si provveda a così acuto bisogno del traffico nazionale.

E vengo all'ultima parte che gli onorevoli colleghi potrebbero anche ritenere quasi una divagazione. Ma io non posso rispondere a tutti gli oratori che hanno parlato: risponderò a taluni che riassumono il pensiero del loro partito. Anzitutto io dò un saluto all'amico onorevole Bertolini, che mi siede vicino, il quale con tanta temperanza e molto vigore ha sostenuto le ragioni della legge e difesa un'amministrazione, la quale, come tutte le cose del mondo, possono aver commesso errori e travimenti, ma hanno pure i loro pregi ed i loro meriti, e per questi deve riscuotere tutto il nostro affetto.

L'onorevole Nofri che ho seguito sempre nei suoi discorsi, perchè non vorrei che si potesse dire che non seguiamo il pensiero dei nostri colleghi (almeno per mio conto quest'accusa sarebbe infondata), l'onorevole Nofri, dico, ha dichiarato che era favorevole allo stralcio dell'articolo primo, perchè il decentramento non è desiderabile, tantochè i compartimenti si crearono e poi furono decapitati, e perchè le Direzioni di esercizio sarebbero una ripetizione dei compartimenti, e perchè sarebbe inutile e pericoloso sconvolgere un'amministrazione per conseguire piccole economie le quali si potrebbero ottenere in maggior copia se si sfron-

dasse semplicemente l'esuberanza dell'ordinamento attuale.

Ora a questo punto del discorso dell'onorevole Nofri, io debbo fare una semplice dichiarazione. Se l'onorevole Nofri riprende un poco la pazienza (perchè capisco che si perda nelle cose ferroviarie) e studia e ristudia un po' l'ordinamento attuale, egli troverà che non è possibile mutare nè una carta, nè un uomo senza modificare la legge. Ecco il punto. Ella dice: non voglio questa legge. Dunque la conseguenza, onorevole Nofri, è questa: Ella non potrà fare lo sfrondamento che desidera e che non lo potrà fare, questo glielo dimostrerò...

NOFRI. Legga il mio emendamento.

ABIGNENTE, *presidente della Giunta generale del bilancio e relatore*. Il suo emendamento non dice questo, dice di stralciare, ma non potrà nessun ministro al mondo fare un ordinamento o un'economia, non potrà dare nessuna forza al direttore generale, così benemerito, di fare quest'economia, e questo sfrondamento. Quindi una legge che lo decreti è necessaria.

Riguardo al trattamento in prò del personale, ella afferma la necessità di accordare i 20 milioni, che saranno poi, compresi gli avventizi, 24 almeno. Io le ho dimostrato che i suoi desideri sono ad usura appagati. Ma nel giornale massimo del socialismo italiano, nell'*Avanti!* di qualche sera fa, ella ha concluso che « i risultati di questa discussione sono semplici e chiari: il progetto per quanto riguarda l'ordinamento è polverizzato anche dopo che ha perduto la scoria della trattenuta per i giorni di malattia e della tassa per i biglietti di servizio nella Giunta del bilancio, perchè fu dimostrato insufficiente allo scopo principale, che si propone, quello di cancellare la vergogna delle paghe minime al disotto delle 3 lire al giorno e distribuire poi regolarmente ed equamente la somma stanziata ».

E poi continuando ella ha aggiunto:

« Ed ha di conseguenza affermato in mezzo alla meraviglia (pare impossibile!) ed al consentimento quasi unanime della Camera, che per un momento parve perfino inaspettato, come vi siano ancora nelle ferrovie più di ventiduemila agenti senz'altro compenso che quello di lire 1.80 a lire 2.50 e dopo ventisette anni 3 lire lorde al giorno (all'infuori del 10 per cento di soprassoldo per residenti in poche grandi città), ecc... »

« Ed ha di conseguenza affermata la necessità di dare realmente non solo i venti milioni (senza la falciatura dell'onere dell'ammi-

nistrazione della Cassa pensioni) ma di portare quella somma a ventiquattro milioni, se non si vuole continuare nell'agitazione di coloro fra gli umili che maggiormente hanno ragione di prendervi parte e che pure sono quelli che gridano meno e soffrono di più.

« Ciò ha portato a riconoscere la debolezza di questa seconda base del disegno di legge ed a riconoscere da parte di ex ministri, come l'onorevole Bertolini, la necessità di migliorarla anche col non rimandare, ma retrodatare invece al 1° gennaio di quest'anno il beneficio degli aumenti come fu proposto dal gruppo socialista ».

Ora il contenuto di questa sua dichiarazione non dirò che mi ha fatto piacere. Non mi ha fatto piacere per la parte che riflette l'ordinamento, perchè, in verità, lasciate che lo dica francamente, io ritengo che sarebbe una burla questa legge se non dovesse impegnarci a rivedere l'ordinamento...

NOFRI. Ma non quello che volete voi!

PRESIDENTE. Sarà quello che vuole lei! ma andiamo avanti. (*ilarità*).

NOFRI. Ma nemmeno quello: nessuno è infallibile!

ABIGNENTE, *presidente della Giunta generale del bilancio e relatore*. ...e sarebbe una offesa al contribuente che dovrebbe pagare quello che naturalmente noi vogliamo che derivi dalla riforma dell'ordinamento.

Ma, onorevole Nofri, io debbo ricordare il discorso che ella, che è veramente il ferroviere del partito socialista, aveva pronunciato il 28 giugno 1902 in questa Camera, discorso che io approvai perfettamente. Ella pronunciava allora queste sante parole: « Noi ritenemmo, come riteniamo, una grande vittoria per i ferrovieri la conquista dei presenti organici, giacchè questi stabiliscono per tutti coloro che sono in servizio il diritto all'aumento in quei dati periodi di tempo, e quindi conquista del diritto di avere il massimo stipendio in quel determinato numero di anni ». E poi soggiungeva: « Quali erano infatti e quali sono i ferrovieri che dicono di essere stati trascurati e che anche oggi per bocca di un tale dei tali hanno ripetuto qui... » E qui fu interrotto, ed ella rispose:

« Lo dicono essi stessi, lo so, ma certo per ignoranza della questione e, quello che è più probabile, per vedere di commovere anche quelli che non appartengono al nostro partito e trarne vantaggio. Ma in realtà non è così; il concordato che generò i provvedimenti che discutiamo riguarda e provvede per tutti quanti i ferrovieri apparte-

menti alle grandi reti ferroviarie, nessuno escluso nè eccettuato. (*Interruzioni*).

Non mi facciano fare scortesie!

... « anche perchè non era possibile nemmeno che non dovesse provvedere per tutti (*Nuove interruzioni*) E siccome, soggiungeva, siccome aumentando di soli quaranta centesimi le paghe dei guardiani e cantonieri avete subito una spesa di un milione e mezzo, i grandi numeri portano a questa conseguenza; quindi se ci si dice che la spesa maggiore dei nuovi organici è provocata specialmente dal basso personale (e avete ragione) « non è perchè il basso personale abbia avuto troppo, ma perchè esso è troppo numeroso ».

Ed ella aveva ragione. Ora non è possibile che si ottenga diminuzione di personale, senza che si venga finalmente ad un riordinamento pratico delle ferrovie. Dunque se ella, onorevole Nofri... (*Interruzione*) Onorevole Nofri, ella sarà certamente autorevole consigliere di questo riordinamento...

NOFRI. Mi vuol fare passare per quello che non sono...

ABIGNENTE, *presidente della Giunta generale del bilancio e relatore*. Tutt'altro: creda che non esagero mai. Ella dunque deve convenire che sono nel vero, e che è necessario rimanere sempre nelle stesse opinioni che sono maturate in lei (e sono giuste), cioè di desiderare lo sfrondamento di questo albero, perchè ai ferrovieri esistenti vada il beneficio, parziale o totale, di queste economie che sono sacrosante. (*Nuova interruzione del deputato Nofri*).

PRESIDENTE. Ma finiamola con le interruzioni... E facciamo piuttosto che le promesse non somiglino al testamento di Meneghino, che lasciava quello che non aveva!... (*Viva ilarità*).

ABIGNENTE, *presidente della Giunta generale del bilancio e relatore*. E vengo all'amico Turati. Egli disse una parola che mi fece dispiacere. Egli dirà che gliene ne importa poco. Come persona sì, molto. Alla Camera si cerca di dire la verità.

Egli parlò di legge di paura, e disse che questa è una legge di paura. A cotesto suo giudizio in un altro senso, con un'altra intonazione, come una constatazione di fatto si associò in certo modo l'onorevole Colajanni.

Ora il parlare di paura può costituire un errore, certamente è una esagerazione. Comunque costituisce un biasimo al proprio partito, che fu causa certamente dei moti delle masse, e che in pari tempo oggi si accanisce nell'ostacolare la riforma dell'organismo ferroviario. Costituisce in fondo la

sconfessione dell'esercizio di Stato, onorevoli colleghi...

TURATI. Il fallimento.

ABIGNENTE, *presidente della Giunta generale del bilancio e relatore*. Ma la contraddizione sostanziale è in ciò, che l'onorevole Turati enuncia come rimedio efficace ai mali lamentati l'arbitrato; ed in seguito del pensiero sostenuto che si tratta di lavoratori di Stato.

Ora il partito socialista, di cui è capo l'onorevole Turati, ha ben voluto l'esercizio ferroviario di Stato e la Camera tutta l'asscondò. (Io dico la verità come la sento). E quando, sia pure, esso non renda, sia passivo, non deve ciò allarmare (dicono i colleghi dell'Estrema) perchè esso non è altro che un pubblico servizio. E così anche recentemente disse l'amico Nofri...

Ed allora che cos'è dunque il servizio ferroviario? Una industria, o un servizio pubblico?

TURATI. L'una cosa e l'altra!

ABIGNENTE, *presidente della Giunta generale del bilancio e relatore*. Perchè, se è una industria, lo Stato deve avere la libertà, secondo la convenienza, di riordinarlo qual'è, di smetterlo anche, di mutarlo e di riordinarlo a suo libito secondo la legge del tornaconto.

NOFRI. Non a danno del paese però.

ABIGNENTE, *presidente della Giunta generale del bilancio e relatore*. Ma se è un servizio pubblico, la cosa allora è diversa: in siffatto tema, qualunque decisione o deliberazione è di ragione pubblica. In tema della convenienza di un servizio pubblico non si può dire che si tratti di ragion privata, ma di ragion pubblica, e non può decidersi che dai pubblici poteri.

L'onorevole Turati vorrebbe in fondo, in lingua povera, che questa classe di lavoratori di Stato, oltre che le pubbliche rappresentanze come tutti i cittadini, cioè deputati, senatori, ecc. avessero, come hanno, le loro organizzazioni che li difendessero, mentre gli altri cittadini non le hanno: e peggio per loro se non le hanno...

TURATI. Le hanno.

ABIGNENTE, *presidente della Giunta generale del bilancio e relatore*. Peggio per loro se non le hanno! ...avessero inoltre un magistrato speciale, l'arbitrimentale, dai cui lodi potesse derivare persino alterazione al bilancio pubblico e di conseguenza nuovi oneri e nuovi balzelli ai cittadini.

Ma l'onorevole Turati dice che l'arbitrato sarebbe ristretto in limiti speciali; come ad esempio alle questioni disciplinari, alle questioni tecniche e via dicendo. Egli dice: voi

vi allarmate, ma quando perdetevi delle liti, non provvedete forse con note di variazione?

Onorevole Turati, le liti che perde lo Stato dipendono dal *jus gestionis*, non dal *jus imperii*; nè valga l'esempio della violazione di legge commessa dal potere esecutivo, che è deferibile al Consiglio di Stato, perchè per queste violazioni di legge, i ferrovieri seguono la stessa via degli altri e ricorrono al Consiglio di Stato, dal quale hanno ottenuto anche deliberazioni favorevoli e le han fatte valere.

E se pure io voglia, personalmente, non come membro della Giunta del bilancio, mettermi dal punto di vista dell'onorevole Turati e ritenere che si tratti di un vero contratto di lavoro come tra privato e lavoratore, si deve ammettere che lo Stato, in tale ipotesi, non può essere un industriale coatto, ma debba essere un industriale libero come è il privato; ed allora una prima conseguenza che ne risulterebbe sarebbe quella di fare abolire una serie di garanzie e di privilegi, che sono annessi e connessi con la qualità di agente e di funzionario di Stato, garanzie e privilegi di cui gli altri cittadini non godono, e che costano quattrini sonanti al contribuente.

Di più dovrebbe essere permesso allo Stato, il giorno in cui l'industria riuscisse passiva, di potere, nell'interesse pubblico e della collettività, mutar rotta senza strascichi e senza preoccupazioni di sorta, e licenziare i lavoratori.

Invece lo Stato italiano sente diversamente codeste preoccupazioni; le sente e crede di doverle sentire.

Non dirò che un simile problema non potesse esaminarsi con tutte le riserve; ma è certo che nell'ambito di questa discussione, questa è la verità (e l'onorevole Turati lo dovrà ammettere) che il disagio è la evoluzione intima dei partiti estremi... manda lampeggiamenti riflessi che cercano di assumere forza e sanzione improprie nel dibattito presente.

L'onorevole Turati parla di sindacalismo minacciante, di scioperi paurosi e di vere rivoluzioni; egli sa che tali fenomeni sono distruttori della ricchezza pubblica e privata; ma se saranno, saranno, e nessuno li potrà impedire; le crisi violente sono talvolta salutari e non è col paventarle che vi si rimedia, come non si rimedia coi palliativi nei quali lo stesso onorevole Turati dichiara di avere una fiducia relativa. (*Interruzioni*).

Io temerei piuttosto che questi pallia-

tivi, come l'arbitrato potessero costituire, nelle condizioni attuali...

TURATI. Allora tenetevi gli scioperi e buon pro vi facciano!

ABIGNENTE, *presidente della Giunta generale del bilancio e relatore*. ...degli stimoli pericolosi a quello spirito di litigio, dispenditore di energie, che non è scarso nel nostro paese.

Non è dunque, onorevoli colleghi, sulle assicurazioni e sulle promesse di persone autorevolissime, che sono in questa Camera, ma che non hanno potere assoluto sulle masse, che noi dobbiamo e possiamo contare.

Il Governo e il Parlamento debbono confidare solamente sul proprio giudizio e sulla propria forza, sulla virtù di ordinamenti forti, che l'uno e l'altra comprendano.

Governo e Parlamento, senza sbalottarsi fra chiese e chiesuole, tra correnti vecchie e nuove, tra socialisti e sindacalisti, debbono avere coscienza propria, forte e serena, per provvedere subito dove occorra, ma debbono ricordarsi non solo delle sorti di alcune classi, ma anche di quel buono e paziente essere obliato, che è il contribuente italiano, alimentatore unico di tutte le forze, di tutte le baldanze e, persino, di tutte le spensieratezze dello Stato italiano.

Educatore tra memorie calde di patriottismo e di sacrifici quotidiani per il risorgimento del mio paese, sento profondamente la fede nei destini della patria; ma, appunto per ciò, e nel desiderio che nessun rimpianto turbi le feste della patria stessa, e per il dovere di austerità, che l'alto ufficio mi impone, o colleghi, io vi prego di riflettere, che se la virtù della moderazione ci manchi, potrebbe esservi qualcuno, il popolo italiano, nel cui animo le letizie della patria rimanessero associate al ricordo di eccessivi tormenti, da voi impostigli! (*Vivissime approvazioni — Moltissimi deputati vanno a congratularsi con l'oratore*).

PRESIDENTE. Il seguito di questa discussione è rimesso ad altra seduta.

Risultamento della votazione segreta.

PRESIDENTE. Comunico alla Camera il risultamento della votazione segreta sui seguenti proposta e disegno di legge:

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

Presenti e votanti	268
Maggioranza	135
Voti favorevoli	225
Voti contrari	43

(*La Camera approva*).

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

Presenti e votanti . . .	268
Maggioranza	135
Voti favorevoli	233
Voti contrari	35

(La Camera approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Abbate — Abbruzzese — Abignente — Abozzi — Agnesi — Agnetti — Albasini — Alessio Giovanni — Aliberti — Amici Ven-ceslao — Ancona — Aprile — Arrivabene — Artom.

Bacchelli — Badaloni — Balsano — Barzilai — Baslini — Beltrami — Benaglio — Berenga — Berenini — Bergamasco — Bertolini — Bianchini — Bignami — Bizzozero — Bolognese — Bonicelli — Bonomi Ivanoe — Bonomi Paolo — Borsarelli — Bricito — Buonanno — Buonvino.

Caccialanza — Caetani — Calissano — Calisse — Callaini — Calleri — Calvi — Camera — Camerini — Cameroni — Campi — Candiani — Cao Pinna — Capaldo — Carboni Vincenzo — Carcano — Cardani — Cartia — Carugati — Casciani — Cascino — Casolini Antonio — Cassuto — Castellino — Cavagnari — Cermenati — Cerulli — Chiaradia — Chiaraviglio — Chiesa Eugenio — Chiesa Pietro — Ciacci Gaspare — Ciappi Anselmo — Ciccarelli — Ciccarone — Ciccotti — Cimorelli — Cipriani Gustavo — Ciruolo — Cirmeni — Ciuffelli — Colajanni — Colonna di Cesarò — Compans — Corniani — Cosentini — Cottafavi — Credaro — Crespi Daniele — Cutrufelli.

Da Como — D'Alì — Dal Verme — Dano — Danieli — De Amicis — De Cesare — De Gennaro — Degli Occhi — Del Balzo — Dell'Acqua — Dell'Arenella — De Michele-Ferrantelli — De Nicola — Dentice — Di Bagno — Di Cambiano — Di Frasso — Di Lorenzo — Di Marzo — Di Palma — Di Robilant — Di Rovasenda — Di Scalea — Di Trabia — D'Oria.

Ellero.

Fabri — Facta — Faelli — Falcioni — Falletti — Fani — Faustini — Fazi — Fera — Ferraris Carlo — Finocchiaro-Aprile — Foscari — Fraccacreta — Fradeletto — Frugoni — Fumarola — Fusco Alfonso.

Galli — Gallino Giacinto — Gallini Carlo — Gallino Natale — Gallo — Gargiulo — Gazelli — Gerini — Giovanelli Edoardo — Girardi — Giuliani — Giulietti — Giusso —

Goglio — Grippo — Grosso-Campana — Guarracino — Guicciardini.

Hierschel.

Joele.

Lacava — La Lumia — La Via — Lembo — Leonardi — Leone — Libertini Gesualdo — Libertini Pasquale — Loero — Longinotti — Longo — Lucchini — Luciani — Luzzatti Luigi — Luzzatto Riccardo.

Magni — Mancini Camillo — Mancini Ettore — Manfredi Giuseppe — Manfredi Manfredo — Mango — Manna — Marcello — Martini — Marzotto — Masciantonio — Masi — Masoni — Matera — Merlani — Mes-sedaglia — Mileto — Miliani — Mirabelli — Molina — Montemartini — Montresor — Montù — Morpurgo — Moschini — Muratori — Musatti.

Nava Ottorino — Negri de Salvi — Negrotto — Niccolini Giorgio — Nofri — Nunziantè.

Pacetti — Padulli — Pagani-Cesa — Paniè — Pantano — Pasqualino-Vassallo — Pavia — Pellecchi — Pellerano — Pietravallo — Pinchia — Pini — Pipitone — Pistoja — Podestà — Pozzi Domenico.

Quaglino.

Raineri — Rastelli — Rattone — Rava — Ridola — Rizza — Rizzone — Rochira — Romeo — Romussi — Ronchetti — Rosadi — Rota Attilio — Roth — Ruspoli.

Sacchi — Salvia — Samoggia — Sanjust — Santamaria — Santoliquido — Saporito — Scalori — Seellingo — Schanzer — Sighieri — Silj — Solidati-Tiburzi — Soulier — Spirito Beniamino — Suardi.

Talamo — Taverna — Tedesco — Teso — Testasecca — Torlonia — Toscanelli — Toscano — Treves — Turbiglio — Turco.

Vaccaro — Valenzani — Valeri — Valle Gregorio — Valli Eugenio — Valvassori-Pe-roni — Venditti — Vicini.

Zerboglio.

Sono in congedo:

Agnini — Aubry.

Battaglieri.

Camagna — Cocco-Ortu.

Francica-Nava.

Larizza — Lucifero.

Maraini — Meda — Morando.

Nava Cesare — Nuvoloni.

Orlando V. E. — Ottavi.

Rizzetti — Rubini.

Semmola.

Visocchi.

Sono ammalati:

Alessio Giulio — Angiolini.
 Canevari — Cesaroni — Conflenti — Cur-
 reno.
 Dari.
 Fortunati.
 Gattorno — Ginori-Conti.
 Margaria — Matteucci.
 Papadopoli — Pozzo Marco.
 Queirolo.
 Rampoldi — Ricci Paolo — Rossi Ce-
 sare.
 Scalini — Scano.
 Teodori.

Assenti per ufficio pubblico:

Ianducci.
 Stoppato.

Interrogazioni, interpellanze e mozioni.

PRESIDENTE. Si dia lettura delle inter-
 rogazioni, delle interpellanze e di due mo-
 zioni presentate oggi.

RIENZI, segretario, ne dà lettura.

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il
 presidente del Consiglio ed il ministro delle
 finanze per conoscere le ragioni per cui cre-
 dettero rifiutare alla Cassa nazionale di pre-
 videnza, l'area che quell'Amministrazione
 voleva acquistare dietro equo compenso
 per costruirvi il proprio edificio resosi indi-
 ispensabile anche per il fatto che altri Istituti
 di assicurazione sociale devono essere
 aggregati intorno ad essa in Roma.

« Pietro Chiesa ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il
 ministro dei lavori pubblici, intorno alle
 ragioni per le quali si nega ancora un più
 conveniente orario e più celere percorso dei
 treni sulla Campobasso-Isernia, e perchè si
 persiste nel non volere accordare nemmeno
 un treno-merci in giorni alterni al com-
 mercio di quella dimenticata regione.

« Pietravalle ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il
 ministro di grazia e giustizia, per sapere il
 motivo pel quale da più tempo la Procura
 del Re, presso il Tribunale di Larino, manca
 del suo sostituto.

« Leone ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'o-
 norevole presidente del Consiglio per sapere
 quali ostacoli ritardino la discussione del
 disegno di legge n. 188 sull' « Ordinamento
 delle Borse di commercio e della mediazione
 e tasse sui contratti di Borsa » — ricordando
 che detto disegno di legge fu già approvato
 dalla Camera nella precedente legislatura e
 da tutti ne è riconosciuta l'urgenza.

« Canepa ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i
 ministri dell'interno e di grazia e giustizia
 per sapere se credano conformi alle dispo-
 sizioni di legge l'intervento dell'autorità di
 pubblica sicurezza, sulla semplice querela
 della parte privata, per la constatazione del
 reato di cui all'articolo 353 codice penale.

« Muratori ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il
 ministro dei lavori pubblici, per sapere se
 intenda finalmente estendere ai funzionari
 del Genio civile i diritti, di cui godono ora-
 mai tutti gli altri impiegati civili dello Stato
 per la legge 22 novembre 1908.

« D'Oria ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il
 ministro dei lavori pubblici, sulla necessità
 di dare la precedenza, su tutti gli altri pro-
 gettati per la linea Messina-Catania, ai la-
 vori di ampliamento della stazione ferro-
 viaria di Giardini-Taormina, oltre che per
 soddisfare ai bisogni agricoli locali anche
 per rendere possibile l'invio a Messina di
 buoni materiali da costruzione.

« Cutrufelli ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i
 ministri dell'interno e di grazia e giustizia,
 per conoscere le ragioni mercè le quali il co-
 mune di Lago Santo (Ferrara) è obbligato
 tuttora a contribuire con lire 420 annue al
 pagamento della congrua parrocchiale, ve-
 dendosi perpetuato dalle imposizioni del-
 l'autorità politica l'obbligo delle « decime »
 e delle « primizie » abolito dalle leggi vi-
 genti.

« Marangoni ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il
 ministro dei lavori pubblici per sapere
 quando presenterà il disegno di legge per
 la concessione d'esercizio della ferrovia

Lecce-Francavilla-Nardò alla Società delle ferrovie Salentine.

« Codacci-Pisanelli, Fumarola, De Viti De Marco, Di Frasso, Rochira, Chimienti, Di Palma ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro di grazia e giustizia circa l'assoluta insufficienza di personale giudicante nel tribunale di Saluzzo, la quale è causa di non lieve danno all'amministrazione della giustizia.

« Di Saluzzo ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro di grazia e giustizia sull'urgenza di provvedere al ripristino del funzionamento della giustizia nel mandamento di Melito Porto Salvo.

« Larizza ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici per sapere quali ragioni ritardino la spedita esecuzione dei lavori per la frana di Lauria, i quali disposti dalla legge speciale di Basilicata, sono stati appena iniziati, e con tale incertezza da dimostrare la mancanza di un programma capace a riparare i gravi pericoli minaccianti quell'importante abitato.

« Mango ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della marina sulla scuola di sanità marittima da instituirsi a Napoli.

« Castellino ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro di grazia e giustizia se creda compatibile con il prestigio della magistratura e con la retta amministrazione della giustizia prolungare anche di un sol giorno lo stato in cui, da mesi, trovasi la Procura regia presso il Tribunale di Larino.

« De Gennaro ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro dei lavori pubblici per sapere se e quali provvedimenti intenda adottare affinché sia possibile — senza le formalità ora prescritte — provvedere all'impianto di vie funicolari aeree per lavori urgenti e limitate a brevi periodi di tempo.

« Rastelli ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'istruzione pubblica per sapere quali disposizioni intenda adottare a salvaguardia del Chiostro monumentale di S. Benedetto a Ferrara, le cui condizioni furono testè riconosciute allarmanti da una Commissione governativa.

« Marangoni ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro di agricoltura, industria e commercio per conoscere le ragioni del ritardo nell'attuazione e funzionamento del Credito agrario nelle Marche. (*L'interrogante chiede la risposta scritta scritta*).

« Biauchini ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno per quali ragioni sia stato affidato soltanto ad un maresciallo e due carabinieri il servizio di pubblica sicurezza in una città, come Thiene, di circa diecimila abitanti, con attivi commerci, numerosissimi spacci di bevande alcoliche, e con una numerosa popolazione industriale, e come il Governo intenda di prevenire il ripetersi dei disordini del 15 corrente dovuti esclusivamente all'insufficiente tutela dell'ordine pubblico. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Brunialti ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle finanze per conoscere se egli ritenga ispirate alle leggi ed ai regolamenti in materia le contravvenzioni elevate a carico di numerosi rivenditori di generi di privativa, perchè non provvisti di una particolare licenza per i valori bollati. (*L'interrogante chiede la risposta*).

« Valvassori-Peroni ».

« I sottoscritti chiedono d'interpellare il ministro dei lavori pubblici sulle ragioni per le quali, non solo non si provvede alla esecuzione della legge in rapporto alle bonifiche in Calabria, ma si è determinato uno stato di cose, che aggrava i danni alle condizioni igieniche ed economiche delle popolazioni, specialmente nelle valli del Crati, Coscile, Esaco, Gronde, Tiro, Caldanello, Raganello, Satanasso, Saraceno ed altri corsi d'acqua nel litorale jonico.

« Turco, Toscano ».

« I sottoscritti chiedono d'interpellare il ministro delle finanze sulla necessità di rinnovare la Giunta tecnica del catasto della provincia di Portomaurizio.

« Agnesi, Nuvoloni, Marsaglia, Celesia ».

« La Camera, ritenuto che l'assistenza ospitaliera in Napoli richieda ordinamenti tecnici ed economici tali da consentirne una completa e moderna funzione, in guisa da poter soddisfare ai vasti e crescenti bisogni di quella città e delle provincie meridionali che ai suoi ospedali inviano numerosi infermi; convinta che all'uopo occorran speciali provvedimenti legislativi, atti a raggruppare più efficacemente gl'istituti ospedalieri esistenti, a completarne e risanarne gl'impianti e ad assicurarne il funzionamento; invita il Governo alle necessarie ed improrogabili provvidenze.

« Pietravalle, Ciccotti, Strigari, Aliberti, Di Marzo, Fera, Angiulli, De Marinis, Talamo, De Nicola, Girardini, Grippo, Venditti, Mirabelli, Cannavina, Salvia, Gargiulo, Joele, Mango, Scorciarini-Coppola, Turco, Tommaso Mosca, Longo, Del Balzo, Zaccagnino, De Luca, Capaldo, Giuliani, Santamaria, Fraccacreta, Giovanni Alessio, Fumarola, Leone, Lembo, Ciccarelli, Mezzanotte, Cimorelli, De Amicis, Di Palma, Cipriani-Marinelli, Squitti, Pellecchi, Mendaia, De Gennaro, Castellino, De Cesare, Tinozzi, Silj, Cosentini ».

La Camera, considerando che soltanto con la trasformazione della assicurazione libera in obbligatoria fondata dal contributo dei lavoratori, dei padroni e dello Stato, può essere organizzato anche in Italia un efficace regime di pensioni per la invalidità e la vecchiaia dei lavoratori; constatando come l'Italia sia spinta a tale trasformazione anche dalla necessità di giovare ai propri emigranti mediante convenzioni internazionali sulle basi della reciprocità di trattamento da stipularsi con Stati provvisti di larghe assicurazioni sociali obbligatorie; — ritenendo l'economia del paese matura per tale riforma — invita il Governo a presentare in proposito un disegno di legge.

Cabrini, Montemartini, Beltrami, Marangoni, Berenini, Turati, Samoggia, Bocconi, Bentini, Zerboglio, Ettore Mancini, Giu-lietti, Quaglino, Musatti.

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

E così pure le interpellanze saranno iscritte nell'ordine del giorno, qualora i ministri interessati, nel termine regolamentare, non dichiarino di opporvisi.

Sono state presentate due mozioni: una è firmata dall'onorevole Pietravalle e da altri deputati, e si riferisce alla assistenza ospitaliera in Napoli; l'altra è dell'onorevole Cabrini e di altri deputati, perchè l'assicurazione libera diventi obbligatoria, onde rendere più facili anche i rapporti internazionali.

Essendo le due mozioni firmate dal numero regolamentare di deputati, si potrebbe stabilire anche immediatamente il giorno in cui debbano essere discusse; ma se i proponenti credono di soprassedere su ciò, si provvederà d'accordo in altra seduta.

Sull'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Per lunedì, a termini del regolamento, invece delle interrogazioni si svolgeranno le petizioni. Poi, come al solito, si svolgeranno le seguenti interpellanze:

Zerboglio, al ministro dell'istruzione pubblica, « per sapere se non creda urgente il riordinamento della privata docenza universitaria che oggi mal risponde ai fini altissimi di nobile ed efficace concorrenza all'insegnamento ufficiale e di coltura complementare, ed esercitata in condizioni le più sfavorevoli, e, spesso, senza dignità o solo formalmente con intenti di esclusivo personale interesse, mentre non giova al progresso degli studi ed abbassa il prestigio dell'Ateneo, si risolve in una grave spesa improduttiva alla quale lo Stato deve prontamente sottrarsi »;

Cicarelli, al ministro dei lavori pubblici, « per sapere se la bonifica del lago Dragone, in provincia di Avellino, debba ancora rimanere priva di esecuzione »;

Incontri, Serristori, Callaini, Casciani, Morelli-Gualtierotti, Toscanelli, Pellerano, Muratori, Berti, Pescetti, al ministro di agricoltura, industria e commercio, « per conoscere il di lui pensiero sulla interpretazione dell'articolo 64 del regolamento per il servizio metrico approvato con regio decreto 31 gennaio 1909, n. 242 »;

Cutrufelli, al ministro dei lavori pubblici, « sulla necessità del doppio binario Messina-Catania »;

Musatti, ai ministri dell'interno, degli esteri e di grazia e giustizia, « per sapere che cosa sia stato fatto per assicurare alla giu-

stizia punitiva gli autori dell'assassinio di Edmondo Tarantoviez, compiuto in Roma, in via Frattina, nello scorso anno »;

Molina, al ministro delle finanze, « per invitarlo a sollecitare provvedimenti legislativi che riordinino con criteri razionali e decorosi l'istituzione dei verificatori delle tasse di fabbricazione in modo da elevarne la funzione all'importanza della tutela della pubblica finanza cui sono chiamati, e impedisca il rinnovarsi di dolorose deficienze dovute o a ignoranza, o a negligenza, o a corruttela »;

Di Frasso, al ministro di agricoltura, industria e commercio, « per sapere se non creda disporre la sollecita distruzione dei campi fillosserati in provincia di Terra di Otranto ».

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare l'onorevole Eugenio Chiesa. Ne ha facoltà.

CHIESA EUGENIO. Poichè la Camera non ha dinanzi a sè molto lavoro, proporrei che, ultimata la discussione del disegno di legge sulle ferrovie, si cominciasse quella del disegno di legge circa la indennità ai deputati e le incompatibilità parlamentari. (*Commenti — Rumori*).

Si tratta di una proposta di legge presa in considerazione dalla Camera, esaminata dagli Uffici e dalla Commissione, e quindi mi pare sia opportuno ed anche serio che la Camera la discuta.

PRESIDENTE. Onorevole Chiesa, le faccio notare che è inesatto che la Camera non abbia dinanzi a sè disegni di legge da discutere dopo ultimata la discussione sull'ordinamento delle ferrovie. Vi sono molti disegni di legge dinanzi alla Giunta del bilancio: per esempio, tutti quelli relativi a maggiori assegnazioni, le cui relazioni saranno, credo, presentate lunedì; e che debbono avere la precedenza nella discussione.

CHIESA EUGENIO. Ma io mi riferisco allo stato di fatto attuale! (*Commenti*).

PRESIDENTE. Ho capito: ella vorrebbe venire ad una votazione. Ma le ripeto che vi sono molti altri disegni di legge da discutere, prima di occuparsi dell'indennità! (*Bene!*)

Ha facoltà di parlare l'onorevole Colonna Di Cesarò.

COLONNA DI CESARÒ. Prego la Camera di consentire che nell'ordine del giorno di martedì sia iscritta la discussione del disegno di legge: « Esclusione della zona del comune di Taormina situata sul monte Tauro dall'applicazione del regio decreto 18 aprile 1909, n. 193 ».

TEDESCO, ministro del tesoro. Pregherei l'onorevole Di Cesarò di stabilire prima con

l'onorevole presidente del Consiglio il giorno della discussione di questo disegno di legge.

DI CESARÒ. L'onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici mi ha detto che il Governo non ha nulla in contrario; ad ogni modo farò di nuovo la proposta quando sarà presente l'onorevole presidente del Consiglio.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare l'onorevole ministro del Tesoro. Ne ha facoltà.

TEDESCO, ministro del tesoro. Poichè molti colleghi hanno manifestato il desiderio che la discussione del disegno di legge sulle ferrovie prosegua mercoledì, proporrei che nella tornata di martedì si discutessero i disegni di legge iscritti nell'ordine del giorno coi numeri 26, 27, 28, 29, 30, 33, 35, 36. Si tratta di disegni di legge di grandissima urgenza, soprattutto per quello segnato al numero 36 che concerne agevolanze ai comuni per la provvista di acque potabili e per la esecuzione di opere di igiene. (*Benissimo!*)

L'onorevole Chiesa vede dunque che vi è ancora una larga serie di disegni di legge da discutere.

CHIESA EUGENIO. Per martedì, e sta bene; ma finita la discussione del disegno di legge sulle ferrovie, che cosa si farà?

TEDESCO, ministro del tesoro. Lo stabiliremo in seguito.

PRESIDENTE. Onorevole Chiesa, si riservi per mercoledì; ma vedrà che vi saranno allora tanti disegni di legge da discutere, che la sua proposta dovrà essere differita di qualche tempo.

CHIESA EUGENIO. Ed è per questo che vogliamo anteporre la discussione per la questione di principio circa la indennità. Mi riservo dunque di ripetere la mia proposta mercoledì, esaurita la discussione ferroviaria.

PRESIDENTE. Allora il seguito della discussione sulla legge ferroviaria è rimesso a mercoledì.

La seduta termina alle 19.35.

Ordine del giorno per la seduta di lunedì:

1. Relazione di petizioni.
2. Svolgimento d'interpellanze.

PROF. EMILIO PIOVANELLI

Capo dell'Ufficio di Revisione e Stenografia

Roma, 1911 — Tip. della Camera dei Deputati.