

CCLXXVIII

TORNATA DI MERCOLEDÌ 22 FEBBRAIO 1911

PRESIDENZA DEL VICE-PRESIDENTE **CARMINE**

INDI

DEL PRESIDENTE **MARCORA**

INDICE.

Atti vari	Pag. 12486
Autorizzazione a procedere:	
contro i deputati Treves, Bissolati e Ci-	
raolo (<i>Annunzio</i>)	12444
Disegno di legge (<i>Seguito della discussione</i>).	
Modificazioni all'ordinamento delle ferrovie	
dello Stato	12452
ABIGNENTE , <i>presidente della Commissione</i>	
<i>e relatore</i>	12458-78-84
AMICI VENCESLAO	12480
BERTOLINI	12472-80
CALLAINI	12456
CAO-PINNA	12480
CASCIANI	12456
CASOLINI	12456
CAVAGNARI	12472-83
DE NAVA	12464-81
FERA	12465-80
FERRARIS CARLO	12458-79
LEALI	12456-57
LIBERTINI GESUALDO	12457
MASI	12457
MOLINA	12456
MONTÙ	12456-63-82
NAVA CESARE	12456
NOFRI	12479-81-83
ORLANDO SALVATORE	12469
PANÈ	12457
PESCETTI	12457
PIETRAVALLE	12456
SACCHI , <i>ministro</i>	12452-57-75-83
TURATI	12457
WOLLEMBORG	12479
Dimissioni del deputato Greppi	12479
CARMINE	12481
LUZZATTI , <i>presidente del Consiglio</i>	12484
PRESIDENTE	12484
Interrogazioni:	
Palazzo di giustizia in Roma:	
CIMORELLI	12444
GUARRACINO , <i>sottosegretario di Stato</i>	12444-45
Soprasoldi agli insegnanti titolari militari:	
DI SALUZZO	12446
MIRABELLI , <i>sottosegretario di Stato</i>	12446

Stazione di Castellammare di Stabia:

DE SETA, *sottosegretario di Stato* . Pag. 12447
FUSCO ALFONSO 12447-48

Uditori e aggiunti giudiziari:

GUARRACINO, *sottosegretario di Stato* . . . 12449
VENZI 12450

Scuole industriali e commerciali:

CAPECE-MINUTOLO ALFREDO 12450
LUCIANI, *sottosegretario di Stato* 12450

Liceo-ginnasio Torquato Tasso in Roma (ri-

scaldamento):
MOLINA 12451
TESO, *sottosegretario di Stato* 12450-52

Osservazioni e proposte:

Mozione sulla viabilità della città di Roma

(**GALLENGA**) 12486-87
GALLENGA 12486-87
LUZZATTI, *presidente del Consiglio* . . . 12486-87
SACCHI, *ministro* 12486

Lavori parlamentari 12487

Relazioni (Presentazione):

Domanda di autorizzazione a procedere contro i deputati Chiesa Eugenio, De Felice-Giuffrida e Cirao (GALLINI) 12458

Commissione centrale di sindacato sulla amministrazione dell'asse ecclesiastico (FACTA) 12469

La seduta comincia alle 14.5.

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

(È approvato).

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedi, per motivi di famiglia, gli onorevoli: **Materi**, di giorni 3; **Stoppato**, di 10; **Montauti**, di 8, e **Pini** di 10.

(Sono conceduti).

Comunicazione del Presidente.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro di grazia e giustizia ha trasmesso una domanda di autorizzazione a procedere in giudizio contro il deputato Treves, per duello, e i deputati Bissolati e Ciruolo, padrini in duello.

Sarà stampata e distribuita.

Interrogazioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca le interrogazioni.

La prima è quella dell'onorevole Beltrami, al ministro delle finanze, « per sapere quando il Governo intenda iniziare i lavori per l'attuazione, nella provincia di Novara, del nuovo catasto, che è reclamato da urgenti necessità giuridiche, economiche e sociali ».

Non essendo presente l'onorevole Beltrami, quest'interrogazione s'intende ritirata.

Segue l'interrogazione dell'onorevole Cimorelli, al ministro di grazia e giustizia, « per sapere le cause del ritardo frapposto alla esecuzione dei provvedimenti per la manutenzione e conservazione del palazzo di Giustizia in Roma ».

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

GUARRACINO, sottosegretario di Stato per la grazia, giustizia e culti. Per la manutenzione del grandioso edificio del palazzo di Giustizia in Roma fu presentato alla Camera dei deputati nella seduta del 23 giugno 1910 un progetto di legge col quale si provvedeva alla istituzione di un ufficio speciale, costituito da una Commissione permanente, avente carattere di un organismo autonomo, con piena facoltà di deliberare circa la domanda di ogni capo di collegio giudiziario per l'adattamento ed arredamento dei locali, riparazioni, ecc.

Inoltre con lo stesso progetto si provvedeva all'esercizio del riscaldamento, ventilazione, refrigeramento, somministrazione di acqua, illuminazione ed altri servizi affini, nonchè pel relativo personale dipendente dal detto ufficio speciale.

Alla spesa occorrente per la manutenzione dei locali e per i suaccennati servizi si proponeva lo stanziamento, da apposito capitolo del bilancio del Ministero di grazia e giustizia, della somma di lire 255,200.

La Giunta generale del bilancio però, e poi la Camera dei deputati, stimarono non

necessaria una disposizione di legge per la istituzione della Commissione summenzionata, ritenendo che tale istituzione entrasse nelle funzioni amministrative del Ministero.

In tal modo il disegno di legge fu approvato dalla Camera nel 20 dicembre 1910, limitandolo soltanto alla disposizione con cui si provvede al fabbisogno finanziario nella somma di lire 255,200.

Il disegno di legge così semplificato è stato approvato dal Senato pochi giorni or sono, ed è soltanto in questi giorni divenuto legge.

Ora è in corso di studio il relativo regolamento, in seguito al quale saranno date le opportune disposizioni per regolare il funzionamento di tutti i servizi inerenti alla manutenzione del palazzo di Giustizia.

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

CIMORELLI. Mi rincresce di non potermi dichiarare soddisfatto, come sarebbe stato mio desiderio, della risposta dell'illustre amico mio personale e politico, onorevole Guarracino, poichè la stessa è stata troppo breve e per nulla esauriente.

Egli lo comprende: tutto quello che ha comunicato alla Camera, io lo sapevo, e sapevo pure che la legge era stata discussa da poco tempo. Ma l'onorevole sottosegretario di Stato, che sa l'urgenza dei provvedimenti da adottare per il palazzo di Giustizia, avrebbe dovuto annunziarmi i provvedimenti che sarebbero stati subito impartiti in esecuzione della legge votata dal Parlamento.

Conosce l'onorevole sottosegretario di Stato che due cose sono urgenti per il palazzo di Giustizia. È un monumento grandioso ed imponente che fa onore alla terza Italia ed io ne sono un ammiratore entusiasta: ma parecchi sono gli inconvenienti a cui bisogna ovviare, e bisogna farlo presto; e questo bisogna fare affinché il fabbricato non deperisca e affinché coloro che sono obbligati a frequentarlo non vadano soggetti a danni serissimi nella loro salute. E questo io domando al Governo!

La mia interrogazione aveva uno scopo che spero di avere raggiunto, quello di eccitare il Governo a provvedere, e provvedere con urgenza.

Ed ora intendo d'indicare io all'onorevole sottosegretario di Stato, i bisogni principali del palazzo di Giustizia. È necessario che si provveda subito a taluni lavori di perfezionamento, ed è necessario che i cor-

ridoi immensi siano garantiti da chiusure con vetri, altrimenti si andrà soggetti continuamente a gravi malanni, perchè si passa da locali bene riscaldati a locali dove invece le correnti sono troppo pericolose per la salute di coloro che sono obbligati a passarvi.

È necessario che si provveda meglio al riscaldamento, perchè le aule dove si amministra la giustizia sono riscaldate ed in modo eccessivo, tanto che a volta vi si soffoca; invece si va nelle Camere di consiglio, e nelle Camere di consiglio si gela. Quindi è necessario di provvedere ad una migliore distribuzione e funzionamento dei caloriferi.

Fa d'opo che si provvedano le Camere di consiglio anche di tappeti, di stuoie. Niente di tutto questo esiste ora. Si è costretti a stare per cinque o sei ore coi piedi sul pavimento nudo e freddo come è il marmo. E dire che il ministro onorevole Fani ha promesso ripetute volte di provvedere subito ai tappeti nelle Camere di consiglio della Cassazione, tappeti che ora si scupano invece inutilmente sulle scale, che menano alla Corte di appello! Queste sono necessità a cui bisogna provvedere subito.

Anche la distribuzione dell'acqua è mal regolata; non si trova una fontanina per bere un bicchier d'acqua: in cambio si vede che le fontane che stanno ad ornamento della facciata principale contengono acqua imputridita, con grande pericolo anche per la salubrità dell'aria che circonda il palazzo di Giustizia.

È necessario che si provveda a regolare meglio il sistema d'illuminazione. Nelle Camere di consiglio ancora non abbiamo avuto la luce elettrica e si debbono accendere le candele steariche!

È necessario anche che si provveda ai campanelli elettrici.

A tutto questo, che è indispensabile ed urgente, non è in grado di provvedere semplicemente il ministro con la sua lentissima burocrazia, cosicchè c'è bisogno di quella tale Commissione, di quel tale Ufficio tecnico, di cui faceva parola testè l'onorevole sottosegretario di Stato e che in Senato l'onorevole ministro guardasigilli promise di costituire subito, ma che per contrario è stato affatto dimenticato.

È forza che siano adottati solleciti provvedimenti per l'organizzazione del servizio. Occorrono portieri, custodi, spazzini e che tutto il personale sia fornito di divisa.

Come si sta attualmente è una vera sconcezza, è addirittura indecente.

Onorevole sottosegretario di Stato, ella che in questi giorni è venuto più volte al palazzo di Giustizia, avrà veduto che non c'è il portinaio e funziona da portinaio un povero operaio che ha tutto l'aspetto di un mendicante. Ora invece di un guardaportone come quello che ha il palazzo del Parlamento, come quello che ha il Senato, c'è un misero operaio, che sovente manca pure e che s'ostina a non ricevere le lettere, tanto che i nostri ciclisti si rifiutano di portare una lettera al palazzo di Giustizia perchè non sanno a chi consegnarla. Non c'è chi vi dia un'indicazione dei locali e si resta incerti e talvolta si va vagando per quegli ampi corridoi senza saper dove andare.

Sembra un antico monumento già abbandonato!

Orbene, dopo che si è speso una somma enorme, come è quella di 40 milioni, dopo che si è aspettato trent'anni, e dopo che la inaugurazione del palazzo si doveva fare fin da tre anni fa, e sono già otto lunghi mesi che vi si amministra la giustizia, nulla si è fatto per eliminare i più gravi inconvenienti.

La legge fu votata, è vero, ai primi di febbraio; ma è vero pure che di tutti questi bisogni il Ministero era già a conoscenza. Mi auguro pertanto che l'onorevole sottosegretario di Stato, messo in sull'avviso da questo grido di protesta che ho portato qui alla Camera, provvederà non solo alla nomina dei componenti dell'Ufficio tecnico per garantire il palazzo da qualsiasi deperimento, ma anche per far sì che magistrati ed avvocati, obbligati, come sono, a stare lunghe ore in quel palazzo, non ne risentano conseguenze deleterie per la salute.

Provveda infine il Governo alla sorte dei portieri giudiziari, dando subito esecuzione alla legge che li riguarda e disponendo che vestano la divisa uniforme, anche per maggior decoro dell'amministrazione della giustizia. (*Bene! — Bravo!*)

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GUARRACINO, *sottosegretario di Stato per la grazia, giustizia e culti*. Onorevole Cimorelli, ciò che dovevo risponderle era così chiaro e semplice, che ho creduto di poter essere molto breve: ma invece sono capitato nel *brevis esse laboro, obscurus fio*. (*Si ride*).

Non mi sarò spiegato bene.

Ella ha detto che noi dobbiamo provvedere all'esecuzione della legge. Ora, per provvedere all'esecuzione della legge, bisogna che la legge esista. Non potevamo provvedere anticipatamente, se non in via provvisoria, ed in via provvisoria abbiamo provveduto. Il Genio civile fa quel che può.

CIMORELLI. Non fa niente!

GUARRACINO, *sottosegretario di Stato per la grazia, giustizia e culti*. In quanto all'ordinamento definitivo, dovevamo aspettare la legge.

Questa è stata approvata dal Senato solo pochi giorni fa; ed è stata appena pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale*.

Ora il Ministero, senza nemmeno aspettare che il disegno di legge divenisse legge, ha dato mano alla compilazione del regolamento, per provvedere a tutte le esigenze a cui ella, onorevole Cimorelli, ha accennato.

La compilazione del regolamento sarà compiuta tra pochi giorni. Si sa del resto che certi servizi non si possono organizzare da un giorno all'altro.

Spero che fra breve l'onorevole Cimorelli si potrà dichiarare soddisfatto, per avere il Governo dato attuazione a quanto egli desidera. (*Commenti*).

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Di Saluzzo al ministro della guerra « per conoscere le ragioni per cui i limiti massimi dei soprassoldi agli insegnanti titolari militari sono stati fissati con recente decreto in misura inferiore a quella stabilita dalla legge n. 515 in data 17 luglio 1910 ».

L'onorevole sottosegretario di Stato per la guerra ha facoltà di rispondere.

MIRABELLI, *sottosegretario di Stato per la guerra*. La legge 17 luglio 1910, che stabilì i soprassoldi per gli insegnanti militari presso le scuole militari, fissò il limite massimo di 1,200 lire ed il limite minimo di 500 lire.

Ma la legge non prescrisse che si dovesse obbligatoriamente raggiungere il limite massimo di 1,200 lire, partendo dal limite minimo di 500 lire, e lasciò libera l'amministrazione militare di regolarsi per la distribuzione dei soprassoldi nei limiti ora detti e secondo la somma stanziata nel bilancio.

Il Ministero ha interrogato tutti i comandanti degli istituti; ed avuta la risposta per un'equa ripartizione di questa somma, ha seguito un criterio di uguaglianza, nel ripartirla.

Per i due istituti superiori, i comandanti degli istituti stessi hanno opinato che, per

ragioni morali, visto che le materie che in essi s'insegnano hanno, presso a poco, la stessa importanza, non si debba fare una gran differenza tra il soprassoldo degli uni e quello degli altri insegnanti; e, poichè non si poteva far raggiungere a tutti il massimo di lire 1,200, perchè la somma non sarebbe bastata e non si sarebbe potuto andar contro lo spirito della legge, così si è stabilito di dare 900 lire a tutti questi insegnanti i quali però potranno gradatamente raggiungere le lire 1,200 con l'insegnamento di una materia aggiunta.

In questo modo il Ministero ha creduto di interpretare con equità la legge.

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

DI SALUZZO. Mi dispiace, ma non posso dichiararmi soddisfatto della risposta dell'onorevole sottosegretario di Stato. La legge sul riordinamento dell'esercito, della quale ebbi l'onore di essere relatore, ha fissato i due limiti di 500 lire come minimo e 1,200 come massimo, in relazione non a future possibili materie d'insegnamento, ma alle materie attuali. Evidentemente dunque a qualeuna tra le attuali materie d'insegnamento, questo limite massimo avrebbe dovuto corrispondere. Non capisco quindi la difficoltà di stabilire una graduatoria. A parità anche d'importanza della materia, mi pare che altri elementi potrebbero intervenire per stabilire una graduatoria: basti il citare ad esempio il numero delle ore d'insegnamento ed il lavoro di preparazione quotidiana cui deve sottoporsi l'insegnante per talune materie.

In verità la disposizione adottata dal Ministero della guerra mi fa l'impressione di essere ispirata ad un concetto meschino di economia e tale da non invitare certo gli ufficiali studiosi ad accorrere ai concorsi per i posti di insegnante negli istituti militari. L'onorevole sottosegretario di Stato sa benissimo che più d'uno fra tali concorsi è andato deserto negli ultimi tempi. Non comprendo questi criteri meschini di economia ai quali parmi siasi ispirato il Ministero della guerra, perchè non saranno certamente le poche centinaia di lire che risulteranno da queste diminuzioni di indennità massima, che recheranno un vantaggio al bilancio.

Ben altre se ne potrebbero fare e, per citarne una, accenno alla soppressione del Tribunale supremo di guerra e marina che ormai, specialmente coll'abolizione delle doti militari, al cui accertamento esso provve-

deva, va diventando un organo sempre più superfluo.

Il sottrarsi, come ha fatto il Ministero, con una circolare e con un ragionamento un po' artificioso, alle prescrizioni di legge mi pare un'illealtà.

Non mi resta, quindi, se non augurarmi che il Ministero della guerra ritorni sul provvedimento preso, e stabilisca una nuova tabella delle indennità da assegnarsi agli insegnanti degli istituti militari, ispirandosi più esattamente allo spirito ed alla lettera della legge.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Pietro Chiesa al ministro di agricoltura, industria e commercio « intorno alle dicerie diffuse circa l'Amministrazione della Cassa nazionale di previdenza ».

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

Segue l'interrogazione dell'onorevole Alfonso Fusco al ministro dei lavori pubblici « sul perchè da circa tre mesi non si è ancora provveduto alle necessarie riparazioni dell'unica grue di sollevamento esistente nella stazione di Castellammare di Stabia, nè si è provveduto alla sua sostituzione, ciò che è stato causa di gravi danni sia al commercio locale come all'erario dello Stato ».

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

DE SETA, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. La unica gru di sollevamento esistente a Castellammare di Stabia ha subito delle avarie per la rottura di una ruota e per altri guasti; ma sino dal 12 dicembre 1910 essa fu consegnata ad una ditta perchè la riparasse ed ora funziona nuovamente.

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

FUSCO ALFONSO. In verità era mio intendimento di ritirare questa interrogazione, considerato che ora la grue funziona; ma poichè quella stazione è tutta in completo abbandono, sono costretto a svolgere questa interrogazione che ha affinità con l'altra che segue.

La stazione ferroviaria di Castellammare di Stabia trovasi in pessime condizioni, perchè tutto è inadatto, per il fatto che fu costruita dal Governo borbonico, circa cento anni or sono, epoca in cui la popolazione era di 20 mila abitanti, mentre ora ne contiamo 40 mila. Ma l'Amministrazione delle

ferrovie, pur riconoscendo ciò, non si preoccupa di nulla.

Ma ciò non basta. Quella grue restò due mesi senza esercizio, pur sapendo l'Amministrazione delle ferrovie che a Castellammare esiste una grande industria navale mercantile.

Il legname che arrivava, appunto per l'esercizio di questa industria, rimase nei vagoni, senza che nessuno si curasse di provvedere al riguardo, e solamente per i miei reclami si provvide inviando una grue mobile, ma anche questa si ridusse in condizioni deplorabili ed il servizio di scarico restò in completo abbandono, e l'industria del cantiere mercantile fu abbandonata a se stessa e con grave danno per 400 operai che rimasero senza lavoro. Allora finalmente si mandò un operaio dai Granili di Napoli a riparare la grue.

Riparata questa grue, si è potuto, in certo qual modo, andare innanzi. Ma oggi l'Amministrazione delle ferrovie pretende dagli industriali che paghino il fitto dei vagoni perchè non si effettuò lo scarico.

Ma, onorevoli colleghi, questo è gravissimo. Gli industriali non hanno potuto scaricare la merce, hanno subito un danno enorme per causa dell'Amministrazione, e questa viene a chiedere loro un indennizzo!

Perciò io non posso essere soddisfatto, e deploro quanto si è verificato riguardo allo scarico del legname nella stazione di Castellammare.

PRESIDENTE. Segue l'altra interrogazione dell'onorevole Alfonso Fusco al ministro dei lavori pubblici « sullo stato di deplorabile abbandono in cui è tenuta la stazione ferroviaria di Castellammare di Stabia, e perchè, pur essendosi riconosciuta la necessità e l'urgenza di dover provvedere allo ampliamento di esso colla sostituzione di nuovi binari, i relativi lavori iniziati lo scorso giugno sono rimasti per ben otto mesi interrotti ».

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

DE SETA, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. Nel marzo dell'anno scorso fu studiato un piano generale di ampliamento e di sistemazione per la stazione di Castellammare di Stabia.

Una prima parte di lavori, per la somma di 170 mila lire, è stata in gran parte eseguita, cioè l'espropriazione occorrente all'attuazione dell'intero piano, poi altre opere di carattere provvisorio consistenti in riempimento delle zone espropriate, nell'im-

pianto dei due binari serviti da marciapiede centrale, destinati a facilitare il movimento straordinario dei viaggiatori.

Questi lavori furono eseguiti d'urgenza, allo scopo di aver pronti i suddetti binari per il varo della *Dante Alighieri*. Intanto, da parte degli uffici competenti, si sta studiando un nuovo piano di completamento delle nuove opere della stazione, e queste opere saranno eseguite quando le disponibilità del bilancio lo consentiranno.

LEALI. Quando Bianchi vorrà!

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

FUSCO ALFONSO. Come ho detto testè, al riguardo della stazione di Castellammare di Stabia, ed allo scopo di portar qui i miei lamenti e quelli di un popolosissimo circondario, tengo a comunicare alla Camera alcune lettere importantissime, e ciò per affermare come l'Amministrazione delle ferrovie per nulla curi gli interessi dello Stato, e quelli della propria gestione.

L'onorevole sottosegretario di Stato ha detto che l'anno scorso, ossia nel 1910, fu studiato un piano generale di ampliamento e di sistemazione della stazione di Castellammare. Ma sta in fatto che fino dal 22 settembre del 1909 il direttore generale scriveva: « Questa Amministrazione, avendo riconosciuto la necessità di ampliare e sistemare codesta stazione, ha già predisposto il relativo piano di massima ».

Quindi fino da due anni fa questa necessità venne riconosciuta.

E leggo un'altra lettera:

« Bologna, 14 settembre 1910.

« In risposta alla sua lettera dell'11 corrente mese, pregiomi d'informare la Signoria Vostra Onorevolissima che infatti i lavori per l'ampliamento della stazione di Castellammare di Stabia vennero dichiarati urgenti ed indifferibili con decreto del 30 marzo ultimo scorso ».

Dunque è la stessa Amministrazione la quale riconosce che i lavori sono urgenti e indifferibili!

Vi è poi un'altra lettera del 3 aprile 1910:

« Ho il pregio di informare la Signoria Vostra Onorevolissima che il Consiglio di amministrazione ha testè approvato il progetto di ampliamento e di sistemazione generale della stazione di Castellammare di Stabia, e che si è disposto per il sollecito inizio di un primo gruppo di lavori ».

E finalmente l'11 aprile da Roma mi si scriveva:

« Sodisfacendo alla richiesta contenuta nella lettera 5 corrente di Vostra Signoria Onorevolissima, mi pregio informarla che i lavori per l'ampliamento e la sistemazione della stazione di Castellammare di Stabia furono dichiarati urgenti e indifferibili con decreto ministeriale del 30 marzo ultimo scorso ».

Come si vede, la Direzione generale delle ferrovie mentre riconosce che questi lavori sono urgenti ed indifferibili, viceversa fa trascorrere due anni senza provvedere a nulla.

Ma io qui debbo per un momento solo far presente una cosa importantissima. La stazione di Castellammare di Stabia è una stazione costruita cento anni fa, come dicevo precedentemente, dai Borboni, quando Castellammare non aveva che 20 mila abitanti. Ora siamo a 40 mila. E, di più, nella penisola Sorrentina si è istituito un servizio di trams, che per ogni mezz'ora riversa alla stazione nostra una grande quantità di viaggiatori i quali si recano in Napoli. Non abbiamo il servizio della grande velocità, e tanto meno quello di piccola velocità; si immagini il disagio che si procura ad una quantità di viaggiatori i quali debbono per imbarcarsi attraversare l'unico marciapiede, il quale trovasi ingombro di merce, per il fatto che manca il locale della grande velocità. E che dire di ciò che avviene nella stagione estiva, allorquando si ha un grosso contingente di forestieri? Si noti poi che quella stazione dà un introito giornaliero di duemila lire.

Dopo quanto ho esposto, che cosa abbiamo ottenuto da questa benedetta Direzione delle ferrovie? Chiacchiere, promesse, burle continuate. Ora io domando ai colleghi: è questo uno stato di cose tollerabile e che cosa deve fare quella popolazione?

Non posso dunque dichiararmi soddisfatto; tuttavia ringrazio l'onorevole sottosegretario di Stato di avermi usato la cortesia di portare qui le notizie fornitegli dalla Direzione generale delle ferrovie.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Venzi al ministro di grazia e giustizia « sulle cause del ritardo della promozione degli uditori giudiziari ed aggiunti giudiziari ».

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

GUARRACINO, *sottosegretario di Stato per la grazia, giustizia e culti*. Questo Ministero non mancò, prima ancora che fosse presentata l'interrogazione dell'onorevole Venzi, di procedere alle promozioni degli uditori e giudici aggiunti e di questi a pretori, non appena si verificò la vacanza o la disponibilità dei posti.

Difatti, essendo stati annullati, per negata registrazione da parte della Corte dei conti, i decreti coi quali fin dal 25 settembre, 10 ottobre, 16 ottobre e 21 ottobre scorso anno, eransi rispettivamente nominati 11 giudici, promossi alla prima categoria, 13 giudici aggiunti, e nominati giudici aggiunti 11 uditori, rinnovò tali decreti con le date del 15 dicembre, 2 e 5 gennaio ultimo scorso.

Inoltre, con decreto 26 gennaio si fecero vacanti 25 posti di giudice aggiunto di prima categoria, in seguito ad altrettante promozioni a giudice, e con decreto del 29 gennaio si resero disponibili 22 posti di giudice aggiunto di seconda categoria, avendo soltanto il giorno 25 stesso mese la Commissione esaminatrice del concorso per la nomina di nuovi segretari in questo Ministero espletato il suo lavoro e presentata la relazione al guardasigilli. In conseguenza di questo secondo movimento furono promossi alla prima categoria con decreto del 28 gennaio, cioè a soli tre giorni di distanza dalla vacanza, 28 giudici di seconda classe e, con successivo decreto del 29, furono destinati in pretura 28 giudici aggiunti e promossi a questo grado 52 uditori.

E qui è da notarsi che le preture da provvedersi non erano 85, come è stato scritto nel Bollettino dell'Associazione dei magistrati, ma soltanto 32, giacchè di esse 49 debbono per legge rimanere costantemente senza titolare, e quattro non si resero più disponibili, non avendo avuto più corso i decreti di dispensa dal servizio di quattro giudici aggiunti.

Come vedesi dunque, il Ministero non può certo essere rimproverato di incuria e di poca solerzia, giacchè, al contrario, si dette premura di coprire immediatamente tutti i posti vacanti di pretore e di giudice aggiunto, non appena gli fu consentito di farlo.

Se poi l'interrogante vuole alludere al motivo pel quale le suddette vacanze non si verificarono più presto in dipendenza dei posti superiori disponibili, gli dico che di questo fatto il Ministero non ha alcuna responsabilità. La causa principale del lamen-

tato ritardo nello avverarsi delle vacanze nei posti di risulta è ben nota, essendo già stata resa di pubblica ragione anche con una avvertenza inserita nel Bollettino ufficiale n. 41 del nostro Ministero del 25 dicembre 1910.

Come in essa si accenna, sorse divergenza fra il Ministero e la Corte dei conti circa i criteri da seguire nelle nomine ai posti di procuratore del Re e parificati rimasti alla anzianità.

Trattandosi di una importante questione di massima che si presentava per la prima volta in applicazione della nuova legge 14 luglio 1907, si rese necessario sentire, fra l'altro, anche il parere del Consiglio superiore, e quindi ne derivò una lunga corrispondenza che si protrasse in seguito con la Corte dei conti, la quale, malgrado le osservazioni in contrario di questo Ministero, rifiutò la registrazione dei decreti, con cui fin dal 9 agosto 1910 si erano provveduti i posti vacanti nel pubblico ministero.

Durante il non breve tempo che occorre per risolvere siffatta questione, non si potè dar corso agli altri movimenti nei posti di risulta, essendosi dovuto prima rinnovare con data del 15 dicembre non solo quelle nomine, ma tutti i decreti già fatti in dipendenza di essi, ed inoltre rimettere a concorso parecchie residenze. E fu così che decreti di destinazione in pretura e di nomina a giudici aggiunti emessi fin dal 16 ottobre, dovettero, come più sopra si è detto, essere rinnovati con la data del 5 gennaio 1910.

Ma oltre a questa, un'altra causa del ritardo delle vacanze, certo non imputabile al Ministero, si verificò nelle promozioni per anzianità a giudice o sostituto dei giudici aggiunti di prima categoria.

Come dispone la legge, coteste promozioni debbono avvenire secondo lo stretto turno di anzianità, ossia in ordine di graduatoria.

Ora, fra coloro per i quali era giunto il turno di promozione, vi erano alcuni dichiarati impromovibili dal Consiglio giudiziario, che contro tale giudizio avevano ricorso al Consiglio superiore della magistratura, ovvero per i quali la revisione era stata chiesta dallo stesso Ministero, come la legge gliene dà facoltà.

Quel Consesso nella seduta del 31 luglio 1910 dispose di sospendere ogni decisione in merito a codesti ricorsi, in attesa di nuove e dettagliate informazioni sul conto di quei magistrati, e non si pronunziò de-

finitivamente che nella seduta del 12 dicembre 1910.

Finchè non si ebbe tale decisione, non fu possibile di procedere alle nomine dei giudici, ed in conseguenza neppure a quelle per i posti di risulta in pretura e nel grado di giudice aggiunto di seconda categoria.

Non appena eliminate le su esposte difficoltà, il Ministero si affrettò a preparare e a dar corso all'esteso movimento del 29 gennaio più sopra riferito.

Come vedesi, il Ministero fece tutto il possibile per non ritardare le promozioni delle quali si parla, e può con piena coscienza e sicurezza affermare che fu sempre sollecito nel dar corso ai movimenti della Magistratura, giacchè, è bene affermarlo, il Ministero non ha alcun interesse a ritardare i movimenti, anzi ha l'interesse opposto di affrettarli quanto è più possibile, per evitare fra l'altro il sopraccarico di lavoro e il moltiplicarsi della corrispondenza. (*Bene!*)

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

VENZI. Le ragioni esposte dall'onorevole sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia sono giuste e fondate, ed io di buon grado lo riconosco. Ad ogni modo mi permetto di raccomandargli che per l'avvenire sia provveduto con maggiore efficacia, affinchè alle cause di malcontento che già attualmente esistono per l'applicazione non regolare della legge sulle promozioni, altre non se ne aggiungano; poichè tutte si potranno facilmente evitare con l'applicazione rigorosa della legge stessa.

Lo ringrazio e non aggiungo altro.

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

Di Stefano, al ministro dei lavori pubblici, « per conoscere con quali provvedimenti intenda ovviare ai gravi inconvenienti del servizio ferroviario sulle linee Palermo-Trapani »;

Rosadi, al ministro dell'interno, « per sapere se sia dipeso da ordine suo o da errore di trasmissione telegrafica il divieto di rappresentare sulle scene di Firenze la commedia italiana e ispirata a pretta italianità: *Romanticismo* ».

Segue l'interrogazione dell'onorevole Alfredo Capece-Minutolo, al ministro di agricoltura, industria e commercio, « per conoscere il suo pensiero sulla urgente questione del riordinamento generale delle scuole industriali e commerciali del Regno ».

L'onorevole sottosegretario di Stato per l'agricoltura, industria e commercio ha facoltà di rispondere.

LUCIANI, *sottosegretario di Stato per l'agricoltura, industria e commercio*. Il legittimo desiderio dell'onorevole Alfredo Capece-Minutolo è stato esaudito con la presentazione, già avvenuta, del disegno di legge per il riordinamento delle scuole industriali e commerciali.

Credo che l'onorevole Capece-Minutolo e la Camera mi dispenseranno dall'espone le linee fondamentali del disegno di legge, perchè esse saranno note alla Camera oggi o domani, appena cioè il disegno di legge sarà distribuito.

PRESIDENTE. L'onorevole Alfredo Capece-Minutolo ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

CAPECE-MINUTOLO ALFREDO. Prendo atto della cortese risposta favoritami dall'onorevole sottosegretario di Stato per l'agricoltura, industria e commercio, e lo ringrazio. Quando il disegno di legge verrà in discussione vedremo se esso risponda all'interesse ed alle aspirazioni legittime di quanti si occupano di questo grave problema, che si riferisce allo sviluppo delle scuole industriali e commerciali.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Molina, al ministro dell'istruzione pubblica, per sapere se sia vero che si lascia mancare il riscaldamento nelle aule scolastiche del nuovo edificio per il regio liceo-ginnasio « Torquato Tasso » in Roma, con grave danno per la salute dei professori e degli alunni, perchè fra Ministero e Municipio si palleggiano l'obbligo di provvedere ».

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

TESO, *sottosegretario di Stato per l'istruzione pubblica*. L'inconveniente lamentato dall'onorevole Molina riguarda non soltanto le aule del liceo Torquato Tasso, ma quelle di quasi tutti gli altri istituti secondari della Capitale.

Quando si costruirono questi edifici non si pensò al riscaldamento. L'onorevole Molina, che conosce Roma da molti anni, ricorderà che a quei tempi si soleva dire che a Roma non faceva freddo, e l'inverno era un autunno prolungato. Non so se l'inverno sia divenuto più rigido o se sia aumentata la nostra sensibilità; è certo, però, che del riscaldamento ora non si può più fare a meno.

Giorni sono l'ispettore centrale delle scuole medie per l'igiene ha visitato un altro istituto scolastico della Capitale, e vi trovò professori e alunni che tenevano in classe il cappello e il soprabito. E l'ispettore dichiara che non si poteva far diversamente, perchè la temperatura era bassissima.

Convieni, dunque, provvedere. L'onorevole Molina nella seconda parte della sua interrogazione dice che non si è provveduto finora, perchè Ministero e Comune se ne palleggiano l'obbligo. Posso assicurare l'onorevole interrogante che questo palleggio non esiste. E non potrebbe esistere, perchè l'articolo 201 della legge Casati dichiara assai chiaramente che quanto concerne i locali e il materiale non scientifico (dei licei sta a carico dei Comuni. Debbo anche aggiungere che nessun Comune si è rifiutato di adempiere a quest'obbligo, e non vi si è rifiutato nemmeno il Comune di Roma.

LEALI. Ma non lo fa!

TESO, *sottosegretario di Stato per l'istruzione pubblica*. Ma, per provvedere agli impianti necessari oltre che per le scuole governative anche per quelle elementari e per gli asili d'infanzia di Roma, dovrà incontrare una spesa, che, come facilmente la Camera può immaginare, è grave: secondo quanto il sindaco stesso mi ha detto, supererà di molto il milione. Con tutto ciò, ripeto, il Comune non disconosce l'obbligo suo ed io posso assicurare l'onorevole Molina, anche per gli affidamenti datimi personalmente dal sindaco, che si provvederà.

Data la gravità della spesa, il Comune ha dichiarato che procederà senza indugio alla nomina di una Commissione... (Oh! oh! — *Si ride* — *Commenti*).

LEALI. Allora le stufe le metteranno in agosto!

TESO, *sottosegretario di Stato per l'istruzione pubblica*. ...di medici e di ingegneri, che formuli prontamente proposte concrete sul modo migliore per provvedere al riscaldamento.

La Camera non manifesti diffidenze aprioristiche; questa volta la Commissione è necessaria, e dovrà riferire rapidamente. Del resto non v'è alcuna ragione di diffidare della parola del primo magistrato di Roma.

Dal canto suo il Governo terrà presenti le raccomandazioni dell'onorevole Molina, nell'intento che sia provveduto prontamente a rimuovere l'inconveniente lamentato.

LEALI. Per ora professori e alunni possono gelare comodamente!

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

MOLINA. La risposta dell'onorevole sottosegretario di Stato non mi ha affatto sorpreso, perchè non è altro che la conferma di quel sistema di palleggiamento tra Comune e Ministero, che io ho lamentato nella mia interrogazione. (*Bravo! Bene!*)

TESO, *sottosegretario di Stato per l'istruzione pubblica*. Le ripeto che il Ministero non ha obbligo alcuno.

MOLINA. La mia interrogazione si limitò appunto al liceo Torquato Tasso perchè questo istituto mi prestava l'occasione di dimostrare il fatto specifico; però l'inconveniente che io lamento si estende a tutte le scuole secondarie di Roma. Il liceo-ginnasio Torquato Tasso di Roma, nuovo edificio ancora umido, è per tale fatto in condizioni tali, che il Comune ha dovuto riconoscere giuste le proteste del preside e dei padri di famiglia, e perciò, in attesa di un più idoneo impianto di riscaldamento a termosifoni, lo dotò di dodici grandi stufe. Ma sapete che cosa è avvenuto? È avvenuto, che, dopo aver dato le stufe, il Comune si è rifiutato di fornire il combustibile. (*Oh! Oh! — Iarità vivissima — Commenti*).

L'onorevole Credaro ha istituito la Commissione dei padri di famiglia. Di questa Commissione, fra tanti altri, facciamo parte io, l'onorevole Valeri e l'assessore Montemartini.

In seduta quasi plenaria abbiamo dimostrato la necessità che vi fosse della legna o del carbone per far funzionare le stufe, e il Municipio ha risposto che ciò spettava allo Stato. Allora io presentai la interrogazione che ora sto svolgendo, perchè mi parve che le stufe senza carbone, o senza legna, fossero quasi una canzonatura. (*Si ride* — *Commenti*). Del resto il Comune di Roma è coerente a sè stesso, perchè, col pretesto che a Roma non deve far freddo, lascia senza riscaldamento anche le scuole elementari.

E intanto insegnanti e alunni di tutte le scuole della Capitale si irrigidiscono dal freddo e prendono delle polmoniti.

Ora la mia interrogazione ha questo scopo: poichè la legge impone ai comuni l'obbligo di provvedere, il Ministero dell'istruzione pubblica richiami il Comune di Roma alla osservanza scrupolosa di questo suo preciso dovere.

LEALI. Ma se hanno paura anche del Comune di Roma!

MOLINA. La stagione ormai avanzata lascia tempo per provvedere per il nuovo anno, ma io non credo che occorran Commissioni per riscaldare le scuole; occorrono caloriferi, occorrono stufe, occorre carbone. (*Siride*).

Avete innanzi a voi tempo sufficiente per provvedere! Mi dichiarerò soddisfatto quando le scuole di Roma saranno riscaldate. (*Approvazioni*).

TESO, *sottosegretario di Stato per l'istruzione pubblica*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TESO, *sottosegretario di Stato per l'istruzione pubblica*. L'onorevole Molina ha detto che sono state fatte premure al Comune per il riscaldamento del liceo Tasso, anche dalla Commissione dei padri di famiglia, ed ha aggiunto che di questa Commissione fa parte anche un assessore comunale. L'onorevole Molina si è valso del suo diritto e ha portata la questione qui; ma, trattandosi di un obbligo del Comune, non sarebbe stato più semplice e più rapido, se l'assessore avesse recata l'eco della legittima lagnanza all'Amministrazione comunale? Perché, lo ripeto, la disposizione della legge Casati non può essere più chiara. Essa non può dar luogo a contestazioni: l'obbligo spetta al Comune, e non vi è nessun Comune del Regno che abbia misconosciuto questo suo dovere. Se il Comune di Roma, riconoscendo quest'obbligo, crede opportuno di nominare una Commissione di tecnici che studi il modo migliore di provvedere al riscaldamento, e la nomina ora, che stiamo per uscire dall'inverno, possiamo aver fiducia che, quando il riscaldamento si renderà nuovamente necessario, vi sarà provveduto senz'altro.

MOLINA. Ed allora sarò soddisfatto. (*Commenti animati*).

PRESIDENTE. È così trascorso il tempo assegnato alle interrogazioni.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MARCORÀ

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

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

L'onorevole ministro dei lavori pubblici ha facoltà di parlare per esprimere il suo pensiero circa i vari ordini del giorno.

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Esaminerò subito con doverosa deferenza, i quattro ordini del giorno della Giunta del bilancio.

Nessuna difficoltà per il primo, secondo e quarto che riguardano la limitazione nell'assunzione del personale, il coordinamento delle tariffe, e la raccomandazione che i carri vengano immessi di mano in mano che procede la costruzione dei binari e degli apparecchi di manovra.

Io sono lieto di dichiarare, come ho già detto nel mio discorso, di accettarli come raccomandazioni, perchè essi rispondono all'intendimento del Governo e della Direzione generale delle ferrovie, che desiderano di provvedere nei termini e nei limiti del possibile ai punti accennati dall'onorevole Giunta.

Quanto al terzo ordine del giorno, che si riferisce alla costituzione in ente autonomo dell'Istituto di previdenza per le pensioni, si tratta di un argomento che dovrà essere esaminato a fondo, come già accennai, senza eccessive paure; senza prefiggerci previamente una meta determinata; e senza che nessuno abbia a temere timore o offesa a legittime aspettative od a diritti acquisiti; giacchè non deve essere toccato il concetto dell'unificazione di trattamento che fu la principale riforma introdotta in questa materia.

Io non posso assumere impegno in nessun senso, se non quello generico di studiare; e mi lusingo che l'onorevole Giunta non vorrà insistere nel suo ordine del giorno se non a questo effetto e con questo limitato significato.

Gli altri numerosi ordini del giorno, io riassumo in gruppi a seconda del concetto che li ispira e del fine a cui tendono. Ve ne sono alcuni che, o concludono per lo stralcio dell'articolo primo, o se anche non concludono in tal modo, implicano però, pel concetto onde sono ispirati, lo stralcio medesimo, cioè il differimento di ogni riforma.

Non ho bisogno di tornare su questo argomento e mi richiamo a quanto dissi già largamente nel mio discorso che chiuse la discussione generale.

Si verrebbe con lo stralcio a mutare lo spirito della legge ed il suo contenuto principale (che consiste nel riunire inescindibilmente il criterio della riforma a quello dei miglioramenti del personale); e si verrebbe

a ridurre la legge stessa ad un semplice provvedimento per aumenti di stipendio o di paga o in genere per miglioramenti alle condizioni del personale.

Quindi sarebbe una mutazione radicale ed in parte reiettiva del pensiero fondamentale da cui è ispirata la legge.

Ogni stralcio o rinvio lascierebbe poi in una incertezza dannosa l'azienda ferroviaria, differendone *sine die* l'assetto definitivo. E del resto, se vi è un periodo opportuno per potere intraprendere la riforma, si è proprio questo, dopo sei anni di esperienze, nei quali abbiamo già raccolti sufficienti elementi, mentre gli ordinamenti non si sono ancora irrigiditi sì da diventare inflessibili ed immutabili, in guisa da ostacolare le riforme vagheggiate.

Perciò voglio essere persuaso che non insisteranno nelle loro proposte, gli onorevoli Celesia e Molina; ed anche per la prima parte dell'ordine del giorno da lui presentato, l'onorevole Callaini, che ringrazio delle espressioni gentili di fiducia personale che mi ha rivolto e di cui gli sono assai grato. Così dico dell'ordine del giorno Pescetti-Rosadi, che, sebbene non parli di stralcio, lo implica necessariamente; e di quelli degli onorevoli Gesualdo Libertini e Colajanni. Qualora gli onorevoli proponenti vogliano insistervi, dichiaro recisamente di non poterli accettare.

Vi è poi un secondo gruppo di ordini del giorno Montù, Dentice, Pini, Bacchelli, Panniè, Daneo e di altri colleghi del Piemonte. La questione trattata od almeno accennata da essi si riferisce all'articolo primo; di cui si approvano i concetti fondamentali.

È materia che dovrebbe trattarsi appunto quando si tratterà dell'articolo primo; ma fin da ora io vorrei pregare questi egregi colleghi che, per non pregiudicare il concetto che abbiamo comune del decentramento e della semplificazione, non vogliano insistere sopra ordini del giorno, contro il cui contenuto non ho nulla da obiettare, ma che ragioni di evidente opportunità consigliano di non mettere in votazione.

Seguono gli ordini del giorno degli onorevoli Gesualdo Libertini e Callaini nella seconda parte, e gli ordini del giorno Cavagnari e Casolini. I primi due propongono che si provveda alla istituzione del Ministero delle ferrovie o delle comunicazioni e vi coordinano in sostanza una proposta di stralcio del primo articolo; il che, per le ragioni che ho detto or ora, non è possibile. Invece gli ordini del giorno degli

onorevoli Cavagnari e Casolini approvano il disegno di legge nel complesso, pur affermando che si debba provvedere all'istituzione del Ministero delle comunicazioni.

Ora il disegno di legge attuale, come ebbi occasione di dichiarare alla Giunta del bilancio, che ne aveva fatto apposto questo, non pregiudica in nessun modo l'istituzione di un apposito Dicastero, come non si subordina ad essa.

Non ho quindi che da richiamarmi alla risposta data all'onorevole Giunta, all'esame della quale sta il disegno di legge dei nostri predecessori, relativo alla istituzione del Ministero delle ferrovie.

Passando ad altri gruppi di ordini del giorno, troviamo quelli degli onorevoli Cotafavi e Dentice, che propongono di proporzionare l'acquisto dei carri alla potenzialità dei binari di manovra. È raccomandazione analoga a quella dell'onorevole Giunta del bilancio, di cui già ho parlato, e nei limiti del possibile deve essere accolta, senza però infrimare lo scopo della legge, che è quello di provvedere senza indugio ad eccezionali necessità, che sono fatte presenti da parecchie regioni d'Italia, dalle meridionali specialmente.

Gli onorevoli Pietro Chiesa, Canepa e Colajanni, hanno già largamente dimostrato come vi sia la necessità dell'acquisto dei carri; ed io non voglio ripetere le ragioni che già ho detto; ma basta una circostanza di fatto per rispondere ai timori ed alle esagerate paure di inciampi ulteriori. Sta di fatto che noi dobbiamo ricorrere al noleggio, che è a carissimo prezzo, e non sempre si può ottenere. Ma nessuno dice che i carri noleggiati non possono immettersi nei binari, perchè intralciano i movimenti. Ora, dacchè ci proponiamo soltanto di sostituire i noleggi, e di creare una riserva di carri indipendentemente dal movimento e dalla utilizzazione normale di questi, com'è che soltanto adesso si cavano fuori tante preoccupazioni per la scarsità degli impianti?

Come raccomandazione generica nei limiti del possibile, accetto l'ordine del giorno, ma non c'è bisogno di passare alla votazione.

Segue l'ordine del giorno dell'onorevole Cutrufelli che si riferisce alle officine. L'onorevole Cutrufelli, con molta acutezza ha sviluppato idee nuove e ardite intorno alle officine; che sono certamente meritevoli di studio, e di studio saranno oggetto; ma, come egli stesso comprende, non potrei in questo momento, prima che gli studi siano

compiuti, assumere l'impegno di adottare la forma di ordinamento da lui solo genericamente accennata.

Gli onorevoli Pietravalle e Casciani si sono occupati largamente, con quella competenza che ognuno loro riconosce e con la larga conoscenza pratica che hanno, del servizio sanitario, ma con tendenze alquanto diverse; mirando l'onorevole Pietravalle al decentramento e invece l'onorevole Casciani piuttosto a difendere l'accentramento nel servizio direttivo sanitario contro quegli attacchi che furono mossi all'esistenza di questo servizio; perchè alcuni hanno sostenuto che dovesse essere semplicemente una divisione o un ufficio, anzi che un servizio. Indubbiamente hanno ragione entrambi nel dire che dai sanitari fu spiegata opera efficace meritevole di ogni encomio, specialmente negli ultimi tempi. Ma poichè l'assetto dettagliato e concreto del servizio medico rientra nelle modalità dell'ordinamento definitivo che le ferrovie dovranno avere, così credo che i colleghi non vorranno insistere nei loro ordini del giorno, ed assicuro che delle dotte ed acute osservazioni, che essi hanno fatto, si dovrà certamente tener conto.

L'ordine del giorno dell'onorevole Fiamberti si divide in tre parti. Nelle prime due propone di sollecitare nuovi impianti e nuovi lavori e di ridurre il personale, e tali concetti io accetto senz'altro come raccomandazione.

La terza parte implica la cessione alla industria privata dell'esercizio delle ferrovie secondarie, questione gravissima che involge non soltanto criteri economici ed amministrativi ma anche criteri eminentemente politici.

Data la forma della nostra rete ferroviaria nella quale, per la maggior parte, le linee secondarie sono piuttosto raccordi ed interposizioni che diramazioni affatto scindibili dal resto della rete, si comprendono le ragioni fortissime, perchè l'esercizio di queste ferrovie secondarie sia esercizio comune a tutta la rete. Non mancano però i casi in cui le minori linee secondarie intendono invece alla funzione di diramazione e sono state in qualche occasione di evidente convenienza concesse all'esercizio di società private. Si tratta insomma di un argomento che non può risolversi all'improvviso e senza molte restrizioni e distinzioni.

Io ho già detto nel mio discorso che avevo ordinato studi, (che sono già a buon punto, poichè si è già provveduto alla clas-

sificazione); e gli studi verranno proseguiti per vedere di ottenere un esercizio più spedito ed economico di queste linee secondarie e stabilire se si potrà costituire una forma speciale di esercizio quasi separato, pur rimanendo però nell'orbita dell'esercizio di Stato. Dopo queste dichiarazioni confido che l'onorevole Fiamberti non vorrà insistere nel suo ordine del giorno.

Quanto all'ordine del giorno dell'onorevole Goglio che propone riforme razionali di ordinamento, riduzione graduale del personale, rafforzamento della disciplina, si tratta di tendenze e propositi comuni a tutti; e che non ho difficoltà ad accettare come raccomandazione.

L'onorevole Cannavina vorrebbe, col suo ordine del giorno, che si richiedesse la laurea in giurisprudenza per il personale amministrativo.

Ora non vi è nessuna ragione decisiva per escludere i non laureati dal personale amministrativo, specialmente per certi gradi. Anzi talvolta avviene che, mettendosi a certi posti i laureati, si provoca un senso di disagio e di spostamento, perchè la funzione non sembra adeguata al titolo di studio che si richiede; ed allora vengono le agitazioni o le proteste.

Ad ogni modo (e questo è un argomento nel quale bisogna andare per gradi e per distinzione) il valutare quali siano i posti i quali richiedono la laurea in giurisprudenza piuttosto che altre lauree sarà materia dell'ordinamento e quindi di quegli studi che dovranno farsi di poi.

L'onorevole Pietro Chiesa vorrebbe che si istituissero speciali Commissioni consultive del personale. Ho già detto nel mio discorso che, per quanto sia proposito di tutti di mantenere fermamente la disciplina, non si respingeranno mai i consigli da qualunque parte vengano, anche dai più umili gradi.

Ma proponendosi già nel disegno di legge di dare una rappresentanza legale al personale, perchè possa manifestare i suoi desideri ed esporre i propositi di tutte le categorie, anche delle più umili, mi pare che sotto altra forma provvediamo a quelle aspirazioni di cui si è fatto interprete l'onorevole Chiesa. Non è quindi il caso di complicare con la istituzione di varie Commissioni consultive.

Gli onorevoli Montù e Falcioni hanno presentato ordini del giorno che riguardano l'uno l'aumento per gli alti ispettori, l'altro i soprassoldi ai capi divisione.

Sono argomenti che tratteremo all'articolo 2, al quale più propriamente si riferiscono.

L'onorevole Cesare Nava ed altri colleghi, e così pure l'onorevole Masi, hanno presentato ordini del giorno che invitano a revisione di organici.

Su questo non posso assumere impegni e nel mio discorso di alcuni giorni fa ho spiegato le ragioni per le quali si è ricorso al sistema dei soprassoldi che, pur essendo parte di stipendio e con effetto ed efficacia di stipendio, anche per le pensioni, rendono possibile di non toccare e non sconvolgere gli ordinamenti, perchè questa è materia difficilissima nella quale non sapremo dove si va a finire, tanto sono contraddittorie anche le domande e le aspirazioni. Seguendo la via della revisione di organici, si dovrebbe far attendere a molta parte del personale anche umile, e cioè a moltissimi anziani, i tanto attesi miglioramenti. E ne verrebbero nuove agitazioni, come ne abbiamo avuto l'esempio all'indomani della mutazione del 1902.

Prego perciò gli onorevoli colleghi di non insistere per ora in questo ordine del giorno, non essendo escluso nell'avvenire che si possano portare quelle correzioni che sembrano giuste e doverose anche nell'ordinamento della carriera.

Vi è l'ordine del giorno dell'onorevole Turati che riguarda la conciliazione e l'arbitrato sia per le ferrovie date all'industria privata, sia per le ferrovie di Stato. Per l'industria privata potrei rispondere: *non est hic locus*. Ma non voglio lasciar passare alcune osservazioni dell'onorevole Turati senza rilevare che la legge sull'equo trattamento non è vero che non abbia dato buoni risultati! Sebbene essa non fosse munita di sanzioni, ha dato ottimi frutti tanto nella unificazione delle norme regolamentari, assicurando la stabilità dell'impiego e garanzie al personale nelle punizioni e nella disciplina, quanto nei miglioramenti di trattamento. Non vi è stata nessuna società per la quale non sia avvenuto miglioramento di trattamento del personale. Due società, che erano in cattive condizioni finanziarie, non hanno dato che il 6 e mezzo per cento, ma altre sono giunte al 58 per cento, ed i beneficiati furono oltre 10 mila, sparsi su 90 linee. E questo senza che siano avvenute agitazioni e scioperi.

Ho dichiarato fino dal luglio scorso essere mio intendimento di estendere anche alle tramvie l'istituto dell'equo trattamento,

munire di sanzioni la legge e stabilire i termini per la revisione. E presto io presenterò in proposito un disegno di legge. (*Bene! Bravo!*)

Per l'altra parte dell'ordine del giorno dell'onorevole Turati, la quale riguarda la conciliazione e l'arbitrato per le ferrovie di Stato, si tratta (l'ha detto nel suo ordine del giorno l'onorevole Turati, e l'ha sviluppato nel suo discorso) di arbitramento *de jure condendo*, cioè intorno alle questioni che possono interessare la collettività, ed introdurre mutazioni sia nell'ordinamento, sia nel trattamento in vigore.

Io ho detto più volte le ragioni per le quali non credo sia possibile ammettere questo arbitramento al di sopra dello Stato nei rapporti coi suoi dipendenti.

E, del resto, lo riconosce lo stesso onorevole Turati nel suo ordine del giorno, perchè riserva la ratifica del Parlamento, presunta come quella... dei prefetti per i verbalidei Consigli comunali. Ora questa stessa riserva di ratifica del Parlamento dimostra che non si può consentire in una decisione superiore, affidata ad arbitri al di sopra dello Stato.

E d'altra parte, come si può immaginare che continuamente gli ordinamenti e i rapporti degli impiegati si debbano modificare? Perchè non vi sarebbe termine alle mutazioni continue, e queste dovrebbero essere sempre soggette ad arbitramento, con uno stato di perenne inquietezza?

Io voglio ritenere che l'onorevole Turati non insisterà per la votazione del suo ordine del giorno.

E creda pure l'onorevole Turati che questa legge non ebbe per generatrice la minaccia! perchè fino dal 1909, quando vennero presentati i provvedimenti dal mio predecessore onorevole Bertolini, lo Stato ha dimostrato la volontà di dare miglioramenti; e vennero questi propositi riaffermati, per la continuità ideale che unisce tutti i Governi, dall'onorevole Rubini e da me, sino dall'anno scorso.

Non vi è quindi nessun legame di questa legge con agitazioni deplorabili e che certamente l'onorevole Turati non approva.

E se l'onorevole Turati fosse stato a questo porto, avrebbe compreso che se dalle agitazioni è venuto qualche cosa, sono venute delle difficoltà, che soltanto lo spirito di equità del Parlamento ha superato, non volendo che migliaia di famiglie di lavoratori avessero a soffrire per l'opera disennata di pochi. (*Benissimo!*)

Resta l'ordine del giorno degli onorevoli Luzzatto Arturo e colleghi. Questo ordine del giorno è il più generale di tutti; ma esso esprime ed approva i principi a cui tutta la legge s'informa: perchè vuole l'equa retribuzione del personale e la semplificazione dei servizi.

Non v'è dunque bisogno d'alcuna votazione singolare su quest'ordine del giorno: questi concetti sono i concetti del disegno di legge; e non v'è di meglio che accelerare l'approvazione del disegno medesimo che il Governo affida e confida ai suffragi del Parlamento. (*Vive approvazioni*).

PRESIDENTE. Interrogherò ora i singoli proponenti degli ordini del giorno, per sapere se li mantengano o li ritirino.

Prima però faccio osservare alla Camera che gli ordini del giorno della Commissione, hanno subito uno spostamento, essendo stati riportati agli articoli 1, 8, 13 e 14. Quindi non debbono più essere votati prima del passaggio alla discussione degli articoli, ma sui singoli articoli ai quali si riferiscono.

In secondo luogo, ricordo quanto notai, fin dall'altro ieri, riguardo agli ordini del giorno degli onorevoli Celesia, Molina, Callaini, Colajanni e Gesualdo Libertini: e cioè che, non essendo stata fatta nessuna proposta di sospensione della legge, ed essendo chiusa la discussione generale, si dovrà senz'altro passare all'esame degli articoli.

E, poichè l'articolo 89 del regolamento dichiara che gli articoli dei disegni di legge debbono essere esaminati e votati separatamente, così i loro ordini del giorno, come del resto fecero per i loro gli onorevoli Wollemborg, Rubini ed altri, debbono essere riportati all'articolo 1º.

Questo, non per impedire le dichiarazioni dei proponenti, ma soltanto per dire che mi sembra ragionevole quel che ha detto il ministro: cioè, che non è il caso di procedere ad una votazione di stralcio, che sarebbe anche irrazionale e non conforme al regolamento, per la semplice ragione che sarebbe stato necessario provvedervi prima.

Ora, quanto agli ordini del giorno attinenti veramente alla discussione generale, gli onorevoli proponenti hanno sentito le dichiarazioni del ministro. Egli ha dichiarato d'accettarne alcuni come raccomandazioni; altri come oggetto di studio, che poi è lo stesso; e di altri ha detto che non potrebbe in alcuna guisa accettarli.

L'onorevole Cutrufelli mantiene o ritira il suo ordine del giorno?

(*Non è presente*).

S'intende che vi rinunzia.

L'onorevole Leali ha rinunziato a svolgere il suo ordine del giorno. Non c'è ragione, mi pare...

LEALI. Lo mantengo, però...

PRESIDENTE. Dica, dica pure! (*ilarità*)

LEALI. No; grazie! Ero malato.

PRESIDENTE. L'onorevole Arturo Luzzatto?

(*Non è presente*).

S'intende che vi rinunzia.

L'onorevole Celesia?

(*Non è presente*).

S'intende che vi rinunzia.

L'onorevole Cesare Nava?

NAVA CESARE. Presente!

PRESIDENTE. Il ministro accetta il suo ordine del giorno come oggetto di studio.

NAVA CESARE. Il mio ordine del giorno dubito chesarebberespinto dalla Camera.

Mi conforta l'idea dell'onorevole ministro, il quale ha ammesso la necessità di venire alla revisione dell'organico; e riconosco che non è il caso d'insistere.

PRESIDENTE. L'onorevole Molina?

MOLINA. Riconosco giuste le osservazioni fatte dall'onorevole Presidente, e mi riservo di parlare all'articolo primo.

PRESIDENTE. L'onorevole Cottafavi...

(*Non è presente*).

S'intende che vi abbia rinunziato.

L'onorevole Casalini non ha svolto il suo ordine del giorno, e non è presente.

L'onorevole Comandini non è presente; s'intende che vi abbia rinunziato.

L'onorevole Montù?

MONTU'. Prendo atto delle dichiarazioni del ministro.

PRESIDENTE. Anche per l'altro ordine del giorno?

MONTU'. Sissignore.

PRESIDENTE. L'onorevole Pietra-

valle...

PIETRAVALLE. Lo ritiro.

PRESIDENTE. L'onorevole Goglio non è presente; s'intende che vi abbia rinunziato.

L'onorevole Casolini?

CASOLINI. In seguito alle dichiarazioni del ministro, ritiro il mio ordine del giorno.

PRESIDENTE. L'onorevole Callaini?

CALLAINI. Mi riservo di accedere a quel qualunque ordine del giorno che miri al fine cui tende il mio. Intanto lo ritiro.

PRESIDENTE. L'onorevole Fiamberti non è presente; s'intende che l'abbia ritirato.

L'onorevole Pietro Chiesa non è presente; s'intende che l'abbia ritirato.

L'onorevole Masi?

MASI. Ritiro il mio ordine del giorno.

PRESIDENTE. L'onorevole Casciani non è presente; s'intende l'abbia ritirato.

L'onorevole Turati...

TURATI. L'onorevole ministro non mi ha persuaso; ma rimando la questione all'articolo che tratta della rappresentanza del personale.

PRESIDENTE. Sta bene; ella chiederà allora di parlare. Per ora non insiste.

L'onorevole Pescetti mantiene o ritira il suo ordine del giorno?

PESCETTI. Mi sembra che l'onorevole ministro non abbia raccolto troppo lo spirito del mio ordine del giorno, il quale non moveva già dal pensiero di vedere stralciato l'articolo primo...

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Ma lo implica.

PESCETTI. ...ma dal proposito di prendere dall'articolo primo quel tanto che ormai l'esperienza ha dimostrato essere conveniente, cioè la soppressione dei compartimenti e delle divisioni, affinché l'orientamento del servizio ferroviario avvenga sulle unità di servizi essenziali. La pratica deve dire se la direzione di un servizio può sostenere il peso di 12,200 chilometri, quanti sono i chilometri di ferrovia del continente; questo problema praticamente non lo ha risoluto nessun paese.

Io non ho ragione di insistere sull'ordine del giorno perchè insieme coi miei compagni di gruppo presentai un emendamento al primo articolo che riassume e concreta il nostro pensiero in proposito.

Prendo poi atto che l'onorevole ministro non intende insistere sulle quattro rime obbligate, cioè sull'indicazione delle quattro sedi compartimentali di Torino, di Bologna, di Napoli e di Palermo, le quali non potevano essere prescritte che per uso di poeti dialettali e ciò in omaggio alla manifestazione di pensiero fatta dalla grande maggioranza della Camera.

PRESIDENTE. Prendo atto che l'onorevole Pescetti non insiste nel suo ordine del giorno.

L'onorevole Emilio Bianchi ha ritirato il suo ordine del giorno.

L'onorevole Colajanni non è presente; s'intende che vi abbia rinunciato.

Così pure l'onorevole Cannavina.

L'onorevole Paniè?

PANIÈ. Pur troppo mi resta una libertà di scelta assai limitata; perchè dopo l'invito che mi ha rivolto l'onorevole ministro, di ritirare l'ordine del giorno, non mi dissimulo la sorte che al medesimo sarebbe riservata qualora io vi insistessi.

Il ministro ha dichiarato che rimetterà la parte dell'articolo primo, relativa all'ordinamento a nuovo esame, ma che questo non importava il rigetto del contenuto dell'articolo.

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Non ho dichiarato questo: ho detto quali sono i concetti dell'articolo primo, e che per non pregiudicare i fini comuni del decentramento e della semplificazione, li pregavo di non insistere nel mettere in votazione l'ordine del giorno.

PANIÈ. Io ho compreso le dichiarazioni del ministro così come ho detto. Ad ogni modo egli mi ammetterà di avere affermato esplicitamente che non intendeva pregiudicare quello che era l'argomento del nostro ordine del giorno. Io non faccio questioni di parole.

Poichè l'oggetto dell'ordine del giorno rimane salvo ed impregiudicato, e nutro fiducia che l'ulteriore esame non farà che riconfermarne la ragionevolezza, rinuncio a porlo in votazione.

PRESIDENTE. Segue da ultimo l'onorevole Gesualdo Libertini col suo ordine del giorno.

Insiste nel suo ordine del giorno, onorevole Libertini?

LIBERTINI GESUALDO. Io ho preso atto con piacere delle dichiarazioni dell'onorevole ministro, tanto più che modificandosi la dizione dell'articolo primo la questione resta ancora più impregiudicata. E per queste ragioni, che mi auguro saranno poi consacrate nella formula definitiva dell'articolo primo, dichiaro di ritirare il mio ordine del giorno.

PRESIDENTE. Allora non rimane che l'ordine del giorno Leali sul quale il proponente insiste.

L'onorevole ministro ha dichiarato di non poterlo accettare, come ella ha udito, onorevole Leali.

LEALI. Resterò solo a votarlo. Il tempo mi darà ragione.

PRESIDENTE. Come la Camera ha udito, l'onorevole Leali propone il seguente ordine del giorno:

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

L'onorevole ministro dei lavori pubblici ha dichiarato di non poter accettarlo.

Lo metto a partito. Coloro che approvano l'ordine giorno dell'onorevole Leali sono pregati di alzarsi. (*Si alzano gli onorevoli Leali e Cavagnari — Ilarità*).

(*L'ordine del giorno Leali non è approvato*).

Presentazione di una relazione.

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

GALLINI. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione della Commissione incaricata di esaminare la domanda di autorizzazione a procedere in giudizio contro il deputato Eugenio Chiesa, per duello, e i deputati De Felice-Giuffrida e Ciruolo, padrini in duello.

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

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

PRESIDENTE. Procederemo ora alla discussione degli articoli del disegno di legge:

Art. 1.

L'Amministrazione delle ferrovie dello 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.

Le linee ferroviarie sono ripartite in quattro Direzioni di esercizio aventi sede a Torino, Bologna, Napoli e Palermo.

Ciascuna Direzione di esercizio provvede, nei limiti della dotazione ad essa assegnata e delle facoltà che le saranno attribuite, a tutto ciò che occorre per la gestione e per l'esercizio delle linee comprese nella propria circoscrizione.

Il direttore generale avente sede in Roma provvede a tuttociò che si riferisce allo indirizzo generale dell'azienda e sovrintende alle Direzioni di esercizio.

Al fine di ottenere il decentramento della Amministrazione è data facoltà al Governo del Re di provvedere con decreti reali, 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, n. 429, e 14 luglio 1907, n. 553, e per apportare nelle leggi ferroviarie quelle modificazioni che fossero richieste dalle esigenze del decentramento. Da tale facoltà restano escluse le disposizioni di legge relative ai bilanci e controlli, ed alla Commissione parlamentare di vigilanza.

Su questo articolo è stato presentato un ordine del giorno dalla Commissione. Lo si potrà votare dopo.

ABIGNENTE, presidente della Giunta generale del bilancio e relatore. Sta bene.

PRESIDENTE. È iscritto per parlare l'onorevole Carlo Ferraris, il quale ha presentato anche quest'ordine del giorno:

« La Camera, considerando:

che l'articolo concordato dalla Giunta generale del bilancio col Governo delega al potere esecutivo alcune gravissime facoltà relative ad attività non tecniche e viceversa lo vincola nell'esercizio di facoltà di carattere essenzialmente tecnico, e questo in contraddizione agli stessi criteri fondamentali fissati dalla Giunta nella sua relazione; che in ogni caso il potere legislativo non può né deve rinunciare ad una competenza del tutto conforme ai suoi precedenti da mantenersi integra, data l'importanza massima dei problemi indicati nell'articolo come da risolversi; sospende la discussione dell'articolo e invita il Governo a presentare nel novembre p. v. un disegno di legge per modificazioni all'attuale ordinamento delle ferrovie dello Stato ».

L'onorevole Carlo Ferraris ha facoltà di svolgere quest'ordine del giorno.

FERRARIS CARLO. L'ordine del giorno del quale avete udita testè la lettura e che mi compiace di aver formulato proprio al principio di questa discussione, ha posto ormai da quindici giorni davanti alla Camera il problema dell'articolo primo come si presenta oggi, cioè se le questioni fondamentali dell'ordinamento tecnico-amministrativo e politico-amministrativo delle ferrovie di Stato debbano essere risolte dal potere legislativo ovvero dal potere esecutivo per delegazione del potere legislativo.

Sono lieto che dalla discussione generale sia già emerso un primo trionfo del mio ordine del giorno. Infatti la magnifica disamina che si è svolta intorno all'ordinamento tecnico delle ferrovie, e specialmente sulla istituzione delle quattro direzioni di eser-

ezio, come è proposta nel disegno di legge ministeriale, ha dimostrato che la Camera è veramente sede opportuna per trattare e risolvere simili problemi.

Le perplessità dimostrate dall'onorevole ministro dei lavori pubblici rispetto alle direzioni di esercizio e l'aver egli riconosciuto che la materia non si può risolvere oggi con un articolo, ma si risolverà in seguito ad altri studi, dimostrano appunto che la discussione fatta qua dentro ha posto in chiaro essere la proposta del Governo stata presentata senza sufficiente preparazione, e provano ancor meglio che il risultato dei nuovi studi del Governo su questo argomento dovrebbe essere oggetto di ampia ed esauriente discussione in Parlamento.

Dunque non insisterò più oltre sopra la questione relativa all'ordinamento tecnico-amministrativo delle ferrovie, ma mi permetterò soltanto di presentare alla Camera alcune osservazioni allo scopo di dimostrare che il potere legislativo non deve rinunciare alla sua competenza nel risolvere le questioni fondamentali che si riferiscono all'ordinamento politico-amministrativo delle ferrovie.

Le proposte presentate tanto dall'onorevole Fera, quanto dall'onorevole Bertolini e da altri colleghi su questo argomento, concordano tutte su questo punto, nell'autorizzare cioè il Governo a modificare con decreti reali i vigenti ordinamenti legislativi, fatta eccezione di quelli che si riferiscono ai bilanci, ai controlli, ed alla Commissione parlamentare di vigilanza.

Per verità la Commissione parlamentare di vigilanza si potrebbe lasciare da parte perchè si trova in uno stato di catalessi, dal quale non riuscirebbero a toglierla le iniezioni ipodermiche che le volesse fare il potere esecutivo. (*Si ride*).

Ad ogni modo permettete, onorevoli colleghi, che con pochi cenni vi dimostri come non sia opportuno autorizzare il potere esecutivo a modificare con decreti reali i punti sostanziali dell'ordinamento politico-amministrativo delle ferrovie.

Con l'autorizzazione che si vorrebbe dare al Governo, questo potrebbe modificare la composizione del Consiglio di amministrazione delle ferrovie. Ed io rammento che nella seduta del 25 maggio 1907 ebbi a combattere in discussione generale assai vivamente le proposte sulla composizione del Consiglio di amministrazione delle ferrovie di Stato state presentate dalla Commissione parlamentare di cui furono relatori gli onorevoli Daneo e Abignente.

Dico subito che per questa parte fu relatore l'onorevole Daneo e lo dico appunto perchè l'onorevole Abignente sembra molto desideroso che le responsabilità risultino sempre ben divise. (*Interruzioni*). Ed ha ragione.

La controversia fu ripresa quando si venne all'esame degli articoli e parlarono sullo stesso argomento parecchi autorevoli deputati, tra i quali l'onorevole De Nava, che, non avendo dimenticato quella sua opposizione alle proposte della Commissione d'allora, ha presentato oggi l'articolo sostitutivo per limitare rispetto al Consiglio d'amministrazione i poteri del Governo.

La Camera non accolse le nostre ragioni ed approvò invece le proposte della Commissione parlamentare.

Pervenuto il disegno di legge al Senato, l'alto Consesso non accolse le proposte della Camera, ma sibbene le proposte nostre, le quali furono poi accettate dalla Camera e fanno parte della legge del 1907.

Ora, egregi colleghi, se la materia è di tale importanza da aver potuto dar luogo, non dirò ad un conflitto, perchè la parola sarebbe esagerata, ma ad un dissenso tra i due alti corpi legislativi, quest'argomento dovremmo noi lasciarlo all'arbitrio del potere esecutivo? Notate che si tratta di un organo essenziale di quella grande azienda dello Stato, a cui sono affidati massimi interessi economici, finanziari, amministrativi, strategici del paese, e che quindi è necessario a quell'organo garanzia di legge per la sua composizione, anche perchè questo gli conferisce molto maggiore autorità.

Sarebbe la prima volta che il potere legislativo si spoglierebbe di questa competenza, perchè le altre grandi aziende di Stato, come, ad esempio, la Cassa depositi e prestiti, e persino le Casse pubbliche autonome, come la Cassa nazionale di previdenza, hanno dei Consigli d'amministrazione, la cui composizione è stabilita per legge.

Secondo punto. Con le proposte presentate, si autorizzerebbe il Governo a modificare le attribuzioni tanto del Consiglio di amministrazione, quanto del direttore generale.

Or bene, va notato che tra queste attribuzioni ve ne sono alcune di ordine delicatissimo, e cioè quelle disciplinari.

Il Consiglio di amministrazione delibera sulla degradazione e sulla destituzione del personale stabile.

Vi è poi il famoso articolo 56, il quale dice, che, senza pregiudizio dell'azione penale secondo le leggi vigenti, coloro, che volontariamente abbandonino, o non assumano l'ufficio, o prestino l'opera propria in modo da interrompere, o perturbare la continuità e la regolarità del servizio, sono considerati come dimissionari e sono surrogati: ma che però il direttore generale, su parere favorevole del Consiglio d'amministrazione, considerate le condizioni individuali e le personali responsabilità, può applicare invece la sospensione dal servizio, e la proroga del termine per l'aumento dello stipendio o della paga, o la degradazione.

In materia disciplinare non si può dare alcun arbitrio al potere esecutivo, perchè l'ordinamento per legge da una parte è garanzia di giustizia per il personale, dall'altra è garanzia di disciplina per lo Stato. Questo io dico non perchè siano ministri gli onorevoli Luzzatti e Sacchi; lo direi, negando in materia la mia fiducia, se fossero a quel posto ancora gli onorevoli Sonnino e Rubini, oppure gli onorevoli Giolitti e Bertolini. Nessun ordinamento disciplinare per il personale dipendente dallo Stato fu da noi sancito se non per legge!

Terzo punto. Con le facoltà, che si vogliono dare al Governo, si possono modificare, ripeto, la composizione del Consiglio di amministrazione e le attribuzioni del direttore generale. Per quanto nella relazione della Giunta generale del bilancio si dica che sono state fatte delle riserve riguardo ai poteri del ministro, io queste riserve non le trovo nè nell'articolo da essa proposto nè negli articoli sostitutivi presentati.

Il ministro potrebbe quindi assumere la presidenza del Consiglio d'amministrazione e dichiarare che il direttore generale delle ferrovie nel Consiglio d'amministrazione non ha che una funzione consultiva.

Questo sarebbe un ferire a morte l'autonomia dell'amministrazione ferroviaria. Io non verserei lacrime sulla sua morte, perchè l'ho combattuta il 25 maggio 1907, sostenendo la istituzione del Ministero delle ferrovie, con ragioni che ho visto con piacere riprodotte nella relazione sul disegno di legge presentato dall'onorevole Rubini.

Ma io voglio che anche questa materia sia regolata dalla legge.

Se si vuole sopprimere l'autonomia, lo si faccia per legge, dopo solenne discussione parlamentare, e non colla forma tacita e spiccia di decreti del potere esecutivo. Ed io

persisto a credere che non abbia agito costituzionalmente in modo corretto la Giunta generale del bilancio, quando, avendo dinanzi a sè il progetto per la istituzione del Ministero delle ferrovie, non ha voluto occuparsene. La materia è assolutamente indiscindibile da quella disciplinata dall'articolo 1, e mi permetta l'onorevole ministro dei lavori pubblici di non condividere la sua opinione, manifestata anche oggi, che il problema non abbia nulla a che fare col problema che trattiamo in questo momento.

La istituzione del Ministero delle ferrovie verrebbe a portare una modificazione sostanziale in tutto il regime politico-amministrativo delle ferrovie di Stato; quindi questa questione dobbiamo affrontarla tosto e risolverla, in senso negativo o in senso positivo; lasciandola sospesa, mentre è formulata in un disegno di legge, si ha sempre in essa la minaccia di una nuova modificazione, la quale verrebbe ad alterare il già troppo spesso alterato ordinamento delle ferrovie di Stato.

Ecco secondo me tre ragioni fondamentali le quali dovrebbero indurre la Camera, a sospendere la discussione del primo articolo, rinviandone le disposizioni ad un futuro progetto di legge.

E vengo alle proposte, presentate dal collega Fera e dal collega Bertolini.

Per verità la proposta presentata dal collega Fera ha avuto due edizioni.

In una prima edizione, calcata sopra la proposta presentata dall'onorevole Nofri, si proponeva che la Commissione, la quale doveva dar parere al ministro sul riordinamento delle ferrovie dello Stato, fosse presieduta dal ministro e composta di rappresentanti del Parlamento, di rappresentanti del personale e dell'Amministrazione ferroviaria, di rappresentanti delle organizzazioni agrarie, industriali, commerciali e del lavoro.

Insomma, un vero parlamentino dove ci sarebbe stata probabilmente la confusione delle lingue. Ed io m'immaginavo già l'ottimo nostro Sacchi alla presidenza di questo parlamentino, ove si sarebbe trovato come Daniele nella fossa dei leoni.

E forse quella proposta si poteva accettare colla persuasione che da quell'assemblea non sarebbe uscita nessuna proposta pratica; ma il collega Fera ha modificato la sua proposta, e quindi la Commissione tecnica consultiva dovrebbe essere composta invece da quelle persone che il ministro

crederà di chiamarvi, compresi alcuni rappresentanti del commercio, dell'industria e del lavoro.

Orbene, qui abbiamo sempre, sotto una forma velata, una delegazione del potere legislativo ad una Commissione che sarebbe composta ad arbitrio del potere esecutivo; ora io non comprendo come il Parlamento, che, secondo la bella espressione inglese, è la grande permanente inchiesta del paese, debbe cedere i suoi poteri a questa Commissione.

E vi è di più, e debbo dirlo francamente: qui avremmo la dittatura ministeriale con un Comitato di salute pubblica ferroviaria! Siamo per verità nel giacobinismo, collega ed amico Fera, ed io faccio le mie cordiali congratulazioni al partito radicale, che con la sua proposta mostra tanto rispetto alle istituzioni parlamentari! (*Approvazioni a destra*).

Il collega Bertolini si contenta di una Commissione consultiva indeterminata nella sua composizione.

Mi permetta di dirle, collega Bertolini, che la sua proposta è da un certo aspetto meno logica di quella del collega Fera, perchè questa vincola alquanto il Governo, indicandogli di quali elementi almeno si dovrebbe parzialmente comporre questa Commissione, mentre ella invece dà piena libertà al Governo nella scelta.

Ma, trascurando questo particolare, che è di poca importanza, dal momento che volete conferire pieni poteri al Governo, lasciate anche ad esso la responsabilità di cercare, come meglio gli piaccia, i nuovi lumi di cui ha bisogno ancora per studiare a fondo e risolvere il grave problema; e non diamogli con una nostra disposizione la facile tutela di una Commissione, perchè poi il giorno in cui lo chiameremo responsabile dei provvedimenti sanciti, esso dirà: ma io ho approvate le proposte di quella Commissione consultiva che il Parlamento mi ha imposto!

Pieni poteri sì, ma piena responsabilità nello stesso tempo; e nessuna Commissione autorizzata dal Parlamento! (*Approvazioni*).

Il collega onorevole Bertolini ha poi aggiunto una clausola: cioè che i poteri del Governo dureranno fino al 30 giugno 1912. Orbene, siccome ci vorrà del tempo per far questi studi, il Governo troverà modo di pubblicare i decreti soltanto verso la metà del giugno 1912.

Se l'opinione pubblica li criticherà, non avrà più tempo di modificarli, perchè sta-

ranno per scadere o saranno scaduti i suoi poteri; e la Camera non avrà più tempo a discuterli, perchè agli ultimi di giugno la Camera prende le sue vacanze.

Almeno, onorevole Bertolini, dite al Governo che questi decreti li pubblichi due o tre mesi prima del giugno: in marzo o in aprile del 1912, perchè si possa aver tempo di venir qui ad esaminarli e discuterli.

Ma vediamo meglio i pericoli di questa proposta. Il Governo sarà soggetto a due generi di pressioni: pressioni da parte del personale ferroviario, e pressioni da parte degli interessi locali.

Pressioni da parte del personale ferroviario, specialmente del personale dirigente, il quale abbia ragione di temere da queste riforme qualche danno, dai semplici spostamenti di sede ai ritardi di carriera ed ai collocamenti a riposo; esso cercherà in tutti i modi di influire sul ministro e sui suoi consiglieri rispetto all'ordinamento; così si aumenterà quel disagio, quel malcontento, quello spirito di indisciplina nel personale, che oggi tutti lamentiamo, anche perchè tutti lo criticano sempre, senza render giustizia ai molti meriti che pure quell'amministrazione ha. Pressioni da parte degli interessi locali, perchè non dovete credere che le città, le quali oggigiorno hanno degli uffici ferroviari, li abbandoneranno con tanta facilità; e vi saranno d'altra parte pressioni da parte di altre città per avere i nuovi uffici ferroviari, e se si vorranno istituire le direzioni di esercizio, vedremo Genova e Milano chiederle contro Torino, Firenze ed Ancona chiederle contro Bologna, Bari e Reggio Calabria chiederle contro Napoli e Palermo.

E tutte queste pressioni si faranno valere in tutti i modi, e non cesseranno neppure quando saranno emanati i decreti reali, perchè siccome un decreto reale si può modificare con altro decreto reale, l'agitazione proseguirà e renderà molto difficile l'attuazione della riforma.

E qui mi viene l'opportunità di rispondere a una osservazione che ha fatto l'altro giorno l'onorevole presidente della Giunta del bilancio, e suo relatore pro tempore. Spero di averlo capito male; ma la stessa impressione mia hanno dalle sue parole avuta i colleghi che stavano a me vicini; egli disse che noi che vogliamo che la riforma venga compiuta per legge, siamo avversari del riordinamento ferroviario.

No, onorevole relatore e presidente della Giunta generale del bilancio, vogliamo anche-

noi il riordinamento delle ferrovie di Stato, anche noi vogliamo che si facciano le necessarie modificazioni; ma dissentiamo nella procedura, perchè a nostro avviso per rendere certa, sicura, completa la riforma, occorre venir davanti al potere legislativo, e non bisogna ricorrere a questo cattivo espediente di decreti emanati dal potere esecutivo, anche se per delegazione del potere legislativo.

E ora, onorevole ministro, una parola a lei personalmente.

Consigli ella ne ha sentiti molti in questi giorni; ma, per usare una parola del compianto Gianturco, io sono uno deisuoiantenati ed è permesso agli antenati di dare consigli ai nipoti. (*Commenti*).

Nel 1905 assunsi in momenti terribili la responsabilità del posto che ora ella occupa: non fu certamente per mia buona ventura. (*Commenti — Interruzioni*).

Orbene, io avevo, o credetti di avere, i pieni poteri ed allora, usando di questi, dopo aver discusso ogni singolo provvedimento parola per parola col direttore generale, portai alla firma del Re il decreto 15 giugno 1905 che istituiva le direzioni compartimentali ed i servizi centrali.

Che cosa è succeduto? Lo ha sentito lei pure, onorevole ministro. Non c'è stato un solo oratore in questa Camera, durante questa lunga discussione, che non abbia criticato quel decreto (*Commenti*); perfino l'onorevole Bertolini, che ha fatto una, del resto giusta, apologia di tante cose, non ha voluto risparmiar anche lui un accenno non benevolo alla creazione delle direzioni compartimentali.

Non mi accingo alla difesa di quel decreto. L'ho fatta qui nella seduta del 15 marzo 1906 ed ebbi allora il suffragio per me ambitissimo, e mi bastò, dell'onorevole Carmine che sedeva al banco dei ministri. L'ho rinnovata il 25 maggio 1907 e non voglio ripetere per la terza volta questa apologia. Aspetto la giustizia dai posteri imparziali, se essi crederanno di occuparsi di questa misera persona. (*Commenti — Interruzioni*).

Però voglio fare una sola osservazione ed è questa: che il sistema compartimentale non è stato mai applicato realmente e completamente in Italia. (*Approvazioni*).

BERTOLINI. Guai se fosse stato di più!

FERRARIS CARLO. Mi ricordo che prima del 1885 tutti gridavano contro l'esercizio di Stato e citavano l'esempio del-

l'esercizio di Stato dell'Alta Italia. Ma quello non è mai stato un esercizio di Stato, ma semplicemente un aborto di esercizio di Stato.

Orbene, dico che il nostro sistema delle direzioni compartimentali è stata una imperfettissima applicazione di tale sistema. Quindi non possiamo dalla mancata esperienza dedurre che quel sistema non era conforme alle nostre condizioni.

Ad ogni modo, ripeto, non mi fermo sopra questo punto.

Si dirà: i pieni poteri li avete esercitati male, perchè eravate un ministro inetto: adesso vi è un ministro di alta capacità, il quale saprà esercitarli bene. Ed io non ho nulla da obiettare, ma, rivolgendomi all'onorevole Sacchi, gli auguro per questo di restare lungamente al potere...

SACCHI, ministro dei lavori pubblici. Non me lo auguri!

FERRARIS CARLO. ...e di compiere le riforme per decreti reali.

Ma stia certo, onorevole ministro, che appena i decreti verranno fuori, sorgeranno da tutte le parti di questa Camera acerbissime critiche ed ella si troverà nelle stesse condizioni in cui mi son trovato io.

Se poi eventi politici la obbligassero ad abbandonare quel posto, ella accetterebbe i pieni poteri per ignoti successori. Veramente ammiro lei che vuole assumersi questa responsabilità!

SACCHI, ministro dei lavori pubblici. Ma non sono tanto ignoti! (*Ilarietà*).

FERRARIS CARLO. Or bene, onorevole Sacchi, ascolti il mio consiglio. A coloro che le offrono i pieni poteri, risponda con la massima evangelica: *Transeat a me calix iste!* Glielo dice uno che in quel calice ha dovuto bere sino alla feccia. Ma se poi la citazione evangelica non le piace, gliene ricordo un'altra classica, molto nota, molto trita, ma molto espressiva e opportuna nel caso presente; l'emistichio Virgiliano: *Timeo Danaos et dona ferentes!* (*Approvazioni — Commenti*).

SACCHI, ministro dei lavori pubblici. In questo caso l'onorevole Daneo propone di mantenere l'articolo primo. (*Si ride*).

PRESIDENTE. L'onorevole Rubini ha presentato un ordine del giorno, che ha anche svolto; ne do lettura:

« La Camera considerato che le proposte di nuovo ordinamento, genericamente indicate nella relazione premessa al disegno di legge, non assicurano un vero e pieno decentramento dell'esercizio ferroviario; che

esse non potrebbero mancare di produrre un nuovo turbamento dei servizi, da evitarsi specialmente in questo anno di sperato movimento eccezionale delibera: di rinviare la discussione di questo articolo 1 del disegno e passa alla discussione degli altri articoli.

« Rubini ».

Egli però mi ha avvertito che motivi di famiglia gl'impediscono oggi di esser presente alla seduta.

Segue poi l'articolo sostitutivo dell'onorevole Wollemborg, a cui ha detto di associarsi l'onorevole Rubini, qualora non fosse votato il suo ordine del giorno, che è già stato svolto; ne do lettura:

« Entro il termine di tre anni dalla data della pubblicazione della presente legge, le direzioni e divisioni compartimentali saranno gradatamente soppresse, e le divisioni senza sezioni saranno convertite in sezioni.

« Le sezioni funzioneranno nei rapporti col pubblico colle facoltà già attribuite alle divisioni.

« Wollemborg ».

L'onorevole Wollemborg avrà poi facoltà di replicare quando il ministro avrà fatto le sue dichiarazioni.

L'onorevole Nofri ha un emendamento che ha svolto; e anche l'onorevole Cao-Pinna ha un articolo sostitutivo che ha pure svolto, ne do lettura:

« Entro il termine di sei mesi il ministro dei lavori pubblici presenterà un disegno di legge il quale, disciplinando le norme per un migliore assetto dei diversi servizi delle ferrovie dello Stato, s'ispiri ad un razionale criterio di vero decentramento ».

L'onorevole Montù propone di sostituire all'ultimo comma:

« Al fine di ottenere il decentramento dell'Amministrazione ed un esercizio ferroviario con vera caratteristica industriale, è data facoltà al Governo del Re di provvedere con decreti reali, udito il Consiglio dei ministri:

a) alla nomina di una Commissione consultiva tecnica, composta di rappresentanti del Parlamento, dell'Amministrazione e del personale ferroviario statale, e delle organizzazioni industriali, commerciali, agricole e tecniche affinchè esamini dettagliatamente il problema e informandosi alle predette massime di riordinamento, abbia la facoltà di proporre modificazioni e precisare i dettagli e le modalità di attuazione per la migliore, più ordinata e graduale riforma funzionale dell'esercizio;

b) 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, n. 429 e 14 luglio 1907, n. 553 e per apportare nelle leggi ferroviarie quelle modificazioni che fossero richieste dalle esigenze del decentramento. Da tale facoltà restano escluse le disposizioni di legge relative ai bilanci e controlli, ed alla Commissione parlamentare di vigilanza ».

Ha facoltà di parlare.

MONTU'. Il mio emendamento sostitutivo dell'ultimo comma è stato ampiamente svolto nel mio discorso, e del resto era contenuto nell'ordine del giorno sul quale io non ho insistito dopo le dichiarazioni del ministro: che le « massime fondamentali del riordinamento proposto all'articolo 1° sono da lui sempre riguardate come caposaldo delle riforme ». Naturalmente ed esplicitamente insisto però nel dichiarare che credo sia opportuno che il miglioramento del personale non possa scompagnarsi, ma debba venir accompagnato da provvedimenti di riordinamento di struttura siffatti, per cui si possano realmente fare delle economie per dare ed assicurare i miglioramenti, senza ulteriori inasprimenti di tariffe.

D'altra parte io mi rimetto per questo emendamento a quanto ha detto e ripetuto l'onorevole ministro, e confido che il riordinamento da tutti voluto si applichi seguendo nelle sue linee generali quello che fu studiato lungamente dalla Direzione generale, esaminato, studiato e fatto suo dal ministro, esaminato, studiato e precisato dalla Giunta generale del bilancio. Io mi auguro che tale riordinamento si faccia come meglio si può, epperò, lasciando completamente da parte qualunque sentimento regionale, insisto su quello proposto dal ministro onde si diano sollecitamente i miglioramenti promessi, e si possano realmente dare senza costringere a nuovi sacrifici i contribuenti.

PRESIDENTE. Segue l'articolo sostitutivo dell'onorevole De Nava:

« Con decreti reali, sentito il Consiglio dei ministri, il Governo del Re provvederà a modificare l'ordinamento tecnico ed amministrativo delle ferrovie dello Stato, al fine di ottenere la maggiore semplicità ed economia, con facoltà altresì di modificare le disposizioni delle leggi vigenti.

« I decreti reali, in quanto importino modificazioni alla composizione del Consiglio

d'amministrazione, ed alle disposizioni relative alla contabilità, ed ai controlli, devono essere senza ritardo presentati al Parlamento per la conversione in legge».

FERA. Ma prima vi sarebbe il mio.

PRESIDENTE. L'onorevole De Nava parla al posto dell'onorevole Ancona, il quale precedeva lei.

L'onorevole De Nava ha facoltà di parlare.

DE NAVA. Brevi parole per spiegare il mio articolo sostitutivo. Salvo per coloro che non vogliono concedere al Governo la facoltà di procedere al riordinamento, perchè ritengono necessario l'intervento del Parlamento, nella Camera pare che sia prevalente l'opinione di concedere al Governo la potestà, ma di non pregiudicare il riordinamento, che il Governo dovrà fare mettendo dei capi saldi che forse sarà opportuno tener presenti quando il riordinamento sarà esaminato, ma che non conviene siano prefissi in un articolo di legge, che legerebbe le mani a coloro che dovranno studiare il modo migliore per semplificare la amministrazione.

Il mio articolo sostitutivo si informa al concetto di dare al Governo la facoltà del riordinamento, ma vi sono alcune differenze rispetto agli articoli proposti dall'onorevole Fera e dall'onorevole Bertolini, differenze che io brevemente illustrerò.

In primo luogo il mio articolo differisce nella forma, perchè invece di dare semplicemente la facoltà, si afferma in forma imperativa che il Governo procederà alla riforma; mi pare che ciò sia più conforme a quanto si è in questa discussione affermato, cioè che al riordinamento e alla semplificazione bisogna ad ogni costo venire, e che il Parlamento desidera che il Governo l'attuï. Una seconda differenza rispetto all'articolo sostitutivo dell'onorevole Bertolini è quella che si riferisce alla prefissione di un termine: l'onorevole Bertolini prefigge il termine del 30 giugno 1912.

Il mio articolo sostitutivo non prefigge alcun termine, e ciò in conformità alle dichiarazioni fatte sia dal Governo che dalla Commissione parlamentare, cioè che non è possibile prevedere che a questa riforma si possa venire in un tempo determinato e preciso.

Nè mi si dica che si potrebbero fare le riforme anche successivamente, preparando intanto il decreto e pubblicandolo al 30 giugno 1912, perchè ritengo più conveniente che si proceda, come anche ha detto la Commissione, con successivi decreti reali alle

single semplificazioni ed al riordinamento anzichè fare un decreto unico, che sarebbe come una specie di spada di Damocle sull'Amministrazione, il che, secondo me, porterebbe uno sconvolgimento maggiore nel servizio.

Una terza differenza tra il mio articolo sostitutivo e quelli degli onorevoli Fera e Bertolini e della Commissione, è che, nel mio articolo, non si accenna ad una Commissione consultiva. Io non sostengo già che non sia opportuno che il Governo senta il parere di una Commissione, ma mi sembra pericoloso introdurre simile disposizione nel disegno di legge poichè, senza arrivare alle esagerazioni dell'onorevole Carlo Ferraris, credo più conveniente che la responsabilità del riordinamento spetti tutta al Governo, il quale, se lo crederà opportuno, potrà anche sentire il parere di una Commissione che nominerà secondo i criteri che crederà migliori ma senza che ciò sia inserito nella legge.

Queste sono le differenze che potrei anche chiamare formali. Vengo ora alla differenza sostanziale, che si riferisce all'ambito in cui dovrà esercitarsi il potere delegato al Governo.

L'onorevole Bertolini esclude dalla facoltà del Governo tutto quanto si riferisce ai bilanci e alla Commissione parlamentare di vigilanza; l'onorevole Fera esclude oltre queste materie, anche i controlli.

Ora, indipendentemente da tali materie, nelle quali in gran parte sono d'accordo cogli onorevoli Bertolini e Fera, credo che la Camera si persuaderà della opportunità di qualche cautela per alcuni argomenti i quali non si attengono tanto alla parte tecnica, quanto alla parte politica e costituzionale dell'azienda ferroviaria.

Noi non possiamo dimenticare ciò che l'onorevole Carlo Ferraris ha notato, che cioè l'argomento che si riferisce alle attribuzioni del direttore generale, alla composizione del Consiglio di amministrazione, ai rapporti del direttore generale col Consiglio di amministrazione e col ministro dei lavori pubblici, ha formato sempre oggetto delle più larghe e importanti discussioni parlamentari.

È ammissibile che, con questo articolo, si intenda demandare al potere esecutivo anche la facoltà, di mutare il Consiglio di amministrazione, nel senso, per esempio, che il presidente del Consiglio di amministrazione non sia più il direttore generale delle ferrovie?

Io non entro nel merito e non discuto se questa riforma sia più o meno opportuna. Faccio però notare che essa implica una delicata questione d'indole politica e che costituisce appunto una delle maggiori difficoltà per la presentazione del disegno di legge sulla costituzione del Ministero delle ferrovie. L'onorevole Sonnino cercò di riparare stabilendo che il Consiglio di amministrazione fosse presieduto dal ministro delle ferrovie, lasciando così al direttore generale integra la autorità; poichè al disopra di lui non vi era nessuno, eccettuato il ministro, verso il quale egli è considerato sempre come subordinato.

Noi ora non stiamo discutendo il disegno di legge sulla costituzione del Ministero delle ferrovie, nè so quando lo discuteremo; e a me pare gravissimo dare al Governo, senza alcuna cautela e garanzia, la facoltà di ritoccare anche l'ordinamento del Consiglio di amministrazione e le attribuzioni del direttore generale, con che non si toccherebbe puramente e semplicemente la parte tecnica ed amministrativa dell'azienda ferroviaria, ma, come ho già detto, l'ordinamento politico e costituzionale dell'azienda su cui la Camera ha a lungo discusso, considerandola una delle più gravi questioni che agitano il Paese.

Ciò del resto sarebbe anche contrario a tutti i nostri precedenti parlamentari, ai quali dobbiamo aver riguardo.

Questa materia è stata sempre oggetto delle nostre più larghe discussioni; e nella Camera anche nel 1905, quando si diedero dei poteri al Ministero per l'ordinamento delle ferrovie, questa parte, che si riferiva al Consiglio d'amministrazione, all'ordinamento dell'organo centrale, fu stabilita per legge.

Nel 1907 discutendosi l'ordinamento dell'esercizio di Stato, la Commissione parlamentare arrivò a tal segno, da voler stabilire che i decreti reali che si sarebbero fatti per determinare le circoscrizioni e le attribuzioni delle Direzioni compartimentali, dovessero essere presentati al Parlamento per essere convertiti in legge.

Se dunque questi sono i precedenti non mi pare che si possa puramente e semplicemente lasciar libero il Governo di mettere la mano, senza intervento del potere legislativo negli organi più essenziali dell'Amministrazione ferroviaria.

Detto ciò, io che ho fiducia nell'opera del Governo mi limiterò a chiedere che almeno il Governo accetti la disposizione del

mio articolo sostitutivo per cui, il decreto reale nella parte che si riferisce agli organi centrali dell'Amministrazione, al Consiglio di amministrazione, sia sottoposto al Parlamento per una postuma approvazione. Questo non implica alcun atto di sfiducia al Governo, ma salvaguarda le prerogative del Parlamento in questa importante materia. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Fera il quale insieme cogli onorevoli De Viti De Marco, Cannavina, Fumarola, Ottorino Nava, Scalori, Ellero, Pietravallo, Chiaraviglio, Ciruolo, Speranza, D'Oria, Romussi, Fraccacreta, Giuseppe Manfredi, Lembo, Zaccagnino, Patrizi, Gerini, Gargiulo, ha presentato il presente articolo sostitutivo:

« L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato ha la diretta gestione di tutti gli affari che si riferiscono all'esercizio della rete ferroviaria e delle linee di navigazione.

« Con decreti reali, sentita una Commissione tecnica consultiva presieduta dal ministro dei lavori pubblici, nella quale saranno compresi anche rappresentanti del commercio, dell'industria e del lavoro, sarà provveduto al riordinamento dei servizi ferroviari ispirato a finalità di semplificazione, di economia e di decentramento, con facoltà di modificare le disposizioni comprese nelle leggi vigenti ed escludendo quelle che concernano i bilanci ed i controlli, e la Commissione di vigilanza parlamentare ».

Faccio osservare all'onorevole Fera che io noto le richieste di parlare, tutte per ordine; e che egli era iscritto anche dopo l'onorevole De Nava. Perciò mentre apparentemente, come presentatore dell'ordine del giorno figurerebbe prima, nel relativo stampato, di fatto si trova dopo l'onorevole De Nava.

Ha facoltà di parlare.

FERA. Onorevoli colleghi, l'articolo sostitutivo che io e molti amici di parte radicale abbiamo presentato, prescinde da qualunque particolare dettaglio di organizzazione tecnico-amministrativa e tende a stabilire il modo migliore di elaborazione delle strutture ferroviarie a mezzo di una Commissione apposita presieduta o regolata dal ministro dei lavori pubblici che, in normale esplicazione di funzione esecutiva, firmerà, con decreto, gli organi e le attività dell'importantissimo servizio pubblico. E, in primo luogo, devo una risposta ed una dichiarazione al mio ottimo amico Carlo Ferraris per la sorpresa grande che gli occupava

l'animo di vedere i purissimi principi di parte radicale manomessi dall'ordine di pensieri che informano questo nostro articolo sostitutivo.

Ora io devo dichiarare che nella nostra coscienza tale deliberazione non ferisce nè menoma le prerogative parlamentari, di cui siamo tutti grandemente gelosi, perchè essa non nasce dal riconoscimento esplicito di una speciale funzione del potere esecutivo nè di una qualunque diminuzione o delegazione di attribuzioni legislative.

Noi, io in particolar modo, non siamo propugnatori e adoratori di vane formule costituzionali, noi arriviamo financo a respingere ogni riferimento alla classica tradizionale distinzione di poteri, alla rigida demarcazione delle materie legislative e regolamentari, all'equivoca possibilità di delegazioni, che non trovano conforto nè nei risultati (mi consenta la Camera di esprimere anche modestamente il mio pensiero) più recenti di ricerche dottrinali nè negli atteggiamenti più complessi della pratica costituzionale moderna. (*Commenti*).

Le funzioni governative e statali, che hanno espressione pratica sempre più larga meno nelle leggi e più nei regolamenti, sono per noi il prodotto della collaborazione dei diversi poteri pubblici e la distinzione concreta di diversa attuazione nasce dal modo diverso di collaborazione. (*Commenti*) Se nella legge spetta al Parlamento la decisione ed al Governo l'iniziativa, spetta nei regolamenti al Governo la decisione e al Parlamento il controllo effettivo e permanente.

Alla distinzione e alla specificazione della funzione presiede un criterio variabile di opportunità che deriva e nasce da molteplici circostanze di tempo, di materia e di pubblica opinione. E del resto è vana e frustranea ogni ricerca di legittimità, ed io in tal punto posso anche prescindere non dalle mie audaci affermazioni soltanto ma anche dall'acuta, sottile distinzione delle attività tecniche, politiche, giuridiche, che faceva il presidente della Giunta del bilancio nella sua relazione illustrativa. Perchè? Perchè io penso che nel caso speciale della organizzazione ferroviaria, ristretto il problema nei limiti di determinare se le strutture di esercizio e di direzione che corrispondano alle esigenze ed alle aspettative del pubblico, debbano essere deferite al Governo sussidiato da una Commissione tecnica o puramente e semplicemente al Parlamento, i precedenti nella nostra Assemblea e nella nostra pratica non possono essere

assolutamente dimenticati. Ed a convincere ognuno di questa parte principale e di questo rilievo essenziale io potrei richiamarmi alla discussione importantissima che avvenne sulla legge del 1907 e notare come non vi fu assolutamente dissenso su questa questione.

Del resto occorre rilevare che i due decreti, quello del 15 giugno 1905, il famoso decreto, l'altro del 18 marzo 1908, l'uno che si riferisce all'opera dell'onorevole Ferraris, l'altro che si riferisce all'opera dell'onorevole Bertolini, decreti che contengono disposizioni importantissime per l'intera organizzazione tecnico-amministrativa dei servizi ferroviari, sono palesi usurpazioni di queste classiche prerogative parlamentari.

Ma che cosa diceva, onorevole Ferraris Carlo, ella che oggi insorge e protesta, che cosa diceva la legge del 1905 nell'articolo 5? Che erano mantenuti tutti i servizi tecnici ed amministrativi delle tre reti esercenti; che soltanto si sarebbero potute apportare quelle modificazioni che fossero apparse indispensabili per l'adattamento del servizio alla nuova azienda.

Oriene, ella, nel 1905, ebbe inconsultamente il coraggio di unificare precipitosamente il personale delle tre reti, d'istituire i servizi centrali e di istituire quelle direzioni compartimentali le quali, nel suo decreto, non avevano attribuzioni corrispondenti alla demarcazione precisa di facoltà proprie, come era previsto nei decreti precedenti. Sicchè ella s'allontanava precisamente non solo dai suoi criteri dottrinali, ma da tutti i suggerimenti e reclami e dalle vie precise che erano state stabilite nei decreti e nelle leggi precedenti.

Che cosa è mai avvenuto col decreto del 18 marzo 1908? Quelle direzioni compartimentali che erano già organi esuberanti, che erano diventate a poco a poco organi di trasmissione, vere larve di vita, furono completamente dimenticate: poichè i servizi compartimentali vennero messi alla dipendenza diretta dei servizi centrali, lasciando al capo compartimento una pura e semplice funzione ispettiva.

Questi sono i nostri precedenti.

Ma è anche giusto di rilevare che, nello spirito e nella lettera, la legge del 1907 prescriveva che la ripartizione dei servizi e la loro struttura dovessero essere deferite al potere esecutivo che avrebbe provveduto o con decreti regolamentari o con decreti da convertirsi in legge.

La stessa questione ardente di oggi sorse precisamente nella discussione parlamentare sul disegno Gianturco del 1907.

Ci furono quelli che reclamarono per le attribuzioni che venivano ad essere deferrite al potere esecutivo per l'organizzazione tecnico-amministrativa.

Ebbene, ci furono a ribattere (ed io mi compiaccio, in questo momento, di ricordare la loro autorevole opinione), ci furono a ribattere le argomentazioni opposte non soltanto il ministro proponente Gianturco, ma anche altri eminenti nostri colleghi.

Fra tutti mi piace ricordare l'onorevole Carmine; il quale, obiettando al nostro amico Giulio Alessio, ebbe ad esprimersi precisamente così:

« Ieri sera, l'onorevole Alessio, nel suo notevole discorso, muoveva censura al disegno di legge, perchè lascia insolute tutte le questioni delle riforme che possono essere necessarie nella composizione della Direzione generale e delle Direzioni compartimentali.

« Sebbene io consenta nella maggior parte dei suoi apprezzamenti, io non posso associarmi a lui in questa censura. In questa parte, io trovo accettabile il disegno di legge: perchè l'ordinamento dei servizi tecnici non può essere opportunamente disciplinato per legge.

« La natura stessa di questi servizi tecnici richiede che possano essere facilmente mutabili, secondo le mutabili esigenze dell'azienda, così multiforme, come è quella ferroviaria.

« Così dispone il disegno di legge che la competenza per le modificazioni all'ordinamento di questi servizi, sia lasciata al potere esecutivo ».

Non ho, in questo momento, volontà di ricordare le precise e perspicue parole che furono pronunciate dal ministro Gianturco, il quale confermava ancora quest'opinione, e che egli teneva presente per la redazione dell'articolo 11 della legge 1907.

Sicchè, in questo momento, a giustificazione intera delle premesse dottrinali e di pratica politica, che ci hanno animato alla presentazione di questo articolo sostitutivo, era opportuno d'eliminare tutte le difficoltà pregiudiziali d'ordine costituzionale e di fermare le ragioni d'indole pratica per la struttura dei servizi col sussidio delle persone tecniche ed a mezzo del potere esecutivo.

Non è il caso che io m'indugi sui lineamenti sostanziali, sui fini, sui criteri ai

quali dovrebbe ispirarsi un'organizzazione ferroviaria vigorosa e spedita.

Ma nei passati giorni si è lungamente parlato di accentramento e di decentramento e si è anche affermato che a criteri consimili si rivolge ansiosa l'attesa del Paese che vive e che lavora.

Ora a me sia permesso, modestamente, di fare un semplice rilievo. Questo problema del decentramento e dell'accentramento, d'indole eminentemente tecnica ed amministrativa, sorpassa, fino a un certo punto, i limiti della pubblica opinione ed interessa principalmente i tecnici, i competenti e, in particolar modo, la classe del personale ferroviario.

Al pubblico sostanzialmente importa soltanto che il servizio ferroviario si svolga economicamente, normalmente e rapidamente e per raggiungere tali intenti spetta a chi ha funzioni di governo e a chi ha responsabilità di servizio di determinare le modalità strutturali e funzionali più adatte alle condizioni della rete e del paese, ed alla capacità tecnica e morale degli agenti.

E questa è la ragione, per la quale noi abbiamo creduto d'inserire in aggiunta sussidiaria il fine del decentramento ai fini della semplicità e dell'economia, così come si leggono nel nostro articolo sostitutivo. Ed in questo momento noi vediamo il problema così.

L'onorevole Ferraris ha affermato che la discussione dei giorni passati è la dimostrazione migliore e più pratica che non è necessario delegare a una Commissione tecnica la risoluzione di questo problema, che il Parlamento, con le sue sedute, ha dato la prova migliore della capacità straordinaria per la risoluzione integrale di questo problema.

Mi consenta l'onorevole Ferraris di esprimergli la mia meraviglia, perchè io, fino a questo momento, pur riconoscendo la mia incapacità non assoluta allo intendimento di questo problema, non ho avuto dalla discussione precedente tutto il sussidio che speravo, perchè finora, io lo dichiaro francamente, ho inteso soltanto, nelle sue grandi linee, il pensiero che ha espresso il ministro nella esposizione illustrativa del suo articolo con le osservazioni che sono venute da parte della Giunta generale del bilancio. Quali altre sono le tendenze precise, chiare e dettagliate, le quali si sono manifestate in questa Camera? Una soltanto, onorevole Ferraris, ed è così che si deve porre il problema in questo momento: si tratta di ri-

solvere se, partendo dal presente stato di fatto e dall'esatta cognizione delle deficienze conclamate, convenga mantenere il servizio unitario iniziale, semplificando gli organi centrali e rafforzando gli organi periferici sezionali, o se valga meglio spezzare la rete vastissima in ampi segmenti, in senso longitudinale o trasversale, per costituirli in servizi indipendenti ed autonomi, che abbiano il loro coordinamento centrale e necessario in un Ispettorato a struttura semplice, ed alla dipendenza del direttore generale delle ferrovie o del ministro responsabile. Orbene, mi sia lecito, per quanto il nostro articolo abbia lo scopo preciso di prescindere da qualunque particolare dettaglio, di dire, che, delineando il problema così come nasce, onorevole Ferraris, dalla duplice tendenza cozzante non soltanto nei propositi e dai discorsi della nostra assemblea, ma in urto reale nella struttura e nelle funzioni che si sono sovrapposte ed intrecciate nelle organizzazioni ferroviarie, la risoluzione non può essere il prodotto di una tumultuaria, per quanto lunga discussione parlamentare. Tale risoluzione deve invece essere la conclusione serena e sapiente di uomini capaci ed esperti, che sappiano ispirarsi alle esigenze del pubblico ed all'interesse dell'erario e sappiano resistere a quelle inevitabili pressioni dei bisogni locali e dei contrasti regionali, che maggiore imperio possono esplicare normalmente sulle assemblee, che non sopra uomini scelti dal ministro nella sua intima responsabilità.

Ed ora, onorevoli colleghi, ormai è tempo ed è necessario trarre una conclusione. Noi non intendiamo allontanarci da quel che è stato il nostro pensiero costante lungo la discussione di questa legge, e che era stato il pensiero anche del ministro, prima ancora che la discussione di questa legge venisse, quando accedeva alla idea di una Commissione consultiva che lo avesse coadiuvato nello studio di quelle strutture.

Il ministro, a mio giudizio, proponeva alla Camera soltanto, nei limiti che le leggi precedenti gli consentivano e per il conforto delle successive discussioni parlamentari, il tema della organizzazione ferroviaria. Quella tale organizzazione ferroviaria, onorevole Ferraris, che nei principi generali e nelle grandi linee il ministro può ad una Commissione formulare, per averne poi successivamente i particolari.

In questo io non ho inteso pienamente il suo pensiero e le sue parole, quando ella si è una seconda volta meravigliato che noi

volessimo non solo spogliarci di attribuzioni preziose, deferendole al potere esecutivo, ma quando ancora il potere esecutivo volesse spossessarsi a favore di una Commissione consultiva tecnica.

Ora, onorevole Ferraris, a me è parso, francamente, di non intendere quello che era in sostanza il significato delle sue parole e dei suoi propositi.

Ma, è mai possibile pensare, per la organizzazione di grandi servizi pubblici un ministro così onnisciente che egli soltanto e di sua testa volesse poter discendere ad infiniti particolari, e che il potere esecutivo, i ministri responsabili non debbano avvalersi per l'esplicazione delle funzioni di Governo del sussidio indispensabile ed integratore di capacità tecniche sotto la loro personale responsabilità?

No dunque, in conclusione, senza ancor più spezzare e diminuire il valore reale e politico del nostro pensiero, accettiamo il criterio del decentramento come base essenziale delle ulteriori rinnovazioni e modificazioni, ma ne allarghiamo il senso e la portata per adattarlo al doppio proposito, e del servizio unitario nazionale, e dei servizi staccati ed indipendenti.

Perchè è bene intendersi su questa parola decentramento. Il decentramento in sostanza attiene alla urgenza di semplificare il servizio, unico o diviso, con una delimitazione precisa di funzioni e con un regolamento rigido di competenze, perchè possa diventare più celere l'esercizio a vantaggio del pubblico, e possano concretarsi gli ordini e la disciplina a vantaggio e a garanzia del personale.

Il decentramento così inteso perde il valore di carattere distintivo per la organizzazione tecnica dei servizi e diventa la suprema esigenza di qualsiasi struttura che voglia adattarsi alla vastità ed alla complessità dei bisogni di una rete ferroviaria così ampia e di un paese così diverso per traffici e per regioni.

Noi non intendiamo di arrivare alle conseguenze estreme a cui è arrivato l'onorevole De Nava. Potremmo raccontare la storia e segnare le fasi diverse del pensiero ministeriale fino alla data odierna.

L'onorevole ministro, nel suo disegno di legge e nell'articolo, parlava delle direzioni di esercizio, che erano raggruppamenti di compartimenti e dei direttori tecnici, quali ispettori, a cui era deferita una funzione di vigilanza e di coordinamento. E non altro proponeva il ministro avanti gli allar-

gamenti specifici della Giunta di bilancio e le istigazioni di maggiori poteri da parte della Camera.

L'onorevole Sacchi si limitava a proposte che rendessero possibile l'esercizio ferroviario, il quale non può che essere disordinato dalla straordinaria concezione di una macchina gigantesca, mastodontica, difficile a manovrare da Roma.

Non è umanamente concepibile il cumulo di tutti i doveri, di tutte le responsabilità e di enorme lavoro in un direttore generale che per necessità deve scomparire ed essere sostituito dai servizi centrali, che sotto l'usbergo della responsabilità collettiva e seguendo tendenze di accentramento, vengono sempre più a perturbare l'andamento dei servizi. Dunque, se questo pensiero di accentramento, che a me è parso come una strana fatalità su tutti i disegni di legge, che si sono succeduti dal 1905 ad oggi, dovesse avere il suo completamento finale con le odierne proposte di soppressione degli organi intermedi tra sezioni e direzione centrale; io, senza dubbio, avrei ad esprimere tutta la mia ripugnanza per la visione quasi spaventosa della costruzione di un così colossale organismo, in cui si perderebbero iniziative e responsabilità.

E con ciò ho finito.

Onorevole ministro, noi dichiariamo di voler confortare col nostro voto il vostro proposito, che è quello di creare un assetto di esercizio ferroviario che risponda alle voci disinteressate delle classi operose del paese e che si assida finalmente sulle basi incrollabili della simpatia generale collettiva. (*Approvazioni — Congratulazioni*).

Presentazione di una relazione.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro delle finanze per presentare una relazione.

FACTA, *ministro delle finanze*. Mi onoro di presentare alla Camera la 41ª relazione della Commissione centrale di sindacato sull'amministrazione dell'Asse ecclesiastico durante l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1909 al 30 giugno 1910.

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole ministro delle finanze della presentazione della 41ª relazione della Commissione centrale di sindacato sull'amministrazione dell'Asse ecclesiastico durante l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1909 al 30 giugno 1910.

Questa relazione sarà stampata e distribuita.

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

PRESIDENTE. Riprendiamo la discussione del disegno di legge sull'ordinamento delle ferrovie.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Salvatore Orlando.

ORLANDO SALVATORE. Onorevoli colleghi! Desidero trattare un argomento che veramente esce un po' fuori della discussione come ora si è avviata. Sarò tuttavia brevissimo.

Su questa questione dell'articolo primo dichiaro che il mio pensiero è precisamente che la materia contenuta nell'articolo stesso sia materia di legiferazione, in quanto non so vedere campo più adatto in cui possa esplicarsi il potere legislativo. Se noi demandiamo al potere esecutivo l'ordinamento ferroviario, a maggior ragione dovremmo demandargli i provvedimenti relativi al personale. Questi a me sembrano spettare al potere esecutivo.

Infatti già nel disegno di legge Gianturco si stabiliva, credo all'articolo 53, che i provvedimenti relativi agli stipendi ed alle paghe dei ferrovieri fossero presi per mezzo di decreti reali senza far obbligo dell'approvazione del Parlamento; e dobbiamo riconoscere dopo la discussione avvenuta, che l'Aula parlamentare non è adatta a simile materia perchè il nostro sentimento umanitario prepondera su qualsiasi altro argomento.

Nessuno di noi oserebbe ferire quelle speranze che sorgono dall'approvazione di questo disegno di legge le cui disposizioni debbono servire a soddisfare le crescenti necessità della vita di tante famiglie di ferrovieri.

Ma è evidente che nelle nostre discussioni manca la visione precisa delle necessità industriali dell'azienda che pure si debbono esaminare.

Il far dipendere dal Parlamento i miglioramenti degli stipendi ferroviari, oltre che trasformare i ferrovieri in altrettanti impiegati in attesa di un nuovo organico, danneggia la disciplina dell'azienda togliendo alla stessa mano, cioè alla direzione ferroviaria che vigila e punisce, la possibilità di potere anche ricompensare coi miglioramenti degli stipendi.

Questo non è, ripeto, ambiente adatto per discutere di questa materia e così si discute la disciplina.

La discussione, come si è svolta, ha dimostrato la bontà di questo mio concetto. L'onorevole Turati ci ha portato la minaccia di uno sciopero e mi duole che, l'onorevole Sacchi non abbia saputo rispondere in un modo più fermo a questa minaccia. Orbene io dico questo, che, se riconosco che oramai il Governo italiano, e non parlo solo dei presenti ministri, ma di quelli che da un po' di tempo si sono succeduti, diventa sempre più una forma evanescente stretto come è nella tenaglia dolorosa del *quos ego quos ego* delle banche da una parte, e della pressione popolare dall'altra, e perdendo ogni forza statale teme questi scioperi, vi è però qualche cosa nel paese, che non li teme.

E questo è quel nucleo di interessi, che sono pronti a sorgere in difesa, dei beni acquisiti col lavoro e delle speranze di conseguirli, che si chiama la borghesia italiana.

Essa non teme alcuno sciopero ferroviario, perchè sa che lo renderebbe impossibile colla sua pressione irresistibile.

Onorevole Turati, creda a me, la borghesia italiana non si spaventa di minacce anche se queste possono intimorire il Governo.

Voi per primi, accorreste ad impedire questo sciopero ferroviario. E creda a me non si distrugge tanto facilmente questa forza conservativa, nel senso sano, del paese che sta al disopra del Governo e del Parlamento, e che, prima di essere distrutta, assorbirà forse ad uno, ad uno, tutti voi.

Fatta questa premessa, vengo a quello, che volevo dire al Governo e al Parlamento.

Giacchè il Parlamento è in via di approvare che il ministro statuisca per mezzo di una Commissione sul nuovo ordinamento ferroviario, io sottopongo alla Camera e all'onorevole ministro alcune considerazioni intorno al migliore ordinamento, che dovrebbe attuarsi, secondo il mio modesto parere.

Innanzitutto, giacchè si è fatto cenno alle tre sedi di Torino, Milano e Bologna, quantunque adesso non più indicate nell'articolo sostitutivo, ciò dimostra qual sia il pensiero del ministro e dei consessi competenti, che lo hanno coadiuvato nella preparazione di questa legge.

Ora, io domando, questa divisione in tre direzioni autonome risponde veramente alla configurazione dei nostri traffici o non è piuttosto la ripartizione materiale del chilometraggio italiano?

Per formarsi un concetto delle correnti

dei nostri traffici basta dare un'occhiata alla relazione ferroviaria, distribuita alcune settimane fa.

Noi vediamo, e lo ha detto un oratore, mi pare l'onorevole Celesia, che la maggiore intensità di traffico si verifica attorno ai porti e le cifre lo dimostrano chiaramente.

La Camera mi scusi se io cito qualche cifra, ma non posso esimermi dal farlo. La linea Genova-Sampierdarena ha un movimento di 1621 carri giornalieri, la linea Venezia-Mestre, 919, la Spezia-Vezzano 682 ed altrettanti circa ne ha la Livorno-Pisa dal luglio in poi. La Ancona-Falconara ne ha anch'essa 528 e così via.

Ora cifre così importanti di traffico giornaliero non si verificano in nessuna linea interna, ad esclusione della Milano-Rogoredo, che, pel fatto di ricevere le due correnti marittime di Genova e di Venezia, ha anche essa una importanza grandissima e cioè oltre 900 carri.

Stabilito questo punto che i massimi traffici si verificano intorno ai porti, vediamo quale è la via che questi traffici prendono, per stabilire se è esatto il concetto che aleggia sempre in tutte le discussioni ferroviarie e cioè che i nostri traffici abbiano ad essere essenzialmente longitudinali.

Il traffico dei porti è di due specie: traffico di penetrazione e traffico litoraneo. A Genova l'84 per cento del traffico va per le linee interne, a Torino e a Milano, specialmente a Milano. Poi il quattro e mezzo per cento a levante e il quattro e mezzo per cento a ponente, va lungo la linea litoranea.

Vedete quale enorme differenza tra l'84 per cento e il 4 e mezzo per cento, perchè naturalmente non possiamo sommare le correnti in senso contrario. Il resto è traffico locale.

Così a Savona vi è l'80 per cento dei traffici che è di penetrazione ed il 15 per cento di traffico complessivo verso Genova e verso Ventimiglia. A Venezia, per la sua configurazione speciale, tutto il traffico è di penetrazione, se se ne esclude un 2.95 per cento che è il traffico litoraneo della Portogruaro-Casarza.

A Livorno il 75 per cento del traffico portuario va verso Firenze e Bologna e il 6 per cento oltre Grosseto sulla linea litoranea.

La relazione ferroviaria non dà altri porti, ma, evidentemente, anche per il porto di Napoli, che non ha un traffico ferroviario così importante come quello di questi al-

tri, il movimento è presso a poco lo stesso, e così Ancona, che, inoltrando il traffico per la Ancona-Falconara e diramandolo per la Falconara-Roma e la Falconara-Bologna ha anch'essa un'azione di penetrazione.

Dunque i traffici dei porti principali dall'Italia media in su sono soprattutto di penetrazione, mentre nel Sud diventano essenzialmente longitudinali, lungo quella grande arteria che è la Milano-Bologna-Brindisi.

Dunque, le correnti dei traffici, considerate schematicamente, sono queste: Genova-Milano, Venezia-Milano, Genova-Torino e Savona-Torino, Spezia-Parma, Livorno-Firenze-Bologna, Ancona-Falconara-Roma, Ancona-Falconara-Bologna. Tutti traffici essenzialmente di penetrazione.

Più al Sud invece traffici essenzialmente longitudinali, pochi per la linea del Tirreno, assai più per quella dell'Adriatico.

L'altra sera, con diversi colleghi, abbiamo assistito ad una conferenza che ha fatto un valente ingegnere ferroviario, il Lanino, che se non ha usato troppi riguardi neppure per i parlamentari presenti, ha detto alcune verità e citate alcune cifre che, se non sono esatte, potranno essere rettificare dall'onorevole ministro.

Egli disse che il traffico ferroviario costa in media 3.60 per treno-chilometro; e mentre il provvento medio nell'alta e media Italia è di 5.20 per treno-chilometro, nell'Italia del Sud è solamente di 3.20. Quindi tutto il traffico ferroviario al Sud è passivo, ed attivo nel resto d'Italia cioè è passivo il traffico dove è longitudinale ed attivo dove è trasversale ed è perciò a questo traffico che si deve se i risultati finanziari delle ferrovie non sono ancora un completo disastro.

Ed allora io vi domando: se nei traffici longitudinali abbiamo la passività dell'esercizio ed in quelli trasversali abbiamo il traffico attivo e redditizio, non è erroneo questo criterio che si vuol mantenere al traffico ferroviario: il criterio longitudinale?

E che ciò sia un errore appare evidente dalla considerazione che accanto alle linee ferroviarie longitudinali abbiamo il mare che fa concorrenza al trasporto ferroviario. Il trasporto marittimo, lo si sa, costa meno ed è anche più rapido di quello ferroviario perchè, evidentemente, anche qualunque veliero può compiere sempre, in qualsiasi tempo, più di 50 chilometri al giorno, quanti ne compie la piccola velocità ferroviaria.

Non vi è nessuno che dovendo spedire lungo la costa italiana 100 tonnellate di merci pensi alla ferrovia. Cerca prima il veliero, se non lo trova cerca il piroscafo della marina libera, ed in difetto di questo ricorre alla marina sovvenzionata più costosa, e, come *ultima ratio*, alla ferrovia ancora più costosa e meno rapida.

Ed allora, se questi traffici marittimi, che costano un quinto, ed anche meno, del trasporto ferroviario, e sono molto più rapidi e beneficiano tutta la costa italiana, promuovendo ed eccitando lo sviluppo delle città e delle industrie lungo la costa, per quale ragione dobbiamo privarne le zone che sono all'interno lontane dalla costa nostra?

È evidente che se industrie e commerci interni pagano le stesse tasse allo Stato, e sono privi di quei vantaggi che dà il traffico marittimo, il Governo ha il dovere di fare sì che ne godano anch'essi.

Per la stessa ragione voi non potete, avendo una casa da dare in affitto, far pagare all'inquilino dell'ultimo piano lo stesso fitto mensile di quello del primo, se non lo provvedete almeno di un ascensore!

Ecco perchè, invece di mantenere sempre questo criterio oramai diventato assioma, dei traffici longitudinali che se fu buono nel 1860 non lo è più oggi, il Governo dovrebbe prima di tutto provvedere a migliorare i traffici trasversali che esistono nell'Italia superiore mediante le tariffe, e quindi a promuovere uguali traffici nell'Italia del sud provvedendo ai porti e alle linee di penetrazione che vivificano le regioni e rendono, come abbiám visto, le linee redditizie.

Dobbiamo quindi rovesciare tutti i nostri concetti sul movimento ferroviario italiano, perchè se noi continueremo a mantenere qual'è la questione dei traffici ferroviari e ad applicare tariffe ridotte longitudinali che non potranno mai rappresentare un vantaggio sul traffico marittimo, noi continueremo ad addensare tutto il movimento marittimo nel nord d'Italia e faremo gravare al sud tutte le maggiori spese derivanti da trasporti ferroviari eccessivamente lunghi.

In questo modo noi non potremo mai perequare le condizioni d'Italia, qualunque sia la legge che si faccia.

L'onorevole Gianturco già aveva compreso ciò, perchè egli era veramente una mente eletta, ed io mando anche in questo momento un saluto alla sua memoria.

L'onorevole Gianturco sentì questa necessità quando stabilì la tariffa 107 A, se non erro, con la quale si accordavano riduzioni ferroviarie alle merci che si avviavano ai porti, riduzioni che arrivavano fino al 25 per cento, e delle quali, per esempio, fruisce Milano tanto per Venezia che per Genova, Firenze per Livorno, Parma per Spezia.

Questa tariffa dovrebbe essere estesa anche alle merci in arrivo, che sono la maggior quantità del movimento generale del traffico nostro portuario; e daremo così vita a un tempo ai porti ed alle ferrovie.

Se noi svilupperemo i porti del sud d'Italia, e le linee di penetrazione, assicureremo al traffico ferroviario del sud il risultato redditizio che dà quello del nord d'Italia.

Noi dobbiamo dunque, ripeto, rovesciare i nostri concetti sul movimento ferroviario.

Ora, io mi domando se il poco accenno che si è fatto sulle intenzioni del Governo circa le nuove sedi direzionali risponda a questo concetto, risponda alle correnti che io schematicamente ho accennato quali sono quelle che si svolgono al nord e quali dovrebbero svolgersi al sud.

L'indicare Napoli e Torino come sedi direzionali uniche, indica come questo concetto longitudinale si vuol mantenere.

Ma io domando che cosa può interessare al traffico di Milano, a quello di Venezia, a quello di Spezia, a quello di Livorno e ad altri ancora di essere accentrati a Torino invece che a Roma!

Per questi traffici che sono i più importanti e redditizi, una tale trasformazione non vale nulla, non porta alcun vantaggio.

Io credo quindi (e concludo il mio dire) che si debba tener conto dell'avviamento effettivo dei traffici, e quindi si debba in questo decentramento che tutti vogliamo, frazionare maggiormente; e se non si vuol tener conto del concetto che forse le sedi nuove delle direzioni dovrebbero essere i porti, ed io non vi insisto inquantochè potrebbe credersi che io parlassi per miei interessi elettorali o locali, almeno si tenga conto di questo, che per ogni nucleo di traffici la direzione non esca dalla regione d'influenza nei riguardi delle merci che irradiano dal mare all'interno e viceversa. Quindi dev'essere maggiormente frazionata questa forma del decentramento e non dev'essere limitata a quelle direzioni che sono proposte. (*Approvazioni — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Viene ora l'articolo sostitutivo proposto dall'onorevole Bertolini:

« L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato ha la diretta gestione di tutti gli affari che comunque si riferiscono alle linee ferroviarie e di navigazione, il cui esercizio è ad essa affidato.

« È data facoltà al Governo del Re fino al 30 giugno 1912, udita una Commissione consultiva, di introdurre con decreti reali nelle leggi attinenti all'ordinamento delle ferrovie dello Stato le modificazioni ed aggiunte opportune a scopo di semplificazione e decentramento. Da tale facoltà sono escluse le disposizioni di legge relative ai bilanci ed alla Commissione parlamentare di vigilanza ».

L'onorevole Bertolini ha facoltà di parlare.

BERTOLINI. Il mio articolo sostitutivo l'ho già svolto nel mio discorso e non posso che esser grato all'onorevole Fera e all'onorevole De Nava, i quali, dopo che io li aveva svolti, tradussero i miei concetti, in un articolo sostitutivo, al quale mi sarei associato rinunciando a presentarne uno io, se non dissentissi, per una ragione o per l'altra, da taluna delle modalità che nel rispettivo articolo sostitutivo sono comprese.

Però, siccome so che è nelle intenzioni del Governo proporre una formula conciliativa, è inutile che io stia a svolgere in particolare l'articolo da me proposto, ed attenderò le dichiarazioni del ministro sull'argomento. (*Bene!*)

PRESIDENTE. L'onorevole Cavagnari ha presentato il seguente articolo sostitutivo:

« È data facoltà al Governo del Re di modificare con decreto reale, sentito il Consiglio dei ministri, l'ordinamento delle ferrovie dello Stato, al fine di ottenere, con un maggiore decentramento territoriale dei servizi, una maggiore semplificazione ed economia; anche riducendo le unità amministrative, nei modi e termini più rispondenti allo scopo.

« Il Governo provvederà altresì in un congruo termine agli studi opportuni per riunire sotto un solo Ministero delle comunicazioni i servizi marittimi e ferroviari presentando il relativo progetto di legge ».

Mi sembra che l'onorevole Cavagnari abbia già svolto questo articolo nel suo discorso. Ad ogni modo, me ne rimetto al suo giudizio. E poichè egli ha anche chiesto di parlare per fatto personale, lo prego di volerlo indicare.

CAVAGNARI. Se è la mia volta di svolgere l'articolo sostitutivo che ho presentato,

farò un servizio cumulativo (*Ilarità*), e parlerò anche per fatto personale.

PRESIDENTE. Appunto; le ho dato facoltà di parlare, sia per svolgere il suo articolo, qualora non le sembrasse di averlo già svolto nel suo discorso durante la discussione generale, sia per indicare il suo fatto personale.

CAVAGNARI. Onorevoli colleghi, non ho che pochissime cose da dire perchè il mio articolo sostitutivo rappresenta la sintesi di tutto quanto mi avete consentito di dire con l'usata vostra benevolenza giorni sono.

A me piace di essere un po' radicale nelle cose. (*Commenti*). Noi vediamo che le discussioni molto protratte su teorie od assiomi, più o meno costituzionali, mentre pendono urgenti problemi da risolvere, se non costituiscono una perdita di tempo, per lo meno non affrettano la soluzione dell'argomento del quale si tratta.

Io credo anche una cosa di più, ed è che se vogliamo effettivamente che a questo nuovo ordinamento si proceda, non dobbiamo essere eccessivamente scrupolosi circa le formule costituzionali, come ho sentito molto bene e praticamente osservare poc'anzi da uno degli egregi oratori che mi hanno preceduto.

Bisogna che, s'intende senza spogliarci di queste nostre prerogative, pensiamo a dare all'ordinamento un assetto che risponda effettivamente alle esigenze del servizio e all'attività del paese, appunto come dicevo pochi giorni or sono.

E questo, secondo me, non si può ottenere se non mettiamo il Governo in condizione di poter, volta a volta, procedere a tutte quelle riforme che chiamerei d'ordine tecnico, e che non possono essere suggerite se non dal successivo svolgersi di pratiche applicazioni.

E questo deve farsi se non vogliamo venire ad ogni piè sospinto a premere sul Governo con ordini del giorno, e col delinearne altrimenti l'azione, sia pure con direttive larghe e generali, e se non intendiamo di seppaffarlo ad ogni tratto obbligandolo a portare all'approvazione del Parlamento tutti questi decreti coi quali noi gli consentiamo di procedere all'ordinamento.

A questo modo noi legheremmo, si può dire, le braccia al Governo; e mentre da una parte dobbiamo concedergli la maggiore libertà d'azione, dall'altra lo restringiamo in questa specie di letto di Procuste, che non

gli consente una vera e grande libertà di azione; pure io potrei consentire, ma ponendogli a lato una Commissione consultiva che ne illuminasse l'opera.

Anche qui a me pare che vi sia un po' di contraddizione, perchè o noi crediamo che il Governo debba avere in certo modo pieni poteri ed agire liberamente, e dobbiamo lasciarlo libero in questa sua azione senza limitazioni di sorta, o crediamo che il Governo non abbia la competenza di far questo ed allora tanto vale che noi veniamo qui per discutere questa nuova riforma: sarà un altro lavoro per il quale io consento con quelli che hanno opinato che il Parlamento non sia adatto ad occuparsene, perchè sono questioni tecniche, di dettaglio, e non è questo che può discutere il Parlamento; ma insomma provando e riprovando abbiamo fatto diverse leggi, faremo anche questa, altre ne faremo in avvenire, e ci adatteremo anche a fare da strutturale tecnico del servizio ferroviario, permettetemi la barbara parola.

Vuol dire che bisogna esser molto recisi. (*Il deputato De Nava si reca a parlare con l'onorevole ministro dei lavori pubblici al banco del Governo*).

...Se mi consente l'onorevole De Nava, che continui a parlare con l'onorevole Sacchi, io continuerò. (*Viva ilarità*).

Dicevo che bisogna essere molto recisi e molto chiari, per cui io do la fiducia al Governo, quella fiducia che credo non gli venga negata da nessuna parte della Camera, perchè è una fiducia completa.

È vero che d'altra parte gli corrisponde una responsabilità più completa, perchè adottando questo sistema di transazione ci facciamo complici dell'opera sua, come hanno accennato altri colleghi, perchè dell'opera che eventualmente possa compiere il Governo siamo stati noi a dare la generale precedente autorizzazione.

Queste le poche parole che avevo da dire riguardo al mio articolo sostitutivo, che avevo svolto precedentemente; ma poichè sono sulla via, o sulla ferrovia, (*Si ride*) mi permetto di aggiungere ancora una osservazione, riguardante a questa specie di rievacuazione della Commissione parlamentare di vigilanza, che vedo richiamata in questo articolo.

Amara ironia, che veramente non ha nemmeno la virtù di farmi sorridere!

Questa è una dicitura che suona mancanza di riguardo per il Parlamento, è una turlupinatura, lasciatemelo pur dire nel

modo più formale e più largo che si possa dare alla parola. (*L'onorevole deputato De Nava è tornato a parlare con l'onorevole ministro dei lavori pubblici*). ...Ma, onorevole De Nava, lasci un po' in pace l'onorevole ministro, al quale io mi rivolgo: prima lo assaliva di fronte ed ora lo assale alle spalle! (*Vivissima ilarità*).

Io debbo fare l'ufficio mio, e se i miei elettori vengono a sapere che il Governo si volge altrove mentre io parlo, mi spediscono anticipatamente. (*Ilarità*).

Io dicevo che questo Comitato parlamentare suona come un'amara ironia: l'abbiamo accennato alcuni giorni fa, ma ricordiamolo ancora.

Mi rincresce di non vedere presente l'onorevole Rubini, ma, come ricordano gli onorevoli colleghi, e non ho bisogno di ricordarlo io, questa Commissione era nata sotto ben altri auspici.

Questa Commissione era nata sotto auspici ben diversi da quelli che l'accompagnarono al sepolcro, si diceva che essa doveva vigilare, indagare, (*agere in*, secondo l'etimologia latina della parola), investire direttamente e non per mezzo del Governo.

Mi ricordo che citai allora un testo di Cicerone a proposito del significato della parola vegliare e, se permettete, ve lo ripeto. Dice Cicerone parlando del console Caninio: « *nihil eo consule mali factum est; fuit enim mirifica vigilantia, qui suo toto consulatu somnum non viderit* ».

Vegliare dunque, ai tempi di Roma, significava non andare nemmeno a dormire, oggi invece mi pare voglia significare dormire anche di giorno oltre che di notte! (*Ilarità*).

Costituito questo Comitato di vigilanza, mediante una interpretazione falsata nel suo spirito e nel significato letterale della parola, il meglio che si poteva fare era di abolirlo. Venne invece la glossa, rappresentata dalla legge del 1909 la quale si diede cura di consegnare in un disposto di legge ciò che era stato un commento errato.

Ora io osservo che, dopo la deliberazione delle dimissioni da parte del Comitato, poichè, in forza del commento errato, invece di *agere in* non poteva nemmeno muoversi se non per mezzo del potere esecutivo per limitarsi a domandare notizie sullo stato di salute della Direzione ferroviaria (*Si ride*). L'aver codificato nel 1909 ciò che la Commissione parlamentare, nostra emanazione diretta, sangue del nostro sangue, aveva ritenuto non essere interpretazione esatta, delle disposizioni della legge, fu un errore

colossale, ma il voler oggi in questo errore perseverare è veramente diabolico.

Si dice che si tratta di una formula intangibile. Ora io capisco che si possano avere tenerezze per i propri figli, ma pare a me che la tenerezza debba scendere dal padre al figlio, e che la Giunta del bilancio non vi entri affatto e che non abbia alcuna parte di questa responsabilità, che se mai ha solo ereditata.

Questo Comitato, lo ripeto, è una vera turlupinatura (*Si ride*) e nessuno dei nostri colleghi, come dicevo giorni fa, senza far torto a se stesso e a quelli che lo hanno preceduto nelle dimissioni, potrà accettare una funzione di questo genere, che si converte in una amara ironia. Poichè, non mi stancherò mai dal ripeterlo, è un corpo chiuso quello che siede nei palagi del quartiere Ludovisi, che non vuole controlli e mira a portarci a bere (*Ilarità*), almeno questo pare a me, perchè io parlo per mio conto o meglio per il mio gruppo che è rappresentato da me. (*Viva ilarità*).

Togliamo quegli articoli che sono una vera ironia e costituiscono anche una mancanza di riguardo verso il Parlamento perchè, secondo il ragionamento di quel tale marchese Colombi, gl'incatichi si danno o non si danno. Questo è qualche cosa che non va.

E poichè sono sulla via di concludere, concluderò col dire che, se accettando la prima parte del mio articolo sostitutivo il Governo crede di andare incontro a troppe responsabilità, io potrò acconciarmi a ciò che il Governo dice che sta combinando. Ma in quanto alla seconda parte non credo che vi siano troppe difficoltà per la sua accettazione, perchè la materia è per via.

Mi pare che il disegno di legge, non sconosciuto neanche dall'onorevole presidente del Consiglio, sia dinanzi alla Giunta del bilancio, la quale sembra gli abbia fatto buon viso e mi pare rappresenti ciò che vorrebbe dire ritorno all'esatta osservanza delle teorie costituzionali.

Perchè abbiamo un ministro che non è ministro, che non ha responsabilità, che, viceversa, fa più del ministro e, alla Camera, non abbiamo che un rappresentante che non può essere rappresentante, perchè la responsabilità deriva sempre dall'azione, e questo è un ministro che non può fare perchè l'autonomia, lo avete sentito nei giorni scorsi, per la contraddizione che nol consente, non ammette intervento e quell'uomo è supremo giudice e parte.

Questa specie dunque di forma ibrida che abbiamo voluto dare a questa amministrazione, la quale il suo ibridismo ha espresso anche nell'applicazione della legge, bisogna che sia tolta. Bisogna pur venire ad una situazione netta, per la quale si sappia chi sia il vero, diretto e legittimo rappresentante dell'amministrazione.

In questo senso, senza aggiungere altre parole, credo che se il Governo volesse accettare l'articolo sostitutivo così come fu proposto, porteremmo grandi vantaggi nell'ordinamento ferroviario. Ma, se anche non intende di consentire nella prima parte io insisterei sulla seconda, perchè, senza bisogno di altre dimostrazioni, eccetto che non vogliamo confessare di essere prigionieri, se dovessimo continuare in questa forma ibrida di amministrazione, allora verrei ad altre conclusioni e cioè: poichè si fa un grande palazzo sull'area di villa Patrizi, non ci sarebbe altro, avendo nell'orecchio soltanto l'eco di tutti i discorsi che abbiamo udito, dal banco del Governo, dai diversi Ministeri che si sono succeduti (ed anche un po' dalla Giunta del bilancio non ho sentito che lodi di questa amministrazione forse come contrapposto ai biasimi che vengono dal paese) e non tenendo conto delle proteste che i nostri buoni commercianti, i quali si occupano realmente, non di frasi eleganti e periodi arrotondati ma del buon andamento del servizio ferroviario, continuamente hanno fatto contro l'amministrazione, perchè centinaia di tonnellate di merci per l'importo di milioni giacciono là, mentre qui si sente dire che tutto va nel migliore dei mondi possibile; non ci sarebbe altro, dico, che dichiarare quel palazzo addirittura monumento nazionale, in omaggio e in riconoscenza all'amministrazione ferroviaria, la quale ha saputo sciogliere tanti e così gravi problemi. Quello sarà il più bello dei monumenti sul quale potremo mettere una bella iscrizione latina, che adesso non saprei formulare, ma che se, me lo permetterete, procurerò di trovare. (*Ilarità — Approvazioni*).

PRESIDENTE. Spetterebbe ora di parlare all'onorevole Comandini, ma non è presente. S'intende che vi abbia rinunciato:

Non mi resta dunque che invitare l'onorevole ministro e l'onorevole relatore ad esprimere il loro parere sulle diverse proposte.

Prima però desidero richiamare l'attenzione dell'onorevole Carlo Ferraris su questo punto: gli ordini del giorno che porterebbero al rinvio dell'articolo 1, sarebbero

due: uno dell'onorevole Rubini, che non è presente, ed un altro dell'onorevole Carlo Ferraris.

Per il miglior andamento della discussione, prego l'onorevole Ferraris di voler sostituire la parola « sospende » del suo ordine del giorno con la parola « rinvia », perchè, trattandosi di proposta sospensiva, avrebbe dovuto essere presentata in altro modo.

Se egli consente nel cambiamento che gli ho indicato, la discussione rimane semplificata.

(*Segni di assenso del deputato Carlo Ferraris*).

Ho voluto fare questa osservazione con la massima deferenza; perchè avrei potuto limitarmi a dire, al momento opportuno, che in quella forma la proposta dell'onorevole Carlo Ferraris non poteva essere votata.

Vi sono poi gli articoli sostitutivi degli onorevoli Wollemborg, Fera ed altri, quindi gli emendamenti. Prego dunque l'onorevole ministro e il relatore di volere esprimere con quest'ordine il loro avviso.

Il ministro dei lavori pubblici ha facoltà di parlare.

SACCHI, ministro dei lavori pubblici. Vi sono dunque ordini del giorno, articoli sostitutivi ed emendamenti all'articolo primo che si riassumono in tre gruppi.

Il primo gruppo è quello che implica lo stralcio, ossia rinvia, come diceva adesso l'onorevole Presidente.

Il secondo è quello di coloro che propongono un ordinamento diverso o almeno indicano linee di ordinamento diverso.

Il terzo è quello di coloro che affermano i principi di decentramento e di semplificazione cui s'ispira la proposta del Governo; e delegano ad esso di concretarne le modalità, sentita una Commissione consultiva.

Per il primo gruppo non ripeterò quanto già dissi e giovedì scorso e poc'anzi al principio della seduta intorno alla impossibilità di accogliere qualsiasi proposta che concluda allo stralcio o lo implichi.

L'onorevole Carlo Ferraris principalmente ha insistito in questo: ed allo stralcio conclude anche l'ordine del giorno dell'onorevole Rubini, a cui mandiamo l'espressione del nostro sentimento di cordoglio per la sventura che ancora ha colpito la sua famiglia, e credo in ciò d'interpretare il sentimento di tutta la Camera (*Approvazioni*). Alle stesse conclusioni verrebbe l'ordine del giorno dell'onorevole Cao-Pinna, svolto anch'esso nella discussione generale. Non

posso in nessun modo accettare nessuno di questi ordini del giorno.

L'onorevole Ferraris ha specialm nte insistito sulla necessità di non fare deleghe di poteri e sulla competenza inderogabile del Parlamento nel determinare gli ordinamenti. Che la competenza risalgga e sia sempre nel Parlamento come unica fonte, non vi ha dubbio alcuno; ma si tratta appunto di vedere, di volta in volta, di occasione in occasione, se vi è l'opportunità di determinare gli ordinamenti, o di farne delegazione.

Che si siano fatte delegazioni di poteri anche in questa speciale materia ferroviaria è fatto indiscutibile; tanto che, se si fosse voluto, si sarebbe anche potuto, con le facoltà della legge vigente, fare il raggruppamento e la sistemazione in tre direzioni compartimentali di esercizio, salvo poi a portare al Parlamento i decreti reali da convertirsi in legge.

D'altra parte, l'onorevole Ferraris, che è maestro in diritto pubblico, sa troppo bene come vi siano nella nostra legislazione delegazioni di poteri, concernenti ogni materia, perfino quella delle penalità. Se v'è parte che sembrerebbe la meno adatta a dar luogo a delegazioni di poteri, è quella del sistema punitivo; ebbene, in materia tributaria e sanitaria, abbiamo delegazioni di potere punitivo. E nella stessa materia dei lavori pubblici, ci sono perfino talune penalità che dal Parlamento furono delegate al potere esecutivo per contravvenzioni a leggi.

Non posso certamente competere coi miei colleghi in maestria circa questa materia di pubblico diritto; ma mi pare che una teoria assoluta, una delimitazione assoluta di facoltà, nella delegazione di poteri, non si possa stabilire. Di volta in volta, a seconda dell'opportunità, il Parlamento fa determinazioni o delegazioni, e perfino talvolta avoca a sè materie che ordinariamente sono affidate al potere esecutivo.

Lasciando ormai, definitivamente, le proposte di stralcio, veniamo ad un secondo gruppo d'ordini del giorno, d'emendamenti e di articoli sostitutivi coi quali si proporrebbero linee d'ordinamenti diversi... Non direi *diversi*; ma ordinamenti che sono solo parzialmente conformi a quello proposto.

Ho già notato nel discorso da me fatto nella discussione generale che s'è manifestata una assoluta identità d'opinioni intorno ai due gradi di giurisdizione nella scala dell'ordinamento; sicchè la distinzione viene nel terzo grado. Difatti, circa il rafforzare

i poteri delle sezioni, sia pure con speciale riferimento alle località portuarie, come ora ha accennato l'onorevole Salvatore Orlando, s'è manifestato un comune consentimento. E così pure per l'abolizione dei compartimenti. Le divergenze e le opposizioni sono venute successivamente, quando si trattava di stabilire le direzioni d'esercizio, che s'incardinavano sui tre servizi classici; e, mentre da alcuni s'è accettato il proposito del Governo pel decentramento, giungendo tutt'al più a dislocare queste direzioni d'esercizio, invece, secondo altri si sarebbe dovuto adottare un sistema accentrato per servizi, all'Adriatica, salvo a sfrondare gli uffici secondari ed accessori.

Ora mi pare d'aver fatto le controcritiche alle critiche, e d'aver dimostrato come vi sarebbero difficoltà ed inconvenienti gravi nell'attuare codeste idee dei miei contraddittori. Ho dimostrato che non si sono contrapposte alla proposta del Governo delle più sicure affermazioni positive. In ogni modo, dichiaro che gli oratori che hanno sostenuto questi contrari ordinamenti, non hanno convinto il Governo della necessità e della opportunità di applicarli e di rinunciare senz'altro a quei criteri che servirebbero meglio al concetto della semplificazione, che è il proposito comune. Ecco perchè noi non possiamo accettare le proposte (siano ordini del giorno o articoli sostitutivi) degli onorevoli Wollembourg e Venceslao Amici, non per negare i principi comuni che parzialmente essi stessi riconoscono, ma perchè non le possiamo ammettere come controposte di ordinamenti positivi.

Viene il terzo gruppo. In questo non si contraddice e non si pregiudica affatto a nessuno dei concetti e delle proposte del Governo, ma anzi si affermano gli stessi fini e gli stessi criteri di decentramento e di semplificazione.

Ciò che al Governo importa è che questi principi siano in modo esplicito ribaditi e che non manchino i poteri per intraprenderne l'attuazione e l'applicazione, senza rimandi e senza rinvii indeterminati.

In quanto poi alle modalità concrete dell'attuazione non vi può essere difficoltà a lasciare impregiudicata la questione e si può anche acconsentire che, nel loro studio, si tengano presenti le risultanze del dibattito parlamentare e si senta quella Commissione consultiva, che io stesso, fin da principio, ho detto che era intendimento del Governo di istituire, e ne è prova la risposta data alla Giunta del bilancio fino dai primi

giorni dei suoi lavori, quando essa con tanta ammirevole sollecitudine ha anticipato la sua convocazione per intraprendere lo studio di questo disegno di legge.

Non possiamo avere nessuna difficoltà, come dissi fin d'allora, di tradurre nel disegno di legge questa, che già era nelle proposte del Governo; e la Commissione potrà studiare senza ritardo anche nuovi tipi concreti di ordinamento, oltre alle modalità della loro attuazione.

Nè mi pare che abbiano fondamento le preoccupazioni dell'onorevole De Nava, il quale proporrebbe, col suo articolo sostitutivo, una conversione in legge per alcune delle eventuali modificazioni alle disposizioni di legge. Perchè conversione e non presentazione di un disegno *ex-novo*?

Una volta poi che si voglia seguire il sistema, che si propone da varie parti, della delegazione dei poteri, mi sembra non venga determinare che una parte dei provvedimenti presi abbia bisogno della conversione in legge ed un'altra no.

Le preoccupazioni dell'onorevole De Nava possono infine dileguarsi, riflettendo che ai fini della semplificazione e del decentramento non è detto senz'altro che sia indispensabile toccare all'organo centrale del Consiglio d'amministrazione, ai rapporti tra il direttore generale ed il Ministero.

Ciò premesso, quanto a particolari divergenze, io credo che abbiano un contenuto comune e possano quindi essere tutti accettati gli ordini del giorno e gli articoli sostitutivi proposti dall'onorevole Fera, dall'onorevole Bertolini, dall'onorevole Cavagnari, dall'onorevole De Nava, salvo a trovare la formula conciliativa e comprensiva. Sono ordini del giorno che affermano non solo principi comuni ai fini e ai propositi del Governo, ma riconfermano e rendono più larga la fiducia e più ampia la delegazione dei poteri, e quindi non v'è luogo ad opporsi.

Intermedio sarebbe l'ordine del giorno dell'onorevole Nofri e colleghi, in quanto vorrebbe fin da ora affermare l'abolizione dei Compartimenti, oltre a dare una delegazione anche più radicale di poteri al Governo.

NOFRI. Sono due parti.

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Il suo ordine del giorno ad ogni modo conferma questo, che la delegazione dei poteri al Governo non esce dal più corretto pensiero democratico, ed io prendo atto volentieri che da quella parte sia venuta la conferma di un principio giusto, che io condivido.

L'onorevole Cavagnari nel suo articolo sostitutivo, ha distinto due parti, ed egli stesso ha richiamato l'attenzione sulla distinzione. Ora, la prima parte ha comuni i concetti di cui abbiamo parlato poc'anzi; la seconda si riferisce ancora al Ministero delle ferrovie.

Ripeto che questa del Ministero delle ferrovie è una questione assolutamente indipendente e l'attuale disegno di legge, non è subordinato ad essa. Nulla toglie, qualunque risoluzione si prenda dal Parlamento, alla questione del Ministero delle ferrovie, che è sottoposta alla Giunta del bilancio, e che quando la Giunta nella sua competenza lo crederà opportuno, sarà sottoposta alla Camera. Credo quindi che l'onorevole Cavagnari non vorrà insistere che proprio si metta in votazione questa seconda parte del suo ordine del giorno.

CAVAGNARI. È un Ministero delle comunicazioni.

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Fa lo stesso. Ciò che importa è che la risoluzione di questa questione, se cioè si debba istituire o no un nuovo Ministero, non viene in nessun modo pregiudicata.

CAVAGNARI. Sta bene.

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. L'onorevole Salvatore Orlando, con quella competenza che tutti gli riconoscono, ha largamente discusso del progetto come era compilato dal Governo, della ripartizione delle direzioni di esercizio, ed ha osservato che secondo il suo avviso (certamente molto rispettabile) le correnti del traffico non consentirebbero quella ripartizione a quel modo. Io avevo già osservato che, secondo gli studi disposti all'uopo dalla Direzione generale, non si offenderebbe, ma anzi si gioverebbe alle correnti del traffico con quella ripartizione. In ogni modo è questa una questione che rimane riservata, e certamente le osservazioni fatte e gli studi proposti dall'onorevole Salvatore Orlando non potranno a meno di essere esaminati.

PASQUALINO-VASSALLO. E la costituzione della Commissione?

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Stavo per parlarne.

Vi è anche non una divergenza ma una rassomiglianza tra le proposte con cui si domanda dalle varie parti che nella costituzione della Commissione consultiva debbano essere anche comprese le rappresentanze del commercio, dell'industria e del lavoro.

Nessuna difficoltà da parte del Governo a questo. Se non che mi parrebbe che tutte le proposte e tutte le formule che sono state avanzate potrebbero essere utilmente conciliate in questa formula che il Governo ha formulato in sostituzione dell'articolo 1º dapprima proposto :

« L'amministrazione delle ferrovie dello Stato ha la diretta gestione di tutti gli affari che comunque si riferiscono all'esercizio delle linee ferroviarie e di navigazione ad essa affidate.

« Con decreti reali, udita una Commissione consultiva, nella quale saranno compresi anche rappresentanti del commercio, dell'industria e del lavoro, sarà provveduto entro il giugno 1912... (*Interruzioni del deputato Carlo Ferraris*).

Onorevole Ferraris, un termine preciso bisogna pur metterlo, e d'altra parte bisogna escludere che il termine sia così ristretto da produrre timori di uno sconvolgimento in un'epoca in cui tutti desideriamo patriotticamente che vi sia la più completa tranquillità e lo sviluppo più intenso delle feste commemorative. (*Bene!*)

Dunque : « Con decreti reali, udita una Commissione consultiva, nella quale saranno compresi anche rappresentanti del commercio, dell'industria, dell'agricoltura e del lavoro, sarà provveduto, entro il giugno 1912, a riformare l'ordinamento delle ferrovie dello Stato a scopo di semplificazione e di decentramento, con facoltà di modificare le disposizioni delle leggi vigenti, escluse quelle relative ai bilanci ed alla Commissione parlamentare di vigilanza ». (*Approvazioni - Commenti*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

ABIGNENTE, *presidente della Giunta generale del bilancio e relatore*. Onorevoli colleghi, veramente non credo che si possa far cosa utile alla legge, pronunziando altri discorsi ed è perciò che mi astengo dal parlare.

Dovrei rispondere alle osservazioni fatte dagli onorevoli Carlo Ferraris, De Nava e Cavagnari; ma in verità non me ne sento molta voglia.

L'onorevole Carlo Ferraris, con un senso squisito, ha avvertito che io era stato fatto segno ad una quantità di accuse soprattutto per ciò che riguardava l'ordinamento del 1905; ma non sono io che debbo entrare in merito a queste questioni ormai molto vecchie.

Egli deve ricordare che, nella seduta del 18 aprile 1905 egli, rispondendo all'onorevole Rosadi, prometteva che non avrebbe

fatto mutamenti nè di un uomo nè di una funzione; ma purtroppo le cose lo forzarono a prendere una rotta ben diversa; quindi mi sembra inutile fare recriminazioni.

Posso dire però che la nostra relazione del 1907 conteneva concetti i quali poi non furono approvati nè dalla Camera nè dal Senato; il Governo vinse la Commissione, ed in ciò non trovo nulla di strano... (*Interruzioni*).

Del resto noi stiamo appunto qui per manifestare le opinioni nostre; noi in quell'epoca manifestammo l'opinione dei diciotto membri della Commissione, fummo vinti e non c'è nulla da dire.

D'altra parte l'onorevole Ferraris è stato accusato di cose molto più gravi di ciò che può essere la frase di una relazione, cioè di provvedimenti i quali sarebbero non solo in contraddizione coi desiderati della Camera e del paese, ma perfino colle sue dichiarazioni consegnate negli atti parlamentari.

L'onorevole Carlo Ferraris ha parlato di pressioni, alle quali darà luogo questa formula che pare sia quella desiderata da tutti i colleghi, vale a dire a pressioni del personale e a pressioni dai centri interessati.

Sta bene; era precisamente quello che la Giunta generale del bilancio ed il Governo volevano evitare, ed a questo scopo si è concordato l'articolo in quella forma nella quale è stato presentato.

La Camera ora vuol dare maggiori poteri al Governo; ed il Governo non ha che a ringraziare la Camera di questa maggiore sua fiducia, e la Commissione non ha che a rassegnarsi a ciò che vuole la Camera. (*Commenti*).

Quanto all'amico De Nava è inutile che io faccia con lui un fatto personale. All'amico Cavagnari debbo un chiarimento sulla questione della Commissione di vigilanza.

Egli crede che noi, coll'articolo primo, abbiamo voluto riconfermare la vita di questa Commissione di vigilanza parlamentare. Niente affatto! Noi abbiamo segnato i limiti, fuori dei quali il Governo con decreti reali non può uscire.

La Giunta di vigilanza ha un compito, che è di natura essenzialmente parlamentare e politico. Era giusto che noi dicessimo: questo compito non può essere toccato con decreti reali.

Se ella avesse voluto fare qualche cosa di pratico, onorevole Cavagnari, invece di un invito del genere di quello, fatto col suo ordine del giorno, poteva benissimo pre-

sentare un articolo aggiuntivo, col quale avesse detto: « la Commissione di vigilanza, di cui all'articolo tale della legge del 1907, è abolita ». Allora la Giunta avrebbe preso la sua decisione.

Ma una proposta di tal genere non c'è, e quindi la Giunta ha creduto suo dovere di salvaguardare le prerogative parlamentari, in quanto la Commissione di vigilanza fu voluta dal Parlamento nell'interesse delle sue prerogative.

Quando ella verrà con un disegno di legge, che chieda l'abolizione di questa Commissione, noi esamineremo ex-professo se sia il caso di abolirla, o di regolarla in modo diverso. Ripeto che è inutile che io mi dilunghi.

Desidero che questa discussione si esaurisca, perchè ha durato anche troppo. (*Benissimo!*)

PRESIDENTE. L'onorevole relatore dichiara che la Giunta accetta la nuova formula dell'articolo?

ABIGNENTE, presidente della Giunta generale del bilancio e relatore. La Giunta non si oppone al volere della Camera.

PRESIDENTE. Ma io non so quale sia!... (*Ilarità*). La Camera non ha espresso alcun avviso.

ABIGNENTE, presidente della Giunta generale del bilancio e relatore. Il Governo propone una nuova redazione dell'articolo primo, e la Camera farà quello che crederà.

PRESIDENTE. Domanderò ora ai vari proponenti articoli sostitutivi, se li mantengono, o li ritirano. Poi passeremo agli emendamenti aggiuntivi, come quello dell'onorevole Nofri...

NOFRI. No, onorevole Presidente, il mio è un emendamento sostitutivo.

PRESIDENTE. Lo vedo segnato sotto il titolo « Emendamenti ». Ma, effettivamente, la sua proposta dice:

« *Sostituire dopo il 1° comma:*

« Con decreto reale, sentito il Consiglio dei ministri, sarà nominata una Commissione tecnica, composta dei rappresentanti del Parlamento, dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e delle Organizzazioni industriali, commerciali, agricole e del lavoro, al fine di proporre al Governo organiche riforme del servizio ferroviario, intese ad ottenere la maggiore semplicità ed economia funzionale.

« Le attuali direzioni e divisioni compartimentali sono soppresse; con apposite disposizioni l'Amministrazione ferroviaria conferirà alle sezioni dei singoli servizi: movimento e traffico, mantenimento e trazione

e materiale, i poteri e le autonomie necessarie, perchè possano funzionare con le stesse facoltà ora concesse alle divisioni, istituendo altre sezioni ove occorra.

« Nofri, Turati, Marangoni, Pescetti, Canepa, Chiesa Pietro, Cabrini, Trapanese, Bissolati, Casalini, Montemartini, Ivanoe Bonomi, Zerboglio, Agnini, Campanozzi, Rondani, Beltrami ».

Piuttosto bisognerà vedere come rimarrà sistemato questo primo comma! Stia tranquillo, onorevole Nofri: ho studiato abbastanza la materia!

L'onorevole Carlo Ferraris mantiene o ritira il suo ordine del giorno?

FERRARIS CARLO. Una breve osservazione.

L'onorevole ministro mi ha in certo modo fatto l'appunto di aver sollevata una questione teorica e generale sulla delegazione di poteri. Io ho invece fatta una questione strettamente specifica, come risulta dal mio ordine del giorno: non consento alla delegazione di poteri in questo caso, per la materia in discussione, ma non ho mai detto che delegazioni non si possano fare.

Ciò premesso, dichiaro che ritiro il mio ordine del giorno e voterò contro l'articolo proposto dal Governo.

PRESIDENTE. L'onorevole Wollemborg mantiene o ritira la sua proposta sostitutiva?

WOLLEMBORG. Dirò succintamente le ragioni del ritiro del mio articolo sostitutivo ed insieme del mio voto.

Fin dall'inizio della discussione di questo disegno di legge nelle Sotto-giunte del bilancio prima, e poi nella Giunta generale, posi il dilemma:

O si crede che la rete attuale sia troppo vasta per poter essere governata da un uomo solo, da un unico centro direttivo; ed allora conviene farne la ripartizione in più reti, ciascuna delle quali abbia distinta e piena individualità, con personale, materiale, e bilancio proprio, nel quale e per il quale la responsabilità amministrativa di ciascun direttore generale trovi chiaramente e precisamente ripercussione e sanzione.

O invece a ciò non si crede, almeno per ora, di dover andare, ed allora resti il sistema attuale alleggerito, sfrondato, semplificato.

Ma... ma sia unica la rete, o siano più, l'organizzazione non può che essere unitaria, senza ibridismi o sovrapposizioni, senza elementi parassitari o ingombranti, affinché,

come tra il cervello e la mano, non si frappongano nodi inceppanti, ingranaggi ritardatori, fra il centro direttivo e gli organi periferici.

Ora, poichè l'abbandono dell'indirizzo opposto a questo concetto è, in effetto, significato dalla eliminazione dell'articolo nella sua forma precedente, e nel discorso dell'onorevole ministro, ebbero accoglienza i due punti essenziali da me propugnati (abolizione delle direzioni e divisioni compartimentali, aumento delle facoltà delle sezioni); e poichè da me espressamente si escludeva ogni affrettata soluzione, io, che pure avrei preferito di veder sancita nella legge la desiderata semplificazione, a meglio armare il Governo di fronte alle resistenze locali, convinto che la bontà del pensiero da me difeso sarà riconosciuta dalla Commissione a cui il ministro intende affidarsi, non ho alcuna difficoltà di votare l'articolo 1° nel nuovo testo presentato dal Governo.

PRESIDENTE. Onorevole Fera, mantiene o ritira la sua proposta?

FERA. Noi accettiamo la formula ministeriale, e siamo specialmente lieti che vi sia stato incluso il nostro desiderio: che nella Commissione consultiva siano i rappresentanti dell'industria e del commercio, convinti come siamo che, se si vuole che questa Commissione eserciti un'azione efficace, ciò soltanto per questa via può ottenersi: quando accanto alle persone tecniche, specialmente, saranno le vive voci del paese, cioè coloro che hanno la visione generale dei bisogni economici del paese stesso.

PRESIDENTE. Do lettura dell'emendamento presentato dall'onorevole Venceslao Amici:

« Con decreto reale, sentito il Consiglio dei ministri, al fine di ottenere la maggiore semplicità ed economia, saranno stabilite le norme perchè l'Amministrazione delle ferrovie di Stato venga limitata alla parte essenziale dell'azienda, e trasformata in organizzazione a sistema funzionale con organismi locali dipendenti dalla Direzione generale composta di:

- 1° Una Direzione movimento e traffico con a capo un vice-direttore;
- 2° Una Direzione manutenzione e lavori con a capo un vice-direttore;
- 3° Un servizio per la parte amministrativa — Un servizio per studi, prodotti e tariffe approvvigionamento con a capo un vice-direttore.

« Con lo stesso decreto reale sarà trasfor-

mato il Consiglio di amministrazione, stabilendosi: che il presidente sia di nomina del Consiglio dei ministri; i membri, scelti fra noti industriali; e che il direttore generale ne sia il relatore ».

L'onorevole Venceslao Amici, mantiene o ritira la sua proposta?

AMICI VENCESLAO. L'articolo presentato dall'onorevole ministro e meglio ancora le sue dichiarazioni, in massima, rispecchiano le mie idee, posso quindi ritirare la mia proposta sostitutiva.

PRESIDENTE. L'onorevole Cao-Pinna mantiene o ritira il suo articolo sostitutivo?

CAO-PINNA. Con la nuova formula dell'articolo primo si allargano le facoltà che già la Giunta generale del bilancio dava nella sua dizione all'articolo primo. Siccome però il mio articolo sostitutivo mirava appunto a non spogliare la Camera dei suoi poteri, così non potendo consentire in una formula anche più larga, ritiro l'articolo sostitutivo e dichiaro di astenermi.

PRESIDENTE. L'onorevole Bertolini mantiene o ritira la sua proposta?

BERTOLINI. Non posso se non altamente compiacermi e ringraziare il Governo per avere esso accettata la soluzione che avevo avuto l'onore di proporre nel mio discorso. Tale soluzione aveva un solo merito, quello di corrispondere al pensiero della grande maggioranza della Camera, la quale non voleva pregiudicare nessuna delle questioni che le furono poste innanzi, neppure quella dell'abolizione delle Direzioni compartimentali, che a torto l'onorevole Wollemborg testè riteneva risolta dalle dichiarazioni del ministro.

E prendo atto, con grande compiacimento, di una dichiarazione, che non potevo dubitare l'onorevole Sacchi avrebbe fatta: cioè che, usando dei propri poteri, egli terrà in grande conto le opinioni manifestate in questa discussione.

Si tratta di una questione di reciproca fiducia: noi diamo pieni poteri perchè abbiamo fiducia che il ministro ne userà tenendo conto delle opinioni e dei desiderii manifestati dalla Camera.

In secondo luogo mi compiaccio che l'onorevole ministro abbia tranquillato una giusta preoccupazione manifestata dall'onorevole De Nava, rispetto ad un punto, che era stato oggetto di grave dissenso tra l'uno e l'altro ramo del Parlamento: se cioè dovesse, o meno, della presidenza del Consiglio di amministrazione essere investito il direttore generale.

Ringrazio l'onorevole ministro di avere nella formula conciliativa evitati due inconvenienti, a prevenire i quali io avevo creduto necessario presentare un apposito articolo senza associarmi a quelli in cui gli onorevoli Fera e De Nava avevano tradotto il mio pensiero. Il primo inconveniente era che non restasse integra la responsabilità ministeriale; e perchè rimanesse integra, bisognava che fosse completamente esclusa la presidenza del ministro nella Commissione consultiva.

In secondo luogo io mi preoccupavo che la questione abbia da essere, per quanto è possibile, legislativamente definita, ossia non debba ritornare alla Camera sotto forma di decreti reali da essere convertiti in legge.

Dichiaro naturalmente che voto l'articolo proposto dal Governo, ed esprimo l'augurio che il Governo, nell'indirizzare l'opera della Commissione, abbia da imprimervi un indirizzo tale da far finire assolutamente e completamente l'agitazione che è ancor viva intorno alla organizzazione ferroviaria.

La Commissione ha certamente bisogno di studiare: studi pure, e prenda le sue informazioni. Ma badi bene di non tramutarsi in una Commissione d'inchiesta (*Commenti — Approvazioni*), affinchè non abbia a continuare uno stato di critica e di ipercritica di tutto e di tutti che è gravissimo danno per la Amministrazione ferroviaria. (*Approvazioni*). Il disservizio, che si sta producendo per questa indisciplinazione morale in alto e in basso è purtroppo maggiore dei risultati che per un certo tempo si potranno avere dalle invocate riforme.

PRESIDENTE. L'onorevole De Nava insiste nel suo emendamento?

DE NAVA. Come la Camera ha inteso, mi ero preoccupato che nel procedere all'ordinamento delle strade ferrate potesse il Parlamento esser vulnerato, dandosi al Governo il potere di modificare anche il punto più essenziale, quello cioè che si attiene alle funzioni del Direttore generale, alla composizione del Consiglio di amministrazione ed ai rapporti della direzione generale col ministro responsabile. Ora dopo la dichiarazione del ministro Sacchi, il quale ha detto che le mie preoccupazioni possono dileguarsi, inquantochè ai fini della semplificazione e del decentramento non è indispensabile toccare questo congegno delicatissimo, che a mio avviso non si può modificare senza il voto del Parlamento, io non ho alcuna difficoltà di non insistere nel

mio articolo sostitutivo. Voterò l'articolo proposto dal Governo.

PRESIDENTE. Come la Camera ha udito, l'articolo primo, presentato oggi con nuova formula dal Governo, nel primo comma riproduce esattamente l'articolo già presentato dall'onorevole Bertolini. La seconda parte del nuovo articolo è quella a cui potrebbe riferirsi eventualmente l'opinione contraria dell'onorevole Nofri.

Chiedo quindi all'onorevole Nofri se mantenga o ritiri il suo emendamento sostitutivo al secondo comma.

NOFRI. Sulla prima parte non ho nulla da dire. Sulla seconda parte dissento, e su questa desidero parlare.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

NOFRI. L'onorevole ministro, e prima di lui gli altri colleghi che presentarono emendamenti ed ordini del giorno, concordano in questo: che in materia di modificazioni di ordinamenti ferroviari, dopo le esperienze dolorose del passato e dopo le stesse vicende della discussione odierna, conveniva affidare al Governo, senza pregiudizi di sorta in materia, una certa latitudine di poteri.

Quando però si dovè misurare questa latitudine, la maggioranza delegò i poteri in modo assoluto, mentre una minoranza, che venne poi raccolta dal ministro, subordinava in certo qual modo i poteri medesimi ad una Commissione consultiva. Or bene io e i miei colleghi per i primi, non lo dico per darci vanto, ma perchè è la verità, abbiamo presentato alla Camera ancora avanti che si iniziassero la discussione, un emendamento secondo il quale con decreto reale, sentito il Consiglio dei ministri, si doveva nominare una Commissione tecnica, che studiasse e proponesse al Governo, ecc. C. si permetta però di non consentire nella opinione che è stata poi accolta dal ministro, che cioè questi pieni poteri siano assoluti e che quindi la Commissione consultiva sia quasi come un'appendice più o meno necessaria, più o meno utile a seconda del ministro che la creerà o di quello che, eventualmente succedendo a questo, dovrà sentirne il parere.

Ora ciò, secondo me, costituisce una differenza sostanziale, in quanto noi volevamo evitare la possibilità che la Commissione potesse trovarsi davanti a questo o ad un altro ministro semplicemente a riferire, e l'altra possibilità che il ministro che ha espressa e concretata nel disegno di legge una sua concezione, potesse in ogni modo farla trionfare al di fuori e al di sopra di

questa Commissione; volevamo che questa Commissione infine avesse un potere più alto e più lato di quel che le si vuole oggi conferire.

È perciò che diciamo; la Commissione sarà nominata bensì dal ministro, composta nel modo che noi proponemmo e che il ministro stesso ha accettato, ma « al fine di proporre al Governo organiche riforme del servizio ferroviario, intese ad ottenere la maggiore semplicità ed economia funzionale ».

Evidentemente, secondo questa formula nostra, la Commissione è una vera autorità e tale che il ministro difficilmente potrebbe non tenerne conto affatto, come del resto potrebbe anche eventualmente avvenire quando le proposte della medesima non rappresentassero la sua speciale concessione.

Alcuni a questo proposito hanno detto...

PRESIDENTE. La prego di non rientrare nella discussione. Si limiti a dire se mantiene o no il suo emendamento.

NOFRI. Ed a questo io tendo. Dico il perchè questi alcuni hanno creduto di correggerci, poichè, disgraziatamente, o fortunatamente siamo stati i primi a lanciare questa idea. Hanno detto alcuni che il ministro debba essere completamente libero in materia, hanno aggiunto che dovrebbe essere libero sì da potere proporre, anche al di fuori di quel che si è detto, l'ordinamento che crederà meglio.

Ora costoro evidentemente non hanno pensato che, seguendo quell'ordine d'idee, noi avremmo dovuto votare senz'altro l'articolo proposto dal ministro, il quale non pare che abbia abbandonato completamente le idee nel medesimo contenute.

Egli le ritiene ancora migliori, ha affermato qui, e semplicemente ha aggiunto che potrebbero essere modificate da una Commissione consultiva. Ora ciò obbliga a riflettere se questa Commissione consultiva sarà veramente utile nel senso che riesca a modificare le idee del ministro o a sostituirne alcune, oppure se questa Commissione consultiva debba riuscire in semplice lascia passare delle idee o progetti del ministro.

È perciò che noi desideriamo di mantenere l'emendamento nostro così come è stato formulato, giacchè crediamo che soltanto così questa Commissione consultiva abbia quel valore che deve avere tanto di fronte all'attuale ministro che a qualunque altro suo successore. Tanto vero che abbiamo anche aggiunto, e l'onorevole Wollemborg ci aveva preceduto in questo, che

intanto si continuasse l'attuale modificazione strutturale del servizio con l'abolizione delle direzioni e delle divisioni e con la attribuzione delle loro facoltà alle sezioni.

Ora il ministro ha dichiarato apertamente e ripetutamente che su ciò siamo tutti d'accordo, che non c'è dubbio alcuno. E allora, per quale ragione vuole sospendere anche questa modificazione strutturale che è già stata iniziata e che non turberebbe in niente l'ordinamento nostro? Per quale ragione egli non accetta quest'aggiunta all'emendamento nostro? Questo io domando, perchè evidentemente sarebbe tanto tempo guadagnato e non comprometterebbe per nulla nè gli studi della Commissione nè eventuali modificazioni che venissero dal ministro, inquantochè egli ha riconosciuto che all'infuori e al di sopra di queste modificazioni, cioè del demandare alle sezioni le attuali competenze delle direzioni compartimentali e delle divisioni, c'è l'altra questione sulla quale ci siamo divisi, cioè sull'unicità dei servizi centrali o sul loro decentramento in varie direzioni.

Pertanto, per queste ragioni, noi insistiamo nel nostro emendamento.

PRESIDENTE. Allora mantiene la seconda parte?

NOFRI. La seconda parte.

PRESIDENTE. Domando ora all'onorevole Montù se mantenga il suo emendamento.

MONTÙ. Io ho già svolto completamente il mio emendamento. Mi permetto però di osservare che nella realtà del fatto, almeno per quelli che, non furono qui presenti alla discussione, se non qui, fuori almeno apparirà che effettivamente le massime del riordinamento strutturale siano state stralciate dall'articolo primo.

La realtà è proprio questa, onorevoli colleghi; dopo tante professioni di attaccamento alle proposte di riordinamento tecnico-strutturale, ora l'articolo primo rimane in questa parte, soprattutto essenziale, stralciato!

Ora io ricordo le esplicite dichiarazioni dell'onorevole ministro e quelle del relatore e presidente della Giunta del rilancio; e se pure, in contrasto a quello che speravo e che avevo buon diritto di attendermi, ora di principio informatore tecnico, di riordinamento strutturale nulla più esisterà, e tutto la Commissione dovrà studiare e proporre, mi permetto però di osservare che faccio eco a quanto ha detto l'onorevole Bertolini, in quanto questa Commissione non si tramuti in una Commissione d'inchiesta.

Desidero poi dire forte che assolutamente il riordinamento è urgente e necessario e che, se io avevo approvato il qui indicato riordinamento, pur incontrando ostilità e contrasti, e se da questo fatto è derivato che qui, come rilevò l'onorevole Abignente, molte discussioni furono fatte sotto pressioni extra-parlamentari, tutto ciò fu perchè per il riordinamento proposto si distruggevano diversi posti, e di dirigenza e esecutivi. Ora questo è assolutamente necessario che coraggiosamente si faccia per ottenere la semplificazione e il decentramento tanto invocati, e conseguentemente economie e miglior rendimento di personale e di materiale. E consenta anche, onorevole ministro, le affermi che urge assolutamente fare qualche cosa per il buon andamento dell'amministrazione; bisogna, anzi urge spezzare alcune oligarchie che sono assolutamente deleterie al buon andamento del servizio stesso. Col riordinamento proposto questo si faceva, ed ecco perchè fu tanto osteggiato! (*Bene!*)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro dei lavori pubblici.

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Dirò poche parole semplicemente per fare un'osservazione.

All'onorevole Montù ho già risposto: e consento con lui nei principii fondamentali, che non saranno nè pregiudicati nè feriti in alcun modo.

All'onorevole Nofri faccio osservare che vi è realmente un punto in cui l'emendamento suo e dei suoi compagni, si diversifica dall'articolo proposto; ma non è nella prima parte, cioè quella che ha riferimento alla Commissione. Egli insiste nelle parole: « con facoltà di proporre ». S'intende: nominando una Commissione consultiva, quale altra facoltà le si può dare se non quella di proporre? E d'altra parte, non può disconoscersi la facoltà del Governo di seguirne o no, i dettami.

Naturalmente il Governo, anzi qualunque Governo, terrà in grandissimo conto le proposte di una così autorevole Commissione, e non potrà facilmente scostarsi dal suo avviso.

Quindi, per la prima parte, non vi è diversità.

La diversità è nella seconda parte, perchè l'onorevole Nofri vorrebbe sin d'ora si affermasse l'abolizione dei compartimenti. Ma, di fronte al sistema adottato, o si adotta il sistema di entrare, come parecchi oratori avevano sostenuto, nella delimitazione degli ordinamenti, o invece si adotta

il sistema di deferire i poteri in questa parte al Governo; ed allora non conviene determinare una parte dell'ordinamento. Ciò è stato, con equanime precisione, riconosciuto dall'onorevole Wollemborg; ed anche l'onorevole Nofri potrebbe imitarlo, nell'intento di affermare la sostanziale comunanza dell'idea riformatrice, che ispira la delegazione dei poteri e la nomina della Commissione. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Onorevole Nofri, dopo queste ultime dichiarazioni, insiste ancora nel suo articolo sostitutivo?

NOFRI. Insisto.

CAVAGNARI. Anch'io, onorevole Presidente, dovrei dichiarare se mantengo o ritiro il mio articolo sostitutivo.

PRESIDENTE. Ha perfettamente ragione, onorevole Cavagnari. Ma ha parlato tanto sull'argomento, che credevo non avesse altro da dire. (*Si ride*).

Parli pure.

CAVAGNARI. Nell'interesse del disegno di legge io rinunzio al mio articolo sostitutivo (*Bene! Bravo!*) anche disposto ad inghiottire i duerospirappresentati dal termine del 30 giugno 1912 e dal Comitato parlamentare di vigilanza.

Ma faccio l'augurio che tutti i colleghi vengano alla Tribuna parlamentare a criticare severamente l'opera dell'Amministrazione ferroviaria tutte le volte che essa appaia deficiente nel loro fermo convincimento; perchè non temo che tale critica, ispirata all'adempimento di un dovere sacrosanto e ad un desiderio che le cose procedano meglio, sia causa di iattura ad un'Amministrazione seria e ben regolata: chè se questa iattura l'Amministrazione delle ferrovie sentisse, ciò significherebbe che essa, oltre a respingere ogni controllo, non vuole neppure quello della tribuna parlamentare. (*Benissimo!*)

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, metto a partito la prima parte dell'articolo 1°, nella sua nuova redazione, di cui do lettura:

« L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato ha la diretta gestione di tutti gli affari, che comunque si riferiscono all'esercizio delle linee ferroviarie e di navigazione ad essa affidate ».

(*E approvata*).

La seconda parte è così concepita:

« Con decreti reali, udita una Commissione consultiva, nella quale saranno compresi anche rappresentanti del commercio, dell'industria, dell'agricoltura e del lavoro, sarà

provveduto entro il giugno 1912, a riformare l'ordinamento delle ferrovie dello Stato a scopo di semplificazione e di decentramento, con facoltà di modificare le disposizioni delle leggi vigenti, escluse quelle relative ai bilanci ed alla Commissione parlamentare di vigilanza ».

Per questa seconda parte erano state proposte altre formule. Però soltanto l'onorevole Nofri mantiene la sua firmata anche da altri colleghi, così concepita:

« Con decreto reale, sentito il Consiglio dei ministri, sarà nominata una Commissione tecnica, composta dei rappresentanti del Parlamento, dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e delle Organizzazioni industriali, commerciali, agricole e del lavoro, al fine di proporre al Governo organiche riforme del servizio ferroviario, intese ad ottenere la maggiore semplicità ed economia funzionale.

« Le attuali direzioni e divisioni compartimentali sono soppresse; con apposite disposizioni l'Amministrazione ferroviaria conferirà alle sezioni dei singoli servizi: movimento e traffico, mantenimento e trazione e materiale, i poteri e le autonomie necessarie, perchè possano funzionare con le stesse facoltà ora concesse alle divisioni, istituendo altre sezioni ove occorra ».

Il Governo e la Commissione non accettano questa formula dell'onorevole Nofri.

La pongo a partite.

(Non è approvata).

Metto a partito la seconda parte dell'articolo nuovamente redatto dal Governo, e della quale ho già dato lettura.

(È approvata).

Viene ora l'ordine del giorno della Commissione:

« La Camera invita il Governo a dettare, nell'attuazione del nuovo ordinamento, opportune norme per contenere nei limiti strettamente necessari l'assunzione del personale ».

Mi sembra che questo ordine del giorno potrebbe restare soltanto come raccomandazione.

ABIGNENTE, *presidente della Giunta generale del bilancio e relatore*. È naturale. Visto che sono stati soppressi due commi, è evidente che viene tramutato in una raccomandazione.

PRESIDENTE. Mi sembra che sia meglio rimettere il seguito di questa discussione a domani. (Sì! sì!)

Il seguito della discussione è rimesso a domani.

Dimissioni del deputato Greppi.

PRESIDENTE. Do comunicazione alla Camera della seguente lettera:

« Onorevole signor Presidente,

« L'ufficio che ho assunto di capo della Amministrazione comunale di Milano, mi spinge a rassegnare le dimissioni da deputato.

« È questo il sacrificio maggiore che mi imponga ciò che parmi dovere mio, poichè è duro abbandonare il maggiore corpo elettivo della Nazione, abbandonare i colleghi che hanno sempre dimostrato per me tanta benevolenza e rinunciare alla partecipazione, pur modestissima, nei comuni lavori, quando essi sono affidati alla direzione così illuminata, così imparziale della E. V. che mi onoro di poter chiamare altresì mio concittadino.

« Possa l'adempimento ingrato di un primo dovere abituarci a fare il dovere mio in qualsiasi altra circostanza.

« *Devotissimo*

« EMANUELE GREPPI ».

Ha facoltà di parlare l'onorevole Carmine.

CARMINE. Il motivo pel quale il nostro collega Greppi si è indotto a rassegnare le sue dimissioni, è di tal natura, da non permettere alcuna iniziativa per proporre di invitarlo, secondo la cortese consuetudine della Camera, a recedere dalla sua determinazione.

Nel momento però in cui siamo per prendere atto di queste dimissioni, mi si consenta di esprimere il più vivo rammarico per l'uscita dalla nostra Assemblea di un deputato che, per il suo valore, per la fermezza del suo carattere, per la costante serenità del suo giudizio, aveva saputo meritare la stima, la considerazione e l'affetto di tutti i colleghi. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole presidente del Consiglio.

LUZZATTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Il Governo si associa alle nobilissime parole pronunciate dall'onorevole Carmine.

PRESIDENTE. Io pure, a nome della Camera, mi associo alle espressioni di ram-

marico del collega Carmine e dell'onorevole presidente del Consiglio; ed aggiungo personalmente il mio grato animo per le parole così cortesi ed affettuose che l'onorevole Greppi ha creduto di indirizzare anche a me, in questo momento, in cui egli ha così nobilmente sentito il suo altissimo dovere. Io gli auguro fortuna nell'adempimento del nuovo e grave compito che si è assunto; e ciò dico anche nell'interesse della nobile città di Milano. (*Vive approvazioni*).

Do atto all'onorevole Emanuele Greppi, delle sue dimissioni, e dichiaro vacante il secondo Collegio di Milano.

Interrogazioni e interpellanza.

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

CAMERINI, segretario, legge:

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro di agricoltura, industria e commercio, per sapere da che proviene il ritardo a bandire gli esami per aspiranti conduttori di caldaie a vapore da parte della Prefettura di Napoli, ritardo che produce grave danno a molti giovani operai meridionali, i quali hanno bisogno della relativa patente.

« Zaccagnino ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle poste e telegrafi, per conoscere quali ragioni lo abbiano indotto ad abolire quasi completamente il lavoro straordinario negli uffici postali e telegrafici di Ancona, rendendo così assai difficoltose le condizioni di vita di quegli impiegati.

« Bocconi ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione perchè dica se e come intenda provvedere alla urgente necessità di migliorare le condizioni economiche dei segretari dei regi licei-ginnasi e delle regie scuole normali.

« Bocconi ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare gli onorevoli ministri dell'interno e del tesoro per sapere se, in occasione del progetto di legge 21 dicembre 1910, n. 738, per la estensione del suffragio elettorale, ecc., non credano molto opportuna la ristampa della relazione 21 dicembre 1880 dell'onorevole Giuseppe Zanardelli sul disegno di legge 31 maggio stesso anno, monumento insigne

di sapienza, non soltanto intrinsecamente, ma anche per le alte personalità della Camera, di cui esprimeva le convinzioni meditate, e della quale l'Archivio non possiede nessuna copia, mentre nella Biblioteca della Camera dei deputati, esiste della medesima, un solo esemplare.

« Eugenio Valli ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno per sapere quali misure di difesa egli abbia preso e quali altre intenda prendere contro il pericolo dei morbi epidemici a cui sono esposti i porti di approdo delle linee di navigazione del Mar Nero e dell'Estremo Oriente.

« Caetani ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro delle poste e dei telegrafi per sapere se quest'anno si rinnoverà lo scorcio, che ebbe già a lamentarsi l'anno scorso, e cioè che la distribuzione della corrispondenza in arrivo alle ore 16 a Piedimonte d'Alife da Cajanello, la quale nei mesi invernali viene prontamente eseguita, sia poi nei mesi estivi rimandata all'indomani ritardandola cioè di più che ore 16 da quella dell'arrivo.

« Scorcianini-Coppola ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro dei lavori pubblici, per sapere se intenda effettuare, a partire dalla applicazione del prossimo orario estivo, le indispensabili migliorie richieste, per la linea Milano-Lecco-Valtellina, dalle Deputazioni provinciali di Como e Sondrio, e dai rappresentanti politici, amministrativi e commerciali delle due provincie, intervenuti alla conferenza-oraria di Novara; migliorie consistenti: 1° nel ripristino, con lieve protrazione d'orario, del diretto delle 19, da Milano per Lecco, che ancora esiste nell'orario invernale; 2° nella istituzione di un diretto mattutino da Lecco per Milano, fra le 6 e le 7; 3° nello sdoppiamento in un direttissimo e in un diretto del treno 340 in partenza da Milano alle 16.40; 4° nella istituzione di una coppia di diretti Milano-Lecco, e viceversa, al posto dell'omnibus attuale delle 13, che dovrebbe protrarsi di un'ora circa. (*L'interrogante chiede la risposta iscritta*).

« Cermenati ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, perchè voglia dichiarare le ragioni che muovono le Fer-

rovie di Stato a sopprimere la pesatura dei carboni nei vapori diretti alle Ferrovie stesse; e se, questo provvedimento sia generale, ovvero particolare al porto di Ancona. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Pacetti ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare i ministri dell'interno e delle finanze per quali ragioni, contro ogni principio d'equità, agli impiegati civili residenti in Castoreale, dove, secondo affermazioni dell'Amministrazione comunale fondate su accertamenti eseguiti dalla locale agenzia delle imposte, si avrebbe avuto nel terremoto del 1908 una percentuale di danni del 72 %, non è stato concesso lo stesso trattamento accordato agli impiegati di Palmi. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Di Sant'Onofrio ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro dei lavori pubblici per sapere se non creda di sollecitare dalla Direzione generale delle ferrovie l'attuazione dei miglioramenti alla stazione di Bra, da tempo promessi, già studiati in tutti i loro dettagli e ormai imperiosamente richiesti dalle esigenze del traffico. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Rebaudengo ».

« I sottoscritti chiedono di interpellare il ministro della marina, sulla scuola militare di sanità marittima.

« Castellino, Quirolo ».

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

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

Presentazione di proposte di legge.

PRESIDENTE. L'onorevole Pietravalle ed altri deputati hanno presentato una proposta di legge che sarà trasmessa agli Uffici perchè ne autorizzino, se credano, la lettura.

Per l'ordine del giorno.

PRESIDENTE. L'onorevole Gallenga ha chiesto di parlare. Ne ha facoltà.

GALLENGA. Ho avuto l'onore di presentare, insieme con altri colleghi, una mo-

zione sulla viabilità della città di Roma, specialmente in occasione delle feste del cinquantenario.

Ora mi parrebbe opportuno che lo svolgimento di questa mozione fosse fatto il più presto possibile, sia perchè altrimenti passa il cinquantenario e la mozione non ha più ragione di essere, sia perchè ho il vivo desiderio, anche a nome di altri colleghi, di chiarire subito il vero significato della mozione stessa, per troncane qualunque altra interpretazione che potesse esserle data.

PRESIDENTE. Ella dunque, come primo firmatario, chiede che si stabilisca il giorno per la discussione di questa mozione. Che giorno propone?

GALLENGA. Al più presto possibile.

LUZZATTI, presidente del Consiglio, ministro dell'interno. L'onorevole Gallenga è nel suo diritto; ma mi pare che potrebbe fare una interrogazione invece di una mozione, ed il Governo risponderrebbe.

PRESIDENTE. Ormai è all'ordine del giorno come mozione; ed è firmata da parecchi deputati.

LUZZATTI, presidente del Consiglio, ministro dell'interno. Non so se il ministro dei lavori pubblici, che s'è occupato della viabilità dell'Italia, abbia fatto studi speciali su quella di Roma... (*Si ride*).

È lui che deve dire se e quando possa rispondere.

PRESIDENTE. Poichè l'onorevole Gallenga, usando del suo diritto, ha chiesto di svolgere questa mozione, se il Governo crede di potere adesso indicare il giorno dello svolgimento della mozione stessa, lo indichi; se no, può riserbarsi di indicarlo, dichiarando all'onorevole Gallenga che, in una delle prossime sedute, manifesterà il suo proposito. (*Benissimo!*)

LUZZATTI, presidente del Consiglio, ministro dell'interno. Ringrazio l'onorevole Presidente, che mi suggerisce questo strattagemma. (*ilarità*). Dunque, ci riserviamo!...

GALLENGA. Confido nel Governo, sperando che una risposta mi verrà data con sollecitudine.

SACCHI, ministro dei lavori pubblici. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SACCHI, ministro dei lavori pubblici. Circa la competenza, è alquanto dubbio se essa sia del ministro dei lavori pubblici o del ministro dell'interno, (*Si ride*) trattandosi della viabilità di un'amministrazione comunale.

PRESIDENTE. La mozione è diretta al Governo.

GALLENZA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GALLENZA. Le ragioni che m'hanno indotto a raccomandare che la mia mozione venga svolta al più presto, m'obbligano ad insistere.

Se il Governo non vuole stabilire un giorno prossimo, mi rivolgerò alla cortesia del Presidente della Camera, chiedendo che egli lo stabilisca. (*Commenti animati*).

PRESIDENTE. Senta, onorevole Gallenga: il deputato, che ha presentato una mozione, ha diritto di chiedere che sia stabilito il giorno per discuterla. Ora il Governo ha dichiarato che esso si riserva di dire, in una delle prossime sedute, quando lo svolgimento della sua mozione potrà aver luogo.

Ciò essendo, mi pare che lei, per ora, dovrebbe tenersi pago. In ogni modo, a suo tempo, se crederà di far valere il suo diritto, lo farà. Ed ulteriormente il suo diritto è d'appellarsene alla Camera.

LUZZATTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Venerdì dirò alla Camera quando potrà aver luogo lo svolgimento di questa mozione. (*Commenti*).

DENTICE. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DENTICE. Prego il Presidente e la Camera di permettermi di svolgere domani, in principio di seduta, una mia proposta di legge...

Voci. Che cosa riguarda?

DENTICE. Una tombola telegrafica... (*ilarità*) a favore degli ospedali *Umberto I*, di Nocera Inferiore ed *Andrea Tortora*, di Pagani.

PRESIDENTE. Domani, dopo le interrogazioni.

DENTICE. Sta bene.

La seduta termina alle 18.35.

Ordine del giorno per la seduta di domani:

1. Interrogazioni.

2. Svolgimento di una proposta di legge del deputato Dentice per una tombola a favore degli ospedali di Nocera Inferiore e di Pagani.

Seguito della discussione sui disegni di legge:

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

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

Discussione dei disegni di legge:

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

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

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

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

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

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

11. Riordinamento del personale dei disegnatori della Regia Marina (731).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

21. Proroga del periodo assegnato per il pagamento delle annualità dovute dai comuni delle provincie Venete e di Mantova,

in rimborso delle somme pagate dallo Stato per spedalità di sudditi poveri italiani ricoverati negli ospedali Austro-Ungarici ai sensi della legge 21 gennaio 1897, n. 35 (186).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

32. Disposizioni sul reato di diffamazione (85).

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

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

35. Provvedimenti riguardanti il personale della giustizia militare, il personale civile dell'Istituto geografico militare, i mae-

stri civili delle scuole militari ed i farmacisti militari (695).

36. Conversione in legge del regio decreto 13 giugno 1909, n. 511, riguardante l'attuazione della tariffa eccezionale n. 1011 P. V. per le spedizioni in ferrovia di acqua dolce potabile trasportata per conto di Municipii e da essi distribuita direttamente ai consumatori nonchè per conto di Amministrazioni dello Stato (725).

37. Conversione in legge del regio decreto n. 558 del 29 luglio 1909 riguardante modificazioni alle tariffe e condizioni per trasporti in considerazione della legge 7 luglio 1907, n. 489, sul riposo settimanale (726).

38. Permuta di un oggetto appartenente al Museo Nazionale di Napoli con altro appartenente ai Reali Musei di Berlino (752).

39. Tramutamento in tombola della lotteria a favore degli ospedali di Campobasso, Isernia, Larino e Venafro e degli asili infantili di Agnone, Bojano, Capracotta e Palata (774).

40. Sospensione delle autorizzazioni di tombole e lotterie nazionali. (*Approvato dal Senato*) 684).

41. Costituzione in comune di Calciano frazione del comune di Garaguso (761).

42. Demanda a procedere contro il deputato Crespi Daniele, per oltraggio a pubblico ufficiale (230).

Sospesa la discussione:

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

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

PROF. EMILIO PIOVANELLI

Capo dell'Ufficio di Revisione e Stenografia

Roma, 1911 — Tipografia della Camera dei Deputati.