

## CCLXXXIII.

## TORNATA DI MARTEDÌ 28 FEBBRAIO 1911

## PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MARCORA.

## INDICE.

<b>Atti vari</b> . . . . .	Pag. 12716	Industria mineraria metallifera nel Consiglio superiore del lavoro:	
<b>Autorizzazione</b> a procedere:		LUCIANI, <i>sottosegretario di Stato</i> . . . . .	Pag. 12669
contro il deputato Daniele Crespi ( <i>Negata</i> ). . . . .	12672	MONTÙ . . . . .	12669
<b>Comunicazioni</b> del Presidente ( <i>Invito ai funerali in memoria di Re Umberto I</i> . . . . .)	12666	Maggiore medico sulla nave scuola <i>Lepanto</i> e sulla <i>Dante Alighieri</i> :	
<b>Disegni di legge</b> ( <i>Presentazione</i> ):		BERGAMASCO, <i>sottosegretario di Stato</i> . . . . .	12671
Note di variazione ai bilanci dell'interno, degli affari esteri, dell'istruzione pubblica, della marina, dell'agricoltura, industria e commercio, delle grazie e giustizia e del fondo per il culto (TEDESCO) . . . . .	12676	QUEIROLO . . . . .	12672
Modificazioni al ruolo organico del personale dell'agenzia delle imposte dirette e del catasto (FACTA) . . . . .	12676	<b>Mozione</b> ( <i>Seguito e fine della discussione</i> ). . . . .	12672
Modificazioni all'ordinamento delle ferrovie dello Stato ( <i>Seguito della discussione</i> ) . . . . .	12676	Regi pensionati . . . . .	12672
ABIGNENTE, <i>presidente e relatore</i> . . . . .	12687	ASTENGO . . . . .	12673
BUONANNO . . . . .	12695-12701	PRESIDENTE . . . . .	12673
CAMPANOZZI . . . . .	12708	TEDESCO, <i>ministro</i> . . . . .	12673
CANEPA . . . . .	12696-12701	<b>Osservazioni e proposte:</b>	
CORNAGGIA . . . . .	12704	Notizie sulla salute del senatore Fogazzaro. . . . .	12666
CORNIANI . . . . .	12696	PRESIDENTE . . . . .	12666
D'ALI . . . . .	12696	Lavori parlamentari. . . . .	12673-76-12715
DENTICE . . . . .	12684-92	<b>Relazioni</b> ( <i>Presentazione</i> ):	
MACAGGI . . . . .	12685	Domanda di procedere contro il deputato Odorico (MEZZANOTTE). . . . .	12666
MOLINA . . . . .	12698	Tomba di Camillo Cavour (MARTINI) . . . . .	12672
MONTÙ . . . . .	12694-12701-13	Provvedimenti per estendere l'azione della regia stazione sperimentale di granicoltura di Rieti (SOLDATI-TIBURZI) . . . . .	12693
MORPURGÒ . . . . .	12698-12701-704	Domanda di autorizzazione a procedere in giudizio contro il deputato Trapanese (TURATI) . . . . .	12714
NOFRI . . . . .	12678-91-93-12704-707-12	<b>Rinvio d'interrogazione</b> . . . . .	12671
PRESIDENTE . . . . .	12676	<b>Sospensione della seduta</b> . . . . .	12666-93
RUBINI . . . . .	12680-92-98-12703-704		
SACCHI, <i>ministro</i> . . . . .	12689-92-12700-704-705-711-13		
TURATI . . . . .	12676-12705-706		
WOLLEMBORG . . . . .	12677-91-12704		
<b>Interrogazioni:</b>			
Pesatura dei carboni ferroviari (PACETTI):			
DE SETA, <i>sottosegretario di Stato</i> (R. S.) . . . . .	12666		
Stazione di Bra (REBAUDENGO):			
DE SETA, <i>sottosegretario di Stato</i> (R. S.) . . . . .	12667		
Linea Milano-Lecco-Valtellina (CERMENTATI):			
DE SETA, <i>sottosegretario di Stato</i> (R. S.) . . . . .	12667		
Casi di lebbra a Cusano sul Seveso:			
CALISSANO, <i>sottosegretario di Stato</i> . . . . .	12668		
TAVERNA . . . . .	12669		

La seduta comincia alle 14.5.

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

(È approvato).

### Petizione.

PRESIDENTE. Si dia lettura del sunto di una petizione.

DE AMICIS, *segretario*, legge:

7076. La Deputazione provinciale di Cantanzaro fa voti che sia sollecitamente discussa e approvata la proposta di legge di iniziativa dell'onorevole Scorcianini-Coppola sulle strade rurali.

### Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedi, per motivi di famiglia, gli onorevoli: Rienzi, di giorni 8, Lucchini, di 8, D'Oria, di 3; per motivi di salute, gli onorevoli: Alfredo Baccelli, di giorni 5, Giacinto Gallina, di 5; per ufficio pubblico, gli onorevoli: Santoliquido, di giorni 15, Rava, di 5.

(Sono conceduti).

### Presentazione di una relazione.

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

MEZZANOTTE. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sulla domanda di autorizzazione a procedere contro l'onorevole Odorico per contravvenzione al regolamento per i veicoli a trazione meccanica senza guida di rotaie.

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

(Sono presenti nell'Aula pochi deputati).

PRESIDENTE. In attesa di altri onorevoli deputati, sospendo la seduta per dieci minuti.

(La seduta è sospesa alle 14.10 e ripresa alle 14.20).

### Comunicazioni del Presidente.

PRESIDENTE. Comunico alla Camera il seguente telegramma:

« Certo di interpretare il desiderio di Vostra Eccellenza partecipo che il senatore Fogazzaro trascorse la notte tranquillamente. Le sue condizioni odierne soddisfacenti fanno ritenere che possa domani essere operato.

« Ossequi

« Il Prefetto di Vicenza:

« FACCIOLATI ».

Auguro, a nome di tutta la Camera che l'operazione abbia esito felice (Approvazioni).

Comunico alla Camera la seguente lettera:

Roma, 17 febbraio 1911.

« Il 14 marzo prossimo venturo alle ore 10,30, a cura di questo Ministero, sarà celebrato al Pantheon, l'annuale solenne funerale in memoria del compianto Re Umberto I.

« Mentre ho l'onore di renderne informata la Eccellenza Vostra, La prego di volere provvedere affinché una Rappresentanza di codesto onorevole Consesso presenzi la pia cerimonia.

« Con alta considerazione

« Il ministro dell'interno:

« LUZZATTI ».

La Camera ha da molti anni reputato che non occorresse nominare una speciale rappresentanza, ma che tutti i deputati presenti si considerassero invitati a presenziare la pia cerimonia.

Quindi anche quest'anno tutti i deputati presenti in Roma s'intendono invitati al funerale in memoria del compianto Re Umberto I. (Benissimo!).

### Interrogazioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca le interrogazioni.

L'onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici annunzia di aver dato risposta scritta all'interrogazione dell'onorevole Pacetti « perchè voglia dichiarare le ragioni che muovono le Ferrovie 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 ».

RISPOSTA SCRITTA. — « Il peso dei carboni acquistati all'estero dall'Amministrazione ferroviaria e trasportati in Italia a mezzo dei vapori, viene dalla Amministrazione stessa verificato oltrechè all'atto del carico nei porti di origine, anche nei porti di arrivo in due modi diversi: cioè, o mediante pesatura a bordo all'atto dell'estrazione dalle stive, o mediante pesatura dei vagoni carichi di combustibile sui bilici ferroviari esistenti sulle calate portuali.

« Questo secondo sistema riesce assai più economico del primo, e può adottarsi ogni volta che il carbone passa direttamente sui vagoni dal vapore affiancato alla banchina.

« Pel trasbordo dei carboni delle ferrovie nel porto di Ancona, fino dal 1907, stipulandosi un nuovo contratto con le locali cooperative, fu in esso stabilito che di massima la pesatura a bordo non sarebbe stata eseguita per il carbone trasbordato direttamente dai vagoni ai vagoni; però di fatto tale clausola, contro cui sollevarono proteste i pesatori del porto, rimase per allora inapplicata tenuto anche conto che per le condizioni locali il quantitativo di carbone

che veniva scaricato direttamente sui carri era assai limitato.

« Rinnovatosi poi detto contratto nel gennaio 1910, l'Amministrazione non potè a meno, nel suo interesse, di tornare ad includervi la clausola in discorso col proposito di cominciare effettivamente ad applicarla, inquanto si era intanto venuto a rendere possibile, in molto maggior proporzione di prima, l'affiancamento dei piroscafi ed il conseguente scarico dei carboni e quindi si manifestava del tutto inopportuna la continuazione della pesatura a bordo, che, giova notare, è generalmente omessa da tutte le ditte che nel porto di Ancona ricevono carboni anche per quantità superiori alle ferrovie.

« Contro di ciò però protestarono nuovamente i pesatori, e per un riguardo alle condizioni di tale classe, fu dall'Amministrazione ferroviaria, d'accordo col ministro del tempo, stabilito che all'applicazione del nuovo sistema non si sarebbe proceduto subito integralmente, ma per gradi, riducendo progressivamente la pesatura a bordo, così che dopo 18 mesi restasse limitata a soli due decimi il quantitativo totale.

« A tale programma, che venne a suo tempo comunicato alle autorità locali, l'Amministrazione ferroviaria si è regolarmente attenuta; anzi mentre secondo esso, su un totale di tonnellate 73,969 di carbone ricevute nel porto di Ancona dal 1º febbraio 1910 (data da cui si iniziò la riduzione graduale) fino a tutto gennaio 1911, si sarebbe dovuto pesare a bordo non più di tonnellate 46,678, invece ne sono state pesate 49,290, con un aumento di 2,612 sullo stabilito.

« Il provvedimento dunque di cui tratta l'interrogazione, non si riferisce alla completa soppressione della pesatura a bordo, ma all'applicazione del programma di graduale riduzione da oltre un anno fissato.

« La cosa poi non è speciale al porto di Ancona, poichè tra i porti ove si ricevono carboni dalle ferrovie, ve ne sono alcuni dove nello scorso anno non è stata pesata a bordo neppure una tonnellata, e sulla quantità complessiva di carbone ricevuto in tutti i porti del Regno (tonnellate 1,131,529) sta di fatto che la pesatura a bordo è stata omessa per una metà, mentre nell'altra metà sono compresi tutti i vapori scaricati a mezzo di chiatte e barche.

« D'altra parte l'Amministrazione non può abbandonare il sistema della pesatura a mezzo di bilici, poichè, mentre esso è tale

da tutelare nel modo più conveniente i suoi interessi, rappresenta, come si è detto, una sensibile economia a cui essa non può rinunciare.

« Il sottosegretario di Stato

« DE SETA ».

PRESIDENTE. Lo stesso onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici annunzia di aver dato risposta scritta alla interrogazione dell'onorevole Rebaudengo « 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 ».

RISPOSTA SCRITTA. — « Pur riconoscendo l'opportunità dell'ampliamento della stazione di Bra, l'Amministrazione ferroviaria non ha potuto ancora provvedervi, dati i molti lavori che si richiedevano per mettere in condizioni di regolare esercizio altre stazioni dove erano maggiori i bisogni, e dati altresì i limiti dalla legge fissati sia per gli impegni annuali che l'Amministrazione può assumere per i lavori e provviste in conto patrimoniale, sia per le somme che annualmente essa può spendere sui fondi a tal fine messi a disposizione del Tesoro.

« Tuttavia è già stato studiato e concretato fra i vari Servizi interessati il piano generale per l'ampliamento e sistemazione di detta stazione, ed è in corso di avanzata compilazione la proposta per le espropriazioni. A tale proposta sarà poi fatta prontamente seguire la compilazione del progetto concreto per l'esecuzione di un primo gruppo di lavori, a cui l'Amministrazione vedrà di dar corso compatibilmente, ben inteso, con quanto saranno per permettere i limiti per gli impegni e le spese in conto patrimoniale di cui sopra è parola.

« Il sottosegretario di Stato

« DE SETA ».

PRESIDENTE. Lo stesso onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici annunzia di aver dato risposta scritta all'interrogazione dell'onorevole Cermenati, « 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, migliori con-

sistenti: 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 ».

RISPOSTA SCRITTA. — « Sono stati disposti gli accertamenti opportuni per vedere di secondare possibilmente i desideri espressi dall'onorevole interrogante circa miglioramenti d'orari sulla linea Milano Lecco-Valtellina.

« Si fa pertanto riserva di comunicare i provvedimenti che potranno adottarsi in relazione ai risultati delle indagini disposte.

« Il sottosegretario di Stato  
« DE SETA ».

PRESIDENTE. La prima interrogazione all'ordine del giorno è dell'onorevole Taverna, al ministro dell'interno, « sui provvedimenti presi in merito ai casi di lebbra manifestatisi a Cusano sul Seveso, nonchè sulle disposizioni da darsi per l'immediato ricovero dei colpiti, onde evitare il ripetersi di fatti di recente avvenuti ».

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

CALISSANO, *sottosegretario di Stato per l'interno*. Il giorno 7 febbraio corrente presentavasi all'Ospedale Maggiore di Milano un certo Primo Gennari che proveniva da Cusano Seveso, ove erasi traslocato da breve tempo da Azzanello di Cremona.

L'ufficio di accettazione dell'Ospedale lo respingeva, perchè lo trovava sprovvisto dell'obbligazione del rispettivo Municipio per il pagamento delle spese di ricovero e nonostante possedesse la dichiarazione per il ricovero d'urgenza.

Dirò fra qualche momento il motivo di questo eccezionale fatto; intanto il Gennari, ritornato a Cusano, si provvedeva del foglio di obbligazione ed il giorno successivo, ritornato a Milano, veniva ricoverato nell'Ospedale Maggiore.

Ma intanto immediatamente si provvedeva a tutto ciò che l'igiene consigliava per la disinfezione del luogo d'onde egli proveniva; se non che in quella circostanza un esame accurato fatto dai medici igienisti metteva in chiaro che anche i genitori del

Gennari erano lebbrosi così che anch'essi venivano inviati e ricoverati all'Ospedale Maggiore.

Si provvide, come d'altronde l'onorevole Taverna non ignorerà, a tutte quelle altre pratiche di disinfezione e di prevenzione, che sono raccomandate dalle leggi e dai regolamenti.

Ma quale è il fatto saliente? Il rifiuto opposto il 7 febbraio per parte dell'Ospedale Maggiore all'accoglimento del Primo Gennari, infermo.

Non intenderei certamente di giustificare l'atto dell'Ospedale Maggiore di Milano, se per sè fosse indizio di trascuranza o di violazione sistematica di tutte le disposizioni, che riflettono il ricovero nei casi di urgenza, ma l'onorevole Taverna mi permetterà che io ricordi a lui le giustificazioni, che al riguardo sono giunte dall'Amministrazione ospitaliera, benemerita di quella città.

Da tempo l'ospedale è affollatissimo e in condizioni tali, da non poter sempre ricevere gli ammalati. Inoltre le condizioni di alcune sale dell'Ospedale Maggiore sono instabili e pericolose, cosicchè si dovette rinunciare a ricoverarvi i malati. Ma nel caso speciale si fece poi un'obiezione che la raccomandò da una parte allo studio degli igienisti e dall'altra allo studio dei giuristi. Si disse che l'essere affetto da lebbra, anzi da lebbra nodosa, non costituisce pericolo di contagio immediato. Ma, ripeto, io non entro ad esaminare la questione.

Certo, dato che il pericolo di contagio fosse realmente imminente, conveniva immediatamente ricoverare il Primo Gennari e forse appartarlo in modo assoluto. Ma si disse invece che non vi era urgenza, neanche per l'infermo, perchè il Gennari non correva vero e proprio pericolo, per un eventuale ritardo nel ricoverarlo.

Ho voluto accennare alle ragioni addotte in giustificazione dall'Amministrazione ospitaliera per essere completo nella risposta alla interrogazione e per dare giusta soddisfazione all'onorevole interrogante; ma, come ho detto, mi pare che non sia questo un argomento da trattarsi alla Camera, nè dal punto di vista igienico, nè dal punto di vista giuridico.

Posso invece assicurare l'onorevole Taverna che l'Ospedale Maggiore ha sentito e sente la necessità di impedire che simili fatti si ripetano, e ha dato opportune disposizioni affinchè, tenuto conto delle esigenze dell'Amministrazione, i malati, mu-



niti di dichiarazioni mediche e dei fogli di obbligazione per parte dei Municipi, non siano respinti, specialmente in una stagione come quella, in cui il fatto avvenne. Ho fiducia che l'onorevole Taverna si dichiarerà soddisfatto più che delle dichiarazioni mie, delle assicurazioni, che sono venute dall'Amministrazione ospitaliera.

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

TAVERNA. Non posso che dichiararmi altamente soddisfatto delle dichiarazioni provocate dall'onorevole sottosegretario di Stato, ed esprimo l'augurio che simili fatti incresciosi non abbiano più a verificarsi, e che l'esempio in quella circostanza dato da Milano, da una città civile, non sia seguito da nessun'altra città in Italia, specie in quest'anno in cui tutti volgono la mente a tutte le misure da prendersi per impedire il diffondersi di malattie infettive.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione degli onorevoli Montù e Castoldi, al ministro d'agricoltura, industria e commercio « per sapere se non creda opportuno, equo e doveroso sollecitare provvedimenti per cui nel Consiglio superiore del lavoro accanto alla già esistente rappresentanza operaia prenda posto pure quella padronale dell'industria mineraria metallifera ».

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*. La legge 29 giugno 1902 che istituisce l'Ufficio del lavoro ed il Consiglio superiore del lavoro assicura una rappresentanza diretta ai lavoratori delle miniere metallifere della Sardegna ed a quelli delle miniere zolfifere della Sicilia.

Infatti l'articolo 2 stabilisce che a far parte del Consiglio superiore del lavoro siano chiamati anche due fra gli operai e capi mastri delle miniere della Sicilia e della Sardegna. La legge non attribuisce rappresentanza diretta nè al ceto padronale delle miniere della Sicilia e della Sardegna, nè agli operai di tutta la parte continentale del paese.

Il ceto padronale quindi non ha altra rappresentanza se non quella indiretta, stabilita anche dall'articolo 2, nella parte nella quale è detto che del Consiglio debbono far parte anche cinque fra i produttori e capi di aziende agrarie, industriali e commerciali. L'onorevole Montù sa in qual modo si procede a questa rappresentanza. L'articolo 22

del regolamento dispone che il ministro invita le associazioni agrarie e commerciali comprese in determinati elenchi, ad indicare una fra le associazioni di ciascuna delle tre categorie suddette, e questa viene chiamata a proporre cinque nomi, rispettivamente, di produttori o capi di aziende agrarie, industriali o commerciali, tra cui il ministro sceglie i cinque membri da nominarsi.

Debbo aggiungere che, poichè è assai esiguo il numero delle associazioni minerarie, queste, secondo ogni probabilità, non avranno mai una diretta rappresentanza. L'onorevole Montù quindi deve riconoscere che, allo stato attuale della legislazione, il suo è destinato a rimanere un legittimo desiderio, nè il Ministero può far altro che applicare esattamente le disposizioni della legge e del regolamento.

Ma devo anche soggiungere che non solo il Ministero, ma lo stesso Consiglio superiore del lavoro sono nell'ordine di idee manifestato dall'onorevole Montù, nel senso che sia utile assicurare una rappresentanza diretta a tutti i principali gruppi industriali, sia nella parte che riguarda il lavoro sia in quella che riguarda il capitale. Posso quindi promettere all'onorevole Montù che in una riforma della legge del 1902, riforma che non potrà tardare, perchè anche per altri riguardi è suggerita, sarà tenuta presente l'aspirazione alla quale si accenna nella sua interrogazione.

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

MONTU'. Ringrazio l'onorevole sottosegretario di Stato della benevola risposta che ha voluto darmi e se non posso dichiararmi soddisfatto fin da oggi, spero però che questa soddisfazione potrò esprimere molto prossimamente allorchè saranno attuati i propositi che ella ha voluto annunciarmi per una prossima riforma: per oggi e ricordando i precedenti non posso fare di più ed ella mi consentirà di dirgliene le giustificate ragioni.

Mi consenta la Camera di far rilevare che fin dal dicembre 1907 il ministro del tempo confermando una promessa già fatta nell'anno precedente alla Associazione mineraria, affermava che allorquando avesse avuto luogo una riforma della legge o del regolamento sull'ufficio e sul Consiglio del lavoro, avrebbe provveduto affinchè gli interessi degli industriali ed esercenti miniere fossero direttamente rappresentati nel Consiglio stesso: egli confermava altresì a quella data, la promessa di far intervenire un rap-

presentante della Associazione ogni qualvolta si fossero trattati argomenti riguardanti l'industria e la tecnica mineraria. Ora nella riforma che il Comitato permanente ha proposto nel 1909 per la composizione del Consiglio superiore del lavoro nei riguardi della rappresentanza della industria mineraria è bensì vero che si affida la scelta del rappresentante padronale alla Unione delle Camere di commercio, ma una tale proposta mentre non risponde alle promesse più sopra ricordate, tiene in niun conto i ripetuti voti della Associazione mineraria e non è certo ispirata ai maggiori sensi di equità in confronto del trattamento fatto ad altre associazioni di minore entità ed importanza alle quali è demandata la diretta nomina di un loro rappresentante nel Consiglio superiore del lavoro.

La Camera sa quale importanza e quante benemerienze abbia l'Associazione mineraria sarda che raggruppa non solamente le miniere della Sardegna, ma bensì la quasi totalità della Industria mineraria metallifera d'Italia: essa ha dietro di sé oltre tre lustri di vita rigogliosa e da parecchi anni è eretta in Ente morale ed il suo presidente fa parte del Consiglio della industria e del commercio.

Non si comprende francamente perchè il Comitato permanente abbia dimenticato una Associazione così importante e tanto strettamente legata a vitali interessi della industria nazionale: io mi domando anzi come la dimenticanza non sia stata rilevata e come non si sia prima d'ora pensato a riparare alla ingiusta e penosa esclusione e poichè confido nella illuminata saggezza del ministro dell'industria e di voi, suo egregio collaboratore, a voi mi rivolgo chiedendo che in occasione della più prossima riforma del Consiglio del lavoro venga alla Associazione mineraria riconosciuto il buon diritto per nominare direttamente, il rappresentante, il rappresentante di questa industria estrattiva che per il bene del nostro paese e soprattutto per affrancarci dalle costose importazioni dall'estero dobbiamo augurarci abbia a svilupparsi, ad estendersi, a moltiplicarsi ovunque in Italia.

Consentitemi di aggiungere ancora che, così come fin dal 1904 nel Consiglio del lavoro venne chiamato e un rappresentante dei minatori Sardi ed un rappresentante dei minatori Siciliani, io affermi la necessità che ognuna delle grandi divisioni della industria mineraria italiana e cioè la Metallifera e Solifera debbano avere separa-

tamente uno speciale loro delegato della rappresentanza padronale nel Consiglio superiore del lavoro e ciò non soltanto per ovvie ragioni di equità e di giustizia, non solo perchè la tecnologia delle due industrie specializzate hanno necessità e bisogni diversi, ma altresì per raggiungere quella suprema e necessaria finalità di pacificazione sociale tanto più facilmente raggiungibile dal contatto fra capitale e lavoro.

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

Benaglio, al ministro di grazia e giustizia, «per sapere se non creda opportuno di richiamare l'attenzione dei Procuratori generali sull'applicazione della legge 7 luglio 1910, n. 432, sulle biblioteche e sulla stampa»;

Benaglio, al ministro dell'istruzione pubblica «per sapere se e quando intenda pubblicare l'elenco delle biblioteche provinciali prescritto dall'articolo 2 della legge 7 luglio 1910, n. 432 »;

Cottafavi, al ministro d'agricoltura, industria e commercio «per apprendere se la relazione della Commissione d'inchiesta sulla Cassa mutua di Torino sia stata o meno ultimata e presentata al Ministero e quando sarà comunicata alla Camera.

Morgari, al ministro di grazia e giustizia e culti «sulle cause che si oppongono al trasloco del pretore di Bianconono, trasloco opportuno per buon numero di ragioni »;

Capecce-Minutolo Gerardo, al ministro dell'interno «per sapere quali provvedimenti intenda adottare onde scongiurare i continui ed ingenti danni che si verificano nelle campagne d'Aversa e di Giugliano »;

Marangoni, al ministro dei lavori pubblici «per sapere quando verranno appaltati i lavori deliberati per la provincia di Ferrara, allo scopo di dirimere la grave disoccupazione e le proteste della fame scoppiate in vari paesi e specialmente ad Argenta »;

Zaccagnino, al ministro dei lavori pubblici «per sapere come sia possibile attuare nelle Puglie i lavori pubblici autorizzati dalla legge e specie dal decreto-legge 10 settembre 1910, quando gli uffici del Genio civile sono sforniti di personale e specialmente nella Capitanata dove l'ufficio del Genio civile è diventato come un albergo, ed il personale, trovando sempre ragioni di non risiedervi, cambia di continuo con danno inenarrabile del servizio e delle opere pubbliche ».

Segue l'interrogazione dell'onorevole Molina al presidente del Consiglio dei ministri « per sapere se sia vero che vennero sottoposti al suo esame gli studi per l'istituzione dei treni annonari direttissimi fra Milano e Roma sulla linea Piacenza-Bologna-Firenze per approvvigionare quotidianamente di generi alimentari la Capitale durante il 1911 e se non creda necessario di attuarli di urgenza ».

MOLINA. Onorevole Presidente, l'onorevole sottosegretario di Stato per il tesoro chiese, giorni sono, il differimento di questa interrogazione. Io vi acconsento volentieri.

PRESIDENTE. È vero. Ricordo che l'altro giorno l'onorevole sottosegretario di Stato per il tesoro chiese il differimento di tutte le interrogazioni rivolte al presidente del Consiglio, ministro dell'interno.

Questa interrogazione rimane dunque nell'ordine del giorno.

Per la stessa ragione sono differite le interrogazioni seguenti:

Abbate, Orlando Vittorio Emanuele e Sanarelli al presidente del Consiglio ed al ministro delle finanze « sulle questioni per le quali non si è ancora addivenuti alla stipulazione definitiva del contratto firmato in bozza per la concessione di un terreno demaniale ai Prati di Castello alla Cooperativa fra il personale della Camera dei deputati per costruzione di case economiche, deliberata dal Consiglio dei ministri in forza dell'articolo 5 della legge sui provvedimenti per Roma »;

Cao-Pinna, ai ministri dell'interno e delle finanze « per sapere quali ragioni siano intervenute per la mancata concessione dell'area demaniale presso il palazzo di giustizia, per la quale si era dato affidamento alla Cooperativa fra il personale della Camera in base alla legge »;

Merlani, al presidente del Consiglio ed al ministro delle finanze « per sapere se abbiano dato alla Cassa nazionale di previdenza qualche affidamento di concedere un terreno demaniale, già precedentemente ceduto alla Cooperativa fra il personale della Camera dei deputati per costruzione di case economiche, giusta contratto firmato in bozza e dietro deliberazione del Consiglio dei ministri in forza dell'articolo 5 della legge sui provvedimenti per Roma »;

Chiesa Pietro, al presidente del Consiglio ed al ministro delle finanze « per conoscere le ragioni per cui credettero rifiutare alla Cassa nazionale di previdenza,

l'area che quell'Amministrazione voleva acquistare, dietro equo compenso, per costruirvi il proprio edificio resosi indispensabile anche per il fatto che altri Istituti di assicurazione sociale devono essere aggruppati intorno ad essa in Roma ».

Segue l'interrogazione dell'onorevole Queirolo, al ministro della marina « per sapere, nell'interesse del servizio sanitario delle grandi navi da guerra, perchè, conformemente alle sue dichiarazioni fatte alla Camera nella seduta del 15 giugno 1910, non sia ancora stato destinato il maggiore medico sulla nave-scuola « Lepanto » e perchè nella tabella di equipaggiamento della « Dante Alighieri » non sia stato inserito, invece di un capitano, un maggiore medico, come direttore del servizio sanitario ».

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

BERGAMASCO, sottosegretario di Stato per la marina. L'interrogazione dell'onorevole Queirolo riguarda due punti. Per il primo, perchè non sia assegnato un maggiore medico alla nave scuola *Lepanto*, gli debbo rispondere che la nave *Lepanto* non più addetta al servizio di nave-scuola, è ormai passata in disarmo; però comprendo che la sua domanda si riferisce alla nave che è destinata a sostituire la *Lepanto*, cioè la *Sicilia*.

Su questa non è infatti imbarcato alcun maggiore medico, come è desiderio e proposito dell'Amministrazione di fare, e non è imbarcato perchè, in questo periodo, noi non abbiamo ancora tutti i maggiori medici previsti dal nuovo organico del personale sanitario della marina.

Come l'onorevole Queirolo ricorderà, il nuovo organico del personale sanitario della marina prevede un aumento in due periodi; il primo nel 1910-11, il secondo nel 1911-12: quindi solo dal primo luglio di questo anno avremo quel numero completo di maggiori medici, che ci permetterà di destinare anche uno di questi maggiori alla nave *Sicilia* che è già diventata nave-scuola caannonieri.

Del resto l'inconveniente che non ci sia il maggiore, per ora, non può produrre gravi conseguenze, in quanto che la *Sicilia*, come nave-scuola, è una nave ancorata alla Spezia, dove c'è un ospedale militare e dove vi sono mezzi di cura in abbondanza. Per cui i componenti l'equipaggio della nave-scuola, in caso di malattia che esiga alcuni giorni di cura, vengono trasportati subito all'ospedale militare. Quindi gli inconvenienti

in questi pochi mesi che debbono ancora passare prima della destinazione del maggiore medico sono, come si vede, limitati.

E vengo al secondo punto, quello cioè che riguarda la mancanza di un maggiore medico nella tabella di equipaggio della regia nave *Dante Alighieri*. Ella, onorevole Queirolo, deve essere incorso in un equivoco, perchè è vero che su detta nave oggi non è imbarcato un maggiore medico, ma si tratta di nave ancora in allestimento, di nave che ancora non è entrata nella squadra e non ha quindi equipaggio completo, ma soltanto un piccolo equipaggio ridotto pel periodo in cui dura quest'allestimento.

Posso assicurarla invece che la tabella di equipaggio della *Dante Alighieri* porta effettivamente il posto di maggiore medico, il quale sarà ricoperto non appena la detta nave entrerà a far parte della squadra.

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

QUEIROLO. Ringrazio l'onorevole sottosegretario di Stato delle dichiarazioni che mi ha fatto relativamente alla prossima nomina del maggiore medico sulla nave scuola cannonieri: mi auguro che i quadri ai quali ha accennato siano presto completati e possano così essere appagate giuste aspirazioni.

Quanto alla nomina del maggiore medico a bordo della *Dante Alighieri* non sono affatto incorso in un equivoco, come l'onorevole sottosegretario di Stato ha supposto: so perfettamente che il foglio d'ordine porta la destinazione di un maggiore medico a capo del servizio sanitario della *Dante Alighieri*; e so pure che la nave è ancora in allestimento; ma faccio osservare che sulle navi in allestimento gli ufficiali destinati alla direzione dei lavori speciali della nave, sono quegli stessi che debbono poi avere in consegna gl'impianti definitivi. Ora questo non si verifica per il servizio medico sulla *Dante Alighieri*, al quale è destinato un capitano medico che dovrà poi essere sostituito da un maggiore medico.

La presenza del maggiore medico, se è richiesta per la cura dei numerosi marinai imbarcati, ha pure la sua importanza nel periodo dell'allestimento, in quanto che questo è il momento nel quale si deve provvedere agli impianti igienici ed alla sistemazione dei servizi sanitari della nave. E per queste funzioni si richiede molta competenza e molta pratica.

Ecco perchè io penso che così nel periodo di allestimento della nave come in quello

di armamento e di riserva sia necessario che la direzione del servizio sanitario venga affidata a un maggiore medico: mi auguro che, come ne fu preso impegno, sollecitamente ne sia destinato uno alla *Dante Alighieri*.

BERGAMASCO, sottosegretario di Stato per la marina. Sarà provveduto il primo luglio.

PRESIDENTE. Sono esaurite le interrogazioni iscritte nell'ordine del giorno.

### Presentazione di una relazione.

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

MARTINI. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione al disegno di legge, già approvato dal Senato, per dichiarare monumento nazionale la tomba di Camillo Cavour.

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

### Domanda di autorizzazione a procedere.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione della domanda di autorizzazione a procedere contro il deputato Daniele Crespi per oltraggio a pubblico ufficiale.

La Commissione propone che la domanda di autorizzazione sia negata.

Metto a partito questa proposta.

(È approvata).

### Mozione in favore dei regi pensionati.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il rinnovamento della votazione sulla seguente mozione:

« La Camera, ritenendo doveroso per lo Stato di migliorare le condizioni economiche dei regi pensionati e famiglie in ragione dei cresciuti bisogni della vita, invita il Governo a presentare entro breve termine opportuni provvedimenti.

« Astengo, Abozzi, Agnetti, Alberti, Aprile, Arrivabene, Auteri-Berretta, Beltrami, Bentini, Berenini, Morpurgo ed altri ».

Come la Camera ricorderà, nella seduta di sabato, la votazione nominale fu dichiarata nulla per mancanza di numero legale.

Si dovrebbe procedere al rinnovamento di tale votazione, accertando prima se siano presenti i deputati che firmarono la domanda di votazione nominale. Prima di tutto però chiedo all'onorevole Astengo se insista nella mozione.

ASTENGO. Credo doveroso rinunciare alla domanda di votazione nominale sulla mia mozione, specialmente per non ritardare più oltre la discussione dell'importante disegno di legge ferroviario. La questione del miglioramento...

PRESIDENTE. Onorevole Astengo, le faccio notare che ella non può entrare di nuovo nel merito.

ASTENGO. Non vi entro affatto. Volevo dire che la mia rinuncia è determinata anche dalla convinzione che la questione del miglioramento economico dei pensionati ritornerà presto alla Camera sotto altra forma ed allora io spero che una parola meno aspra, più favorevole e rassicurante per i pensionati, partirà dal banco del Governo, che sentirà altresì il dovere, che ad esso incombe, di provvedere alle opportune esigenze finanziarie.

Intanto rinnovo al Governo la preghiera di voler sollecitare la promessa concessione dei libretti ferroviari.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare l'onorevole ministro del tesoro.

Ne ha facoltà.

TEDESCO, *ministro del tesoro*. Non posso lasciar passare, senza osservazione, alcune parole dette dall'onorevole Astengo. Egli si è augurato che in altra occasione, che non so se sarà quella della presentazione di una proposta di legge d'iniziativa parlamentare, una parola meno aspra venga dal Governo.

Non credo di aver detto alcuna parola aspra.

ASTENGO. La forma è stata aspra!

TEDESCO, *ministro del tesoro*. Io dichiarai che lo Stato non ha alcun obbligo giuridico di migliorare le condizioni economiche dei pensionati, e che se tale miglioramento s'inducesse a fare, sarebbe solo per effetto di volontaria concessione. Questa dovrebbe esser sempre subordinata alle condizioni del bilancio, ma oggi appunto queste condizioni non permettono l'aumento delle pensioni.

Io non so se una proposta di legge di iniziativa parlamentare sarà presentata e se io sarò ancora a questo posto; ma, in ogni caso, quel giorno io non dirò parole aspre, ma mi limiterò a dichiarare che un altro ministro

del tesoro potrebbe avere l'onore e la soddisfazione di accordare quanto chiede l'onorevole Astengo, (*Commenti*) poichè io fermamente reputo che una concessione di questo genere perturbi le condizioni del bilancio.

ASTENGO. Se l'onorevole Presidente lo permette, vorrei spiegare le mie parole.

PRESIDENTE. Non posso. Ella dunque ritira la sua mozione...

ASTENGO. Ritiro soltanto la domanda di votazione nominale.

PRESIDENTE. La votazione nominale non potrebbe aver nemmeno luogo, perchè sono assenti molti dei firmatari della domanda.

Intende che la votazione avvenga per alzata e seduta, o ritira la mozione?

ASTENGO. Se potessi ritirare la mozione, la ritirerei. Ma mi è stato assicurato che non posso, perchè si è già in votazione. È per questo che ho detto che ritiro la domanda di votazione nominale.

PRESIDENTE. Poichè la votazione nominale fu dichiarata nulla per mancanza di numero legale, ella può benissimo ritirare, se crede, la mozione.

ASTENGO. Allora ritiro la mozione. (*Benissimo! Bravo! — Commenti*).

#### Sulla discussione delle mozioni.

PRESIDENTE. Ora la Camera mi permetta di fare alcune osservazioni, che credo indispensabili, dopo quanto avvenne sabato scorso in rapporto alla interpretazione di alcune disposizioni regolamentari, relative appunto alle mozioni.

L'argomento è di una gravità non comune; ed i deputati potranno facilmente persuadersi che si tratta altresì di una questione che interessa il decoro, o per lo meno le convenienze della Camera.

L'altro giorno dunque, rispondendo al mio carissimo collega ed amico onorevole Lucifero e ad altri, che non credevano dovere accettare l'interpretazione da me data all'articolo 128 del regolamento, e che sostenevano che una volta ritirata una mozione, non si potesse votare un ordine del giorno ad essa relativo, mi accingevo a dimostrare il perchè del mio diverso conviamento, ed avevo anche cominciato a leggere alcuni precedenti che ne corroboravano la giustizia.

Ma le condizioni della Camera non mi permisero di continuare; e siccome era intervenuta una circostanza di fatto, che mi induceva (sebbene non ve ne fosse bisogno

per l'avviso espresso dall'onorevole Sonnino, nel quale tutti consentirono) a difendere il diritto dell'onorevole Astengo di voler posta in votazione la sua mozione, dacchè egli l'aveva ritirata in piena buona fede, e cioè per il caso in cui si fosse potuto votare l'ordine del giorno Daneo, così sospesi la mia dimostrazione.

Oggi però trovo necessario spiegare il mio concetto, onde evitare gli equivoci; inquantochè, leggendo alcuni resoconti di giornali, vi trovai interruzioni che potrebbero essere interpretate in senso sfavorevole a quella imparzialità, che io tengo come norma mia costante...

*Voci.* No! no! Nessuno la contesta!

**PRESIDENTE.** Lo so; e i colleghi lo hanno sempre riconosciuto, e ne sono lieto. Ma, ripeto, in alcuni giornali vi erano apprezzamenti proprio fuori di luogo...

*Voci.* Ma non si curi di quei giornali!

**PRESIDENTE.** Ora, mosso da questo sentimento, mi permetto di dichiarare alla Camera semplicemente questo: la istituzione della mozione, le cui norme sono (lo dico per incidenza) identiche nel regolamento attuale a quello che erano nel regolamento antecedente, sorse quando la interpellanza aveva perduto il suo valore politico, che io vedrei volentieri le fosse restituito. (*Approvazioni*).

Fin dall'origine, adunque, la mozione venne regolata con norme eguali a quelle di oggi, meno una clausola: quella che si legge nella seconda parte dell'articolo 125: «La mozione, una volta letta alla Camera, non può essere ritirata se dieci o più deputati vi si oppongano».

Io facevo parte della Commissione presieduta dall'onorevole Bonghi, e di cui erano componenti gli onorevoli Crispi, Di Rudini, Maggiorino Ferraris ed altri egregi colleghi, che oggi non fanno più parte della Camera, o ci furono rapiti dalla morte.

In quella Commissione si osservò che era accaduto più volte che la Camera, ed anche il paese, fossero talvolta turbati da discussioni prolungate su mozioni, che poi venivano abbandonate da coloro che le avevano presentate, e che, ritirandole, lasciavano bellamente in asso e Camera e Paese. (*Sì ride — Approvazioni*).

Si credette quindi di rimediare a questo inconveniente con l'aggiunta alle disposizioni regolamentari, della quale ho dato lettura.

Mi ricordo che in seno a quella Commissione io notai che molto probabilmente ciò non sarebbe bastato ad impedire il ripetersi

dell'inconveniente lamentato e le conseguenze gravi che talvolta ne potrebbero derivare. Ma mi si fece osservare che la discussione delle mozioni è regolata dalle norme precise del capo XIII sulla discussione dei disegni di legge; e che quindi, per lo spirito stesso di quelle norme, si doveva intendere, in modo assoluto, che non vi fosse bisogno di disposizioni speciali; e che non era da supporre che la Camera potesse vietare a sè stessa di prendere una risoluzione qualunque, dopo una discussione, ciò non avvenendo per le leggi; poichè, quando su queste la discussione generale sia chiusa, e anche tutti gli ordini del giorno siano stati ritirati, ciascun deputato può presentare un ordine del giorno, che non potrà essere svolto, ma sul quale la Camera deve essere chiamata a votare.

Un'unica obiezione riguardava il caso di ritiro di un disegno di legge da parte del Governo. Ma a questo si rispose che, data pure la presentazione di un decreto reale per il ritiro di un disegno di legge, nulla vietava alla Camera di votare un ordine del giorno, col quale venisse anche a riprovare questo ritiro.

Davanti a tali ragioni io mi acquetai, e le cose rimasero quali erano, e come sono ancora. Intanto osservo, per ciò che riguarda l'interpretazione, che se si dovesse fare sempre un'applicazione rigida, materiale, buddistica, delle disposizioni del regolamento, non se ne uscirebbe mai con senno; e infatti, se l'articolo 128 dice che l'ordine del giorno puro e semplice e l'ordine del giorno motivato non hanno nella votazione la precedenza sulle mozioni, si potrebbe dedurre, come sostenne l'onorevole Lucifero, che una volta che la mozione non ci sia più, non si possa parlare di precedenza, e quindi neppure di susseguenza, e non sia poi da ammettersi la votazione di un ordine del giorno.

Si potrebbe anche con un po' di buona volontà sostenere che la seconda parte dell'articolo 125, presa letteralmente, dovrebbe essere intesa nel senso che la mozione non può essere ritirata, se dieci o più deputati vi si oppongano, soltanto e unicamente quando è stata letta alla Camera; non mai quando sia discussa.

Vediamo invece come la Camera abbia proceduto col vecchio regolamento, che, ripeto ancora una volta, in questa parte è identico all'attuale.

Nella seduta del 22 dicembre del 1890 fu discussa una mozione Pantano ed altri sul

trattato con l'Austria. Presiedeva l'onorevole Biancheri. Il Presidente, pur osservando che gli ordini del giorno non avevano più ragione di essere, essendo stata ritirata la mozione, dette lettura di vari ordini del giorno, posteriormente presentati; e si votò e si approvò per alzata e seduta l'ordine del giorno Borgatta, col quale si prendeva atto delle dichiarazioni del Governo.

Seduta del 9 maggio del 1901. Presidenza Palberti. Mozione Luigi Lucchini ed altri moltissimi per il completamento delle linee ferroviarie. Il Presidente prima di dar facoltà di parlare all'onorevole Lucchini per dire le ragioni della sua mozione, dette lettura di un ordine del giorno del deputato Biancheri ed altri (perchè il mio onorevole predecessore, essendo interessato in quel disegno di legge, non presiedeva) per la nomina di una Commissione parlamentare, che procedesse agli studi opportuni. Il deputato Lucchini si dichiarò disposto a ritirare la mozione, associandosi all'ordine del giorno presentato; quindi ritiro condizionato. Seguì la discussione sul significato dell'ordine del giorno, che non venne accettato dal ministro dei lavori pubblici. Si approvò la chiusura della discussione, ed il Presidente annunciò che in quel momento erano stati presentati due altri ordini del giorno (precisamente come ieri l'altro): il primo dell'onorevole Guicciardini, per prendere atto delle dichiarazioni del ministro; l'altro, nello stesso senso, del deputato Riccardo Luzatto. Quindi continuò la discussione, durante la quale i vari proponenti ritirarono i loro ordini del giorno, associandosi a quello dell'onorevole Guicciardini, che venne approvato.

Questi sono i precedenti che ho creduto di citare alla Camera a giustificazione, o, per lo meno, a completamento della dimostrazione che stavo facendo l'altro giorno, e che, come ho già notato, non riuscii a finire.

Detto ciò, poichè si tratta di questione di non lieve momento, vorrei sapere se sia ammissibile che un deputato, quando dieci altri deputati non si oppongano, dopo avere impegnato la Camera in discussioni, che possono portare a conseguenze gravi ed agitare il paese, e mettere anche il Governo del tempo, in una condizione difficile, abbia facoltà di fare il comodo suo, ed a suo beneplacito impedire alla Camera di prendere una deliberazione sulla discussione avvenuta. Sarebbe assurdo, disdicevole alla di-

gnità dell'Assemblea, e talvolta anche politicamente dannoso. (*Approvazioni*).

Mi è parso opportuno chiarire meglio ora la questione: in avvenire si vedrà quello che si dovrà fare. Aggiungo che io credo meritevole di studio quanto è stato suggerito da parecchi colleghi, parlamentari di grande valore, come gli onorevoli Sonnino, Bertolini ed altri, che cioè la Commissione del regolamento veda se sia da mettere *in literis* quello che ho testè accennato e cioè che la Camera abbia sempre, dopo una discussione, e così anche dopo ritirata una mozione, diritto di prendere una risoluzione sulla materia discussa. E convocherò la Commissione perchè se ne occupi.

Quello di cui debbo assicurare la Camera è che, accettando lo spirito delle parole che furono pronunciate l'altro giorno dall'onorevole Sonnino, e che credo risponda al sentimento del paese, provvederò perchè cessi quello che, secondo me, costituisce una diminuzione della libertà di azione dei deputati, non solo, ma che a me sembra anche incostituzionale: e cioè che i deputati possano preventivamente impegnarsi sopra proposte di legge e persino sopra inviti vaghi e indeterminati al Governo a presentarne. (*Approvazioni*).

Poichè un disegno di legge è di sua natura concreto, e determinato nei suoi limiti; ma una mozione è una proposizione quasi sempre generica, con la quale si invita il Governo a fare una od altra cosa. E i deputati vengono con le loro firme ad impegnarsi, almeno apparentemente, in un modo, che può, secondo la coscienza di ciascun individuo, limitarne, più o meno, la libertà d'azione; cosa che è, lo ripeto, a parer mio, assolutamente contraria allo spirito dello Statuto. (*Approvazioni*).

Per ovviare a questo gravissimo inconveniente, ho il proposito di convocare al più presto la Commissione del regolamento, perchè stabilisca che ad una mozione, oltre le firme dei dieci deputati, le quali permettono di comunicarla alla Camera immediatamente senza passare per gli Uffici, non possano esservene apposte altre; a tutela, lo dico un'altra volta, della libera azione di ciascun deputato. (*Approvazioni vivissime — Commenti*).

### Presentazione di disegni di legge.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro del tesoro ha facoltà di parlare.

TEDESCO, *ministro del tesoro*. Mi onoro di presentare alla Camera le note di variazione agli stati di previsione della spesa per l'esercizio finanziario 1911-12 per i Ministeri dell'interno, degli affari esteri, dell'istruzione pubblica, della marina, dell'agricoltura, industria e commercio, della grazia e giustizia e dell'amministrazione del fondo per il culto.

Chiedo che siano inviate alla Giunta generale del bilancio.

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole ministro del tesoro della presentazione delle note di variazione agli stati di previsione della spesa per l'esercizio finanziario 1911-12 per i Ministeri dell'interno, degli affari esteri, dell'istruzione pubblica, della marina, dell'agricoltura, industria e commercio, della grazia, giustizia e dell'amministrazione del fondo per il culto.

Saranno trasmesse alla Giunta generale del bilancio.

L'onorevole ministro delle finanze ha facoltà di parlare.

FACTA, *ministro delle finanze*. Mi onoro di presentare alla Camera il disegno di legge: Modificazioni al ruolo organico del personale delle agenzie delle imposte dirette e del catasto.

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

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole ministro della presentazione del disegno di legge: Modificazioni al ruolo organico del personale delle agenzie delle imposte dirette e del catasto.

L'onorevole ministro chiede che esso sia inviato alla Giunta generale del bilancio.

Non essendovi osservazioni in contrario, così rimarrà stabilito.

(Così è stabilito).

### Sui lavori parlamentari.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno richiederebbe ora la votazione segreta della proposta di legge: Tramutamento in tombola della lotteria a favore di alcuni ospedali ed asili infantili. Propongo però di rimettere questa votazione segreta a quando sarà esaurita la discussione del disegno di legge per modificazioni all'ordinamento delle ferrovie dello Stato e miglioramento economico del personale.

Non essendovi osservazioni in contrario, così rimarrà stabilito.

(Così è stabilito).

### Seguito della discussione sulle 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 ».

La Camera ricorderà, che siamo rimasti all'ultima parte dell'articolo dodicesimo, come era stato proposto dal Governo, tolta l'aggiunta che il Governo stesso aveva proposto, ma alla quale poi aveva rinunciato. Poi si mise in votazione questa aggiunta stessa che l'onorevole Turati ed altri deputati avevano ripreso per loro conto. E su questa aggiunta venne chiesta la votazione nominale che ebbe luogo. Ma come la Camera ricorderà, essa non si trovò in numero legale; quindi si dovrebbe ora ripetere la votazione nominale su questa aggiunta.

Onorevole Turati, insiste nella domanda di votazione nominale?

TURATI. Vi rinuncio.

PRESIDENTE. Allora metterò a partito l'aggiunta all'articolo 12 per alzata e seduta. (Non è approvata).

Procederemo nella discussione.

#### Art. 13.

Nel periodo dalla data della pubblicazione della presente legge fino a tutto agosto 1913 il Tesoro fornirà all'Amministrazione ferroviaria, in aumento alla somma fissata dall'articolo 22 della legge 7 luglio 1907, n. 429 modificato colla legge 25 giugno 1909, n. 372, la somma di 28 milioni per formare una scorta di 4000 carri e relativi parchi e mezzi di riparazione, per fronteggiare le esigenze del traffico nell'autunno, senza disturbare il traffico ordinario, al quale provvede la dotazione normale.

Su questo articolo 13 è iscritto a parire l'onorevole Wollemborg, il quale ne propone la soppressione.

E lo stesso onorevole Wollemborg propone:

*Qualora la soppressione dell'articolo 13 non fosse approvata, aggiungere:*

« Tra le spese di esercizio comprese nella parte ordinaria della spesa del bilancio delle ferrovie dello Stato sarà iscritta annualmente in apposito capitolo una somma eguale all'ammontare della spesa che sarebbe necessaria per noleggi di tanto ma-



teriale rotabile quanto, per effetto del primo comma del presente articolo ne sia stato acquistato; deduzione fatta della spesa iscritta pel servizio del debito incontrato in forza dello stesso primo comma di questo articolo.

« In corrispondenza a tale stanziamento sarà iscritta nella parte straordinaria dell'entrata una equivalente somma da essere assegnata alle spese di carattere patrimoniale a complemento delle sovvenzioni del Tesoro; e di altrettanta somma sarà diminuito il limite massimo annuale ammesso per le sovvenzioni del Tesoro dall'articolo 2 della legge 24 dicembre 1908, n. 731, confermato dall'articolo 1 della legge 25 giugno 1909, n. 572 ».

L'onorevole Wollemborg ha facoltà di svolgere tanto l'una, quanto l'altra sua proposta.

**WOLLEMBORG.** Onorevoli colleghi, dirò pochissime parole per non ripetere cose già dette in questa discussione, a giustificare la mia insistenza nella proposta di soppressione di questo articolo 13, al quale si connette il seguente articolo 15.

Basta riferirmi a due fatti:

1° all'inizio del quinquennio ultimo si lamentavano scarsità di carri e deficienza d'impianti; ma questa più di quella;

2° durante il quinquennio crebbe il numero dei carri e crebbe lo sviluppo degli impianti; ma questo meno di quello.

Quindi, per duplice causa, la facilità di circolazione è diminuita; e, in funzione di essa, sta il servizio reale che i carri possono fare. Ma si dice: facciamo più presto a comprare carri, che a sviluppare binari.

Verissimo! Ma appunto così, crescendo la sproporzione fra il numero dei carri e lo sviluppo degli impianti, voi, nonchè attenuare il male, l'intensificherete. Troverete invece il rimedio, non aumentando dapprima il numero dei carri, bensì migliorandone il rendimento, concentrando, anzi tutto, forze e danari pel progresso degli impianti.

V'è l'ordine del giorno della Commissione (giusto e razionale ordine del giorno), il quale dice:

« La Camera raccomanda al Governo che i nuovi carri vengano immessi sulla rete a mano a mano che si costruiranno i binari ed apparecchi di manovra, le fronti di carico, tettoje e simili, atti ad utilizzare l'impiego in una misura proporzionalmente almeno eguale all'attuale ».

Ora, se, conforme alla raccomandazione contenuta in quest'ordine del giorno, i 4 mila carri non dovranno immettersi nella rete, se non dopo ottenuto un maggior progresso degli impianti, a che giova aumentarli ora, per tenerli intanto chiusi? Non certo al commercio. Ed a che giova avere più carri, se poi essi si muovono con maggiore difficoltà e con maggiore lentezza?

Ed, in ispecie, per i prodotti più rapidamente deperibili del Mezzogiorno..... la simpatica bandiera chiamata spesso a coprire merce non meridionale?

L'onorevole relatore concluse il suo discorso, nella discussione generale, parlando con calore del contribuente italiano e dei nuovi sacrifici che gli s'impingono.

Benissimo, onorevole relatore. Ma i 30 milioni di questa nuova spesa per i 4 mila carri straordinari, chi li pagherà? E per fare il servizio di questo nuovo debito, non s'aggrava forse il traffico di tutte le merci, con la disposizione dell'articolo 15?

Onorevole ministro del tesoro, lei avrà veduto, scorrendo gli emendamenti presentati, che vi sono colleghi i quali vogliono togliere l'articolo 15, senza proporre insieme la soppressione di questo articolo 13. Le spese s'accolgono più facilmente delle nuove tasse! Invece, io, l'onorevole Rubini, l'onorevole Nofri ed altri colleghi ci opponiamo, insieme, ai due articoli 13 e 15; ci opponiamo, insieme, ad un aumento di tasse, dannoso al movimento economico; e ad una spesa che riteniamo ingiustificata, perchè non conducente al fine che si propone, tale anzi da peggiorare, anzichè migliorare, una condizione di cose che tutti lamentiamo.

Ed ora, seguendo l'invito dell'onorevole Presidente, svolgerò l'aggiunta letta testè, e che perciò non ripeto, che propongo all'articolo 13. Aggiunta che sostengo pel caso, che non auguro, che l'articolo sia accolto dalla Camera.

Lo scopo di quest'aggiunta è chiaro. Quando nel 1909 fu votata l'ultima legge ferroviaria, il bilancio fu alleggerito di assegni prima stabiliti; ma, almeno, con quella legge fu messa a carico dell'esercizio la spesa di noleggi, che precedentemente si registrava nella parte straordinaria. Ora, poichè con i nuovi carri di riserva s'intende risparmiare la spesa di noleggi, di altrettanto verrà a sgravarsi la parte ordinaria del bilancio: sulla quale cadrà soltanto la somma (minor somma, in confronto della prima) necessaria per il servizio del nuovo debito. Così apparirà maggiore l'avanzo di gestione; appa-

rirà migliore il coefficiente di esercizio, non per realtà di progressi sostanziali; ma per un semplice effetto contabile!

La mia aggiunta evita ciò; e nel tempo stesso ottiene che, mentre si accresce il debito ferroviario per questa nuova causa di 28 milioni, venga a limitarsi l'aumento annuo del debito stesso (di 1,800,000 lire circa); e ciò senza diminuire nemmeno di un soldo la somma complessivamente messa ogni anno a disposizione dell'amministrazione ferroviaria per spese di carattere patrimoniale; e riducendo l'onere durevole per il servizio del nuovo debito (di 85,000 lire circa); riducendolo con sollievo della parte ordinaria; e senza aggravio della spesa di esercizio in confronto di quella attuale.

E sono in grado di citare a sostegno della mia aggiunta gli stessi onorevoli ministri; sono in grado di citare lo stesso testo ministeriale dell'articolo 13, il quale aveva un secondo comma che diceva così:

« È data facoltà all'amministrazione ferroviaria di assumere il noleggio da ditte italiane di carri nuovi, costruiti da officine italiane, comprendendo nel corrispettivo anche una quota di ammortamento, mercè la quale, il veicolo, dopo un determinato numero di anni, possa divenire proprietà dello Stato, con diritto di riscatto, anche in anticipo di tale termine ».

Questo secondo comma dell'articolo 13 (ministeriale) fu soppresso dalla Giunta del bilancio, per mia iniziativa. Si sarebbe, altrimenti, sotto la specie di un supposto noleggio, contratto il debito con le stesse ditte costruttrici dei carri straordinari; strano e costoso modo di far debiti! Perciò quel secondo comma fu giustamente soppresso.

Ma, pel tenore di esso, agli effetti contabili, onorevole ministro del tesoro, la parte di spesa corrispondente al supposto noleggio, si sarebbe registrata a carico dello esercizio, come vuole la legge del 1909.

La mia aggiunta riesce allo stesso risultato. Non vi è dunque ragione che la rifiuti chi aveva proposto quel secondo comma; ed io auguro che così sia, nel caso (che non auguro, invece) che la Camera non accolga la proposta di soppressione dell'articolo 13.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Nofri che ha presentato pure un emendamento soppressivo dell'articolo 13 insieme con gli onorevoli Turati, Pescetti, Trapanese, Cabrini, Bissolati, Calda, Casalini, Montemartini, Ivanoe Bonomi, Zerboglio, Agnini, Campanozzi, Rondani, Beltrami.

**NOFRI.** Le ragioni che hanno condotto il ministro a proporre l'aumento di 8 mila carri originariamente, ridotto poi a 4 mila dalla Giunta del bilancio, abbiamo ripetutamente sentito essere unicamente quelle che derivano dalla insufficienza del numero dei carri, che si è verificata anche questo anno specialmente nel porto di Genova. Anzi ha suffragato questo bisogno l'onorevole ministro, col far presente alla Camera la grande insistenza, quasi ad un certo momento minacciosa, dei rappresentanti del porto di Genova perchè si provvedesse a tale deficienza. Accennò pure l'onorevole ministro alla venuta loro a Roma ed alla ripetuta richiesta fino a che non ebbero ottenuta la promessa dal presidente del Consiglio della costruzione primitivamente di dieci mila carri, divenuti otto mila, poi quattro mila, e poi chissà se, continuando, non si ridurranno anche di più. Che cosa significa questo? Che in realtà il Ministero si è preoccupato eccessivamente, come sempre in tutte le cose, ed impressionato pur anche delle circostanze del momento ed assalito, sia pure moralmente, da queste circostanze, ha fatto, come purtroppo fa quasi sempre, cedendo cioè alla richiesta, senza avere la certezza che questa soddisfazione che dava avesse una ragione sostanziale da potersi poi sostenere.

Infatti io mi domando ancora: l'anno precedente a questo, che ha provocato questa proposta, è stato forse, specialmente per il porto di Genova, meno disagiata per il commercio?

È questa la domanda che feci anche alla Giunta del bilancio, pregandola di informarsene. Anzi, per essere più preciso agguarsi: nella decade dell'ottobre e novembre dello scorso anno in cui la deficienza dei carri si manifestò più acutamente, la deficienza medesima era maggiore o minore di quella che si era manifestata nell'anno precedente 1909?

A tale domanda che feci quando ebbi l'onore di essere ricevuto dalla Giunta del bilancio non ebbi risposta nel discorso dell'onorevole Abignente e tanto meno nel discorso del ministro.

Terza domanda: nell'anno scorso ci furono nel porto di Genova, dipendenti specialmente dalla Navigazione generale italiana, la quale passava i suoi servizi alla nuova Società nazionale, delle ragioni che provocarono in parte la sovrabbondanza e relativo ingombro delle merci da caricare nel porto di Genova medesimo? Ed anche questa domanda è rimasta senza risposta.

Questo ricordo perchè mi preme di affermare dopo ciò che la deficienza dei carri verificatasi l'anno scorso nella solita epoca del maggiore fabbisogno, cioè nell'ottobre e novembre, si era verificata anche negli anni precedenti, ed anche in misura maggiore, senza che perciò il Governo di allora si fosse lasciato trascinare alla promessa dei diecimila e poi degli ottomila carri di fronte alle richieste del commercio. E che queste richieste, insistenti del resto come erano state in passato, abbiano avuto ragione più che altro nella debolezza di chi le ascoltava, più di quel che non avessero nella realtà delle cose, cioè la utilità ed insieme la necessità che venissero soddisfatte, lo dimostrò anche nel suo discorso l'onorevole ministro. Il quale, a corto di argomenti finì per dire: ma insomma, bisognava ben rispondere in qualche modo alle proteste del commercio, bisognava ben far cessare questi continui, e ripetentisi annualmente, disagi e richieste dei commercianti nostri.

Ed aggiungeva l'onorevole ministro:

Che cosa si poteva fare diversamente? Promettere che si sarebbero accelerati i lavori per l'aumento degli impianti fissi, dei binari di manovra e delle fronti di carico e di scarico?

No, perchè questi sono lavori che per quanto affrettati, ci porterebbero molto in lungo, e abbiamo deciso quindi di costruire altri carri oltre quelli ordinariamente in costruzione.

Ora tale risposta sarebbe abbastanza soddisfacente quando la promessa dei carri e la loro costruzione, evitasse, nelle condizioni in cui ci troviamo adesso, i lamenti e le proteste invece di aggravarle, come sono persuaso che avverrà. Infatti, se è vero, e su questo non c'è dubbio alcuno, che ragione principale e quasi esclusiva della mancanza dei carri è, non già la mancanza in sè, ma bensì la difficoltà ed in certi momenti la impossibilità di farli manovrare e quindi di utilizzarli come si dovrebbe, e allora io non vedo come l'aumentare il numero di questi carri possa farne avere un quantitativo maggiore a disposizione del commercio. Constatiamo ancora una volta che i binari di manovra, che le fronti di carico e scarico, i doppi binari e soprattutto la potenzialità delle officine ed il loro scarso numero sono ancora così inferiori al bisogno per cui i carri non possono essere utilizzati così come si dovrebbe. Ricordiamo che tutte queste constatazioni sono pur oggettive, che se ci è stato

un miglioramento nell'aumento degli impianti fissi e nell'aumento del lavoro nelle officine, questo non è stato in corrispondenza all'aumentato numero dei veicoli nuovamente costruiti.

Si aggiunga a ciò che l'utilizzazione dei carri non è solamente scarsa per tutti quei fatti inoppugnabili e che non si possono rimuovere subito, ma anche perchè il presente sistema della ripartizione dei veicoli non è nè logico, nè rapido, nè organico.

C'è infatti un ufficio centrale a Roma per la ripartizione dei veicoli e, per la necessità di un certo decentramento, ci sono le delegazioni di Napoli e di Milano; ci sono poi nelle principali stazioni dei Circoli di ripartizione i quali però non dipendono, come parrebbe a prima vista e come dovrebbe essere logicamente, da quelle delegazioni di Napoli e di Milano, ma dipendono invece dalla Sezione del movimento e traffico; e così accade che le stazioni dei Circoli di ripartizione, che nelle provincie meridionali, ad esempio, sono quattro, cioè Napoli, Foggia, Bari e Reggio Calabria, debbono rivolgersi a dette Sezioni anzichè ai loro Circoli rispettivi e per conseguenza le richieste delle stazioni medesime devono rivolgersi spesso ai punti più distanti da loro con una grande perdita di tempo.

Questa che sembra una cosa di poca importanza è una delle ragioni fra le altre che il tempo e le condizioni della Camera non mi permettono di svolgere, per le quali l'utilizzazione dei veicoli procede impacciata ed inorganica. La migliore ripartizione dei veicoli era quindi una delle cose alle quali bisognava badare e provvedere prima di parlare di costruzione di nuovi carri.

Ma evidentemente, se il ministro avesse detto alle rappresentanze, che insistevano a volere un rimedio immediato, che si sarebbe modificata la ripartizione dei veicoli e si sarebbero affrettati gli impianti fissi e resa maggiore la potenzialità delle officine, affinchè i carri potessero essere in maggior numero a disposizione del commercio, questi rappresentanti non sarebbero stati soddisfatti; e ciò per una psicologia naturale perchè essi chiedevano dei carri ed il ministro rispondendo con dei provvedimenti che non erano carri, non avrebbe soddisfatto subito i richiedenti, ed essi sarebbero ritornati alle proprie case colla convinzione che l'anno venturo non avrebbero avuto a loro disposizione un numero maggiore di carri.

Pertanto e dopo ciò a che cosa servono

le cifre che coloro che hanno difeso questo articolo, hanno citato con grande abbondanza dimostrando che per il porto di Genova occorre un maggior numero di carri e che costruendone di nuovi si soddisferebbero i bisogni di quel porto?

Essi avrebbero dovuto dimostrare che quel dato numero maggiore di carri nuovi potrà trovarsi al porto di Genova in aggiunta a quelli che si hanno già e che non si possono che scarsamente utilizzare, ed allora avrebbero ragione di pretendere questa nuova spesa patrimoniale di 28 milioni: ma, finchè non si dimosterà altro che la necessità di un maggior numero di carri nel porto di Genova, senza provare che questo maggior numero si potrà utilizzare, i signori, che hanno così valorosamente tutelato gli interessi del porto di Genova, che sono quelli d'Italia, si saranno illusi, ed avranno illuso coloro, da cui hanno ricevuto l'incarico di patrocinare quegli interessi. Pertanto l'articolo, come è proposto, ossia con la costruzione di 4,000 carri non provvede affatto allo scopo, per cui è stato fatto. Non provvede perchè i carri, anche se costruiti con la massima rapidità, non potranno essere utilizzati, e se si vorranno comunque utilizzare, impediranno la utilizzazione degli altri. Le nostre linee, le nostre officine, i nostri binari di ricovero sono oggi assolutamente saturi di veicoli e non ne possono più sopportare.

Per di più troppe delle nostre linee principali si trovano ancora ad un solo binario, e quindi in condizioni tali, che un'interruzione qualunque paralizza centinaia e centinaia di veicoli.

In questo stato di cose qualunque spesa maggiore per la costruzione di veicoli non provvede al bisogno di questi, ma danneggia il movimento dei veicoli, che sono già sulle nostre linee.

Pertanto io insisto nella soppressione di questo articolo, la quale porta con sè la soppressione dell'altro, che parla della riduzione dell'abbuono...

**PRESIDENTE.** Ne parleremo a suo tempo!

**NOFRI.** ...per lo scarico delle merci, e dell'aumento del diritto fisso dei trasporti a piccola velocità, onde provvedere all'ammortamento della spesa, occorrente alla costruzione dei veicoli.

Spero che l'onorevole ministro, per quanto già impegnato nella costruzione di questi carri, voglia rinunziarvi, o, per lo meno, voglia fare in modo che la costruzione loro

sia così graduale, da rendere quasi nulla l'efficacia dell'articolo.

**PRESIDENTE.** Vengono ora due emendamenti dell'onorevole Rubini; l'uno di sopprimere l'articolo, l'altro sostitutivo:

*« Subordinatamente, in quanto la soppressione non fosse approvata, si sostituisca:*

*« Nel periodo dalla data della pubblicazione della presente legge fino a tutto agosto 1913 il Tesoro anticiperà in conto corrente all'Amministrazione ferroviaria la somma di 28 milioni per formare una scorta di 4000 carri e relativi binari di servizio, di manovra e mezzi di carico. La detta somma sarà ratealmente imputata e da restituire in quattro esercizi consecutivi, dal 1911-12 al 1914-15, in diminuzione di quella fissata dall'articolo 22 della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificato colla legge 25 giugno 1909, n. 372 ».*

L'onorevole Rubini ha facoltà di svolgere i suoi emendamenti.

**RUBINI.** Procurerò, onorevoli colleghi, di non essere troppo lungo, perchè sull'argomento della poca convenienza, della non necessità, di acquistare un parco speciale di rotabili già io stesso mi sono trattenuto con qualche abbondanza, e fu argomento largamente svolto da vari oratori, così nella discussione generale, come anche poc'anzi dagli onorevoli Wollemborg e Nofri. Ma io devo anche, me lo perdonino i colleghi, a me stesso di non lasciar passare inosservata una affermazione che l'egregio e gentilissimo nostro presidente della Giunta generale del bilancio ha fatto in proposito nella discussione generale.

L'onorevole presidente della Giunta generale del bilancio ha premesso che la sua non era una relazione di sua fattura, ma era il lavoro della Giunta. Però, in quanto non si riferisce agli argomenti ai quali egli dedica le sue simpatie, egli ha affermato, e non provato, pur disponendo dei numerosissimi documenti che sono allegati alla stessa relazione, e che furono largamente illustrati nelle discussioni nella Giunta generale del bilancio.

Dico questo specialmente a proposito dei carri, perchè ora dobbiamo circoscrivere il dibattito alla questione dei carri, sorvolando sul resto del suo discorso.

A proposito dei carri l'onorevole presidente della Giunta generale del bilancio ha detto che il commercio li richiedeva, che, non si poteva lasciarne scoperti i bisogni, anzi, qualora si fosse mantenuta anche la

richiesta degli ottomila carri, si dovevano dare.

Ma questo, onorevole presidente della Giunta del bilancio, è piuttosto una sua opinione che non quello che dicono i documenti allegati alla relazione e pervenuti alla Giunta generale del bilancio.

I documenti intorno alla materia dei carri sono nella maggioranza contrari, sono poi tutti contrari alla conseguenza che ne deriva, dell'inasprimento delle tariffe. Or dunque, quanto si afferma è l'opposto, è cosa non intieramente anzi diversamente documentata.

Egli ha parlato altresì di logismografia. È una parola che ha fatto ed ha ancora molta fortuna, specialmente fra coloro che non vogliono umiliarsi allo esame dei dati aritmetici; questa parola di logismografia ricorre più volte nel suo discorso. Ha parlato di suggestione, ha parlato di non dovere obbedire alla manifestazione delle rappresentanze del paese, perchè la Camera deve rendersene indipendente, e tutto questo sempre nella credenza di essere nei termini di relatore di ciò che è passato nella Giunta generale del bilancio, mentre non è intieramente così.

E infatti, qual'è la logismografia? Nessuno ha potuto non ammettere (perchè è consegnato nei documenti) che il numero dei carri è cresciuto come il quantitativo delle merci; inoltre tutti hanno dovuto ammettere ancora che la portata dei carri si è accresciuta anch'essa del 17.70 per cento.

Niente logismografia: questo vuol dire che in un periodo di anni, quale è segnato dall'esercizio di Stato, si ha un 17.70 per cento di maggior capacità produttiva del parco carri.

E se non fu utilizzata, non dipende da chi lo rileva.

Così nessuno ha potuto disconoscere quello che si trova nei documenti allegati alla relazione, cioè che il numero delle volte in cui un carro si è ripresentato al carico durante un anno non sia largamente disceso dal 1904 al 1910.

E per non parlare soltanto di questa discesa che è del 18.60 per cento, perchè potrebbe darsi che vi fosse qualche errore di omogeneità nei conti, accennerò all'altra discesa dal 1906-907 al 1909-10 che è circa del sei per cento.

Ora, a questo proposito l'onorevole Bertolini ha giustamente osservato (perchè quando i dati sono veri bisogna ammetterli e non lavorare di fantasia) l'onorevole Ber-

tolini ha giustamente osservato che nel frattempo si è deliberato il riposo festivo, che questo riposo festivo ha incidenza (dice lui) per una mezza giornata ogni due settimane; quindi si riduce ad un tredicesimo; ma è anche meno, il riposo festivo non è intieramente osservato.

Sono note le querimonie delle società private concessionarie di ferrovie, le quali si lagnano in quanto sono obbligate dalle ferrovie dello Stato a ricevere le merci in giornate festive, mentre dall'altra parte il loro personale vi si rifiuta, e vi si rifiuta in base alla legge.

Qualche cosa di questo servizio però si compie ed è per questo, unicamente per questo che io dissi: la riduzione che ha indicato l'onorevole Bertolini è un po' eccessiva, ma è di fatto. Essa rappresenta un sei o sette per cento: non arriva al 18 per cento, della differenza o peggioramento nel numero dei ricarichi, disceso dal 1904 in avanti da 58 a 49, ossia appunto del 18 per cento.

A questa minore utilizzazione del ciclo deve aggiungersi la minore utilizzazione della capacità, che si rannoda a quella portata media maggiore del 17.70 per cento, di cui si disse ed è raffigurata anch'essa nei documenti della Giunta; diminuzione di utilizzazione della capacità, quindi della efficienza dei treni merci, che è in rapporto con la maggiore portata.

La capienza dei carri era di tonnellate 12.60 e fu nel 1904 utilizzata per tonnellate 7.75, cioè per 0,615. La capienza dei carri nel 1909-10 fu di tonnellate 14.83 e non fu utilizzata che per 8.37, cioè per 0,564.

E sono dati che si trovano tutti nella relazione della Direzione generale, nella relazione della Giunta generale e negli allegati che esse portano.

Ciò significa una perdita all'incirca del 10 per cento in confronto di quella maggiore portata media del 17.70 per cento che si è verificata.

Ma d'altra parte, quali migliori attestazioni del fatto che io indico, delle ripetute dichiarazioni dell'Amministrazione e del Governo, tanto riguardo alla prima parte, cioè alla minore utilizzazione dei carri ossia dei treni che sono in moto, come riguardo alla seconda parte, cioè alla utilizzazione migliore della dotazione totale, riducendo il numero dei carri che sono fuori di servizio per qualsiasi causa?

Quale migliore dimostrazione, se non quella, e mi duole ripetermi, indicata come

il piatto forte dell'economia, vale a dire che i treni merci, cioè composti di quei carri che già oggi si mettono in servizio, potranno essere utilizzati appunto di quel 10 per cento di più di cui già dissi e che corrisponde ai promessi 9 milioni di economia?

Sono impegni e promesse del disegno di legge e delle risposte della Direzione generale. Non è logismografia: sono dati, e dati positivi che deve ammetter chiunque non voglia vivere in un mondo diverso dal reale.

Se si aggiunge l'altra parte, cioè l'utilizzazione migliore dei carri fuori servizio per via di una più sollecita riparazione, se ne deduce che il bisogno segnalato non è organico. I due miglioramenti rappresentano insieme un 12 o 13 per cento, sempre in base ai documenti ossia 11,000 a 12,000 carri, anche di più.

Dico anche di più perchè dalle dichiarazioni annesse al disegno di legge n. 5-A del 1909, si aveva per il 1908 una quantità di carri fuori di servizio, del 16 per cento, abbondante.

Le attuali dichiarazioni del 1910 dicono: nel 1909 la quantità di carri fuori di servizio era ridotta al 14 per cento; alla fine del 1909-10, al 12 per cento. Speriamo di poterla ridurre ancora al 10 per cento. L'onorevole Bertolini discese al nove per cento.

Anche qui avete la prova provata che il numero dei carri fuori servizio era eccessivo: che è andato diminuendo e si spera di ridurlo presto in confini normali.

Ora, quando è così torniamo a sommare: da un lato si spera in quattro anni di utilizzare del 10 per cento meglio i treni, quali sono costituiti oggi, cioè colla percentuale di carri oggi in servizio; d'altro lato si dice: i carri fuori servizio sono del 12 per cento, speriamo di ridurli al 10.

Si avrà così un altro due per cento di maggiore utilizzazione, ed anche un tre per cento discendendo al nove per cento dei fuori servizio come già in altri tempi.

Il bisogno quindi, se mai, non può essere che momentaneo, ma non continuativo, permanente, tale da dar luogo ad una spesa che abbia essa pure il carattere di permanente e che per ciò imponga nuovi sacrifici al commercio nell'inasprimento delle tariffe.

È un bisogno che non esisterebbe in quanto si guardi la consistenza dei carri.

Alla stregua di essa ne abbiamo anche di troppo, e se il nostro egregio presidente volesse fare il conto coi dati forniti dalla relazione del 1905 dell'onorevole Carminè...

ABIGNENTE, *presidente della Giunta generale del bilancio e relatore*. Io non debbo far conti ma solo difendere la Giunta.

RUBINI. ...ne troverebbe la conferma. Allora fu indicato il bisogno di un carro per il ricavo di 3,300 lire, e la portata di carri era di tonnellate 12,60; cresciuta questa a tonnellate 14,83 vien naturale che se si utilizzasse interamente la portata, si dovrebbe avere un corrispondente maggiore di ricavo, cioè 3,800 lire circa e per converso il numero dei carri necessari sarebbe minore. Ma anche col vecchio ricavo di 3,300 lire, indicato nel 1905 quando i carri non avevano che la portata di tonnellate 12,60 basterebbe oggi avere un parco di 88,000 carri e non 91 mila come è, esuberando di tre mila carri al fabbisogno; ciò perchè non si arriva a 3,300 lire di ricavo per carro. Quando poi si voglia tener conto della maggiore portata di carri a cui corrisponderebbe un maggiore ricavo di 3,800 lire, allora basterebbero 75 mila carri.

Questi sono i fatti che occorre avere presenti e non se ne deve discorrere solo per sentimento!

Ma il nostro egregio presidente della Giunta...

ABIGNENTE, *presidente della Giunta generale del bilancio e relatore*. Io non sono che un semplice deputato, ed è inutile che ella faccia una polemica con me.

RUBINI. Ella ha continuato a parlare di manifestazioni esterne, di pressioni, di conferenze quasi volesse accennare al nostro lavoro, e poichè io non ero presente, debbo pure risponderle ora.

ABIGNENTE, *presidente della Giunta generale del bilancio e relatore*. Pressioni e manifestazioni vi sono state ma non in questa parte. Del resto io non ho inteso affatto accennare a lei; legga il mio discorso.

RUBINI. E allora era meglio dirlo poichè io ho parlato anche prima di quelle manifestazioni e non mi feci paladino di nessuno, neppure di una amministrazione che realmente ha avuto meriti, ma ha avuto ed ha anche dei difetti.

Così dice il presidente della Giunta riguardo ai binari: non si può attendere che vi siano dei binari per fare agire i carri, occorre prima provvedere i carri altrimenti il commercio soffre. Il commercio però a quanto ne sappiamo, in maggioranza, piuttosto di sottostare ad un inasprimento di tariffe, rinunzia anche ai carri.

Ma è evidente che i carri non sono dei planivoli; per farli marciare ci vogliono i

binari, e difatti la questione della necessità della precedenza dei binari si è manifestata con un ordine del giorno della Giunta, che spero l'onorevole presidente vorrà difendere vigorosamente poichè in caso diverso, senza gli opportuni binari i carri sono d'ingombro e non di aiuto.

E a questo proposito torno a richiamare l'attenzione della Camera e del ministro dei lavori pubblici sul fatto che già dal 1905-906 al 1909-10 la estesa di binari di servizio per ogni carro è diminuita, da 26 metri è discesa a 25 metri o poco più, mentre nella relazione Carmine di cui ho parlato si assegnava ad ogni rotabile una estesa di binario di servizio di 62 metri e mezzo.

Ora si dice nelle proposte del disegno che bastano 10 metri di binario per ogni carro, di una misura media di 8 metri e mezzo.

Dunque vedete bene che con soli dieci metri di binario occupati da otto metri e mezzo di carri, i carri non si possono muovere; saranno incolonnati, ma di ben poco utile al traffico.

Dice il nostro Presidente: si faccia un parco speciale accantonato per i bisogni straordinari.

Io però credo la cosa non effettuabile e forse anche nociva. Non voglio affermarlo in modo assoluto, ma così la credo.

Quando avete dei carri sotto mano non è possibile rinchiuderli in un binario morto con una catena e non lasciarli sortire nemmeno se il commercio li richiegga.

Se in un determinato momento ci fosse vicino al parco disponibile o insieme una forte richiesta di carri per quanto accidentale, evidentemente sarebbe un cattivo servizio, sarebbe mal fatto se si lasciassero insoddisfatti quei bisogni sia pure momentanei unicamente per ubbidire al proposito di far rimanere quei carri chiusi a chiavistello, finchè giunga la stagione di maggior lavoro.

Ma poi ne viene l'altro guaio gravissimo del deperimento dei carri. Quando essi non sono adoperati, e sono lasciati sopra binari morti, senza una continua custodia, non possono non soffrirne. Vanno sul binario in buono stato con poco o niente da riparare e ne sortono con pezzi asportati talvolta, sempre, poi, danneggiati dalle intemperie.

Quindi anche per questo è da evitare un parco speciale. Mi pare difficile concepirne la utilità, ma non ne nego in modo assoluto la possibilità. E senza parco speciale l'utilizzazione ne sarà compromessa.

Vengo alla questione delle riparazioni. Fu già affermato reiteratamente dalla Direzione generale che si possono riparare i carri con maggior sollecitudine.

Ho già indicato che dal 16 per cento nel 1908, si scese nel 1909 al 14, nel 1910 al 12 e si spera di andare al 10. Questo dimostra che malgrado la cattiva ripartizione geografica, e l'onorevole presidente della Giunta del bilancio sa che sono in questo d'accordo con lui, malgrado la cattiva distribuzione geografica, delle officine private, un poco meno delle governative tuttavia esse esistono in tale copia da avere dato luogo alla qualifica dei doppioni; ma tuttavia, ed è per il ragionamento ciò che più importa si è ottenuto il risultato di far discendere la percentuale dei carri riparati. Il che vuol dire che la capacità di riparazioni di queste officine è maggiore dei bisogni annuali imperocchè non solo serve a mantenere il numero dei carri riparati nella eguale misura, ma serve anche a fare aumentare questa misura, diminuendo invece contemporaneamente il numero dei carri fuori servizio.

Dunque non è esatto che il numero delle officine non basti, quand'anche sia vero il vizio della loro cattiva distribuzione.

Dobbiamo a questo proposito anche convenire con dispiacere nell'altra verità che sono eccessive, senza potervi mettere un riparo conciliabile in via assoluta con l'interesse pubblico. Anche qui sono d'accordo col presidente della Giunta del bilancio e con l'Amministrazione nel ritenere che sia meglio poter fare le riparazioni nelle officine governative.

Le riparazioni affidate alle officine private, per quanto esista negli allegati la dichiarazione che tecnicamente il risultato fu soddisfacente, tuttavia è talmente difficile misurarle nel loro valore da correre sempre il rischio di pagarle di più del necessario.

Per queste ragioni io credo che, se il campo fosse vergine, sarebbero assolutamente da escludere le riparazioni affidate alle officine private. Ma, poichè queste già esistono, bisogna cercare qualche temperamento e, piuttosto che creare nuove officine, che rappresenterebbero il superfluo del superfluo, meglio adattarsi a mettersi due paia di occhiali, se non basta uno solo, e far lavorare quelle che già esistono con ogni cautela possibile.

Potrebbe esservi anche l'altro espediente da usarsi con molta prudenza, quando ne venisse favorevole l'occasione, di acquistare

qualcheduna di queste officine, a patti però, s'intende, convenienti.

Sono queste idee che espongo così, in generale, sulle quali non insisto.

Quello su cui devo insistere è la questione della non necessità dell'aumento dei quattromila carri, ed insisto, onorevole Abignente, non per la questione tecnica, ma per le conseguenze finanziarie e per l'altra dell'inasprimento delle tariffe. Quando ella, onorevole presidente della Giunta, dice che si era impropriamente fatta una discussione tecnica, ma non si fece quella che si doveva, cioè la discussione finanziaria, mi pare che avesse ragione, ma soltanto in termini così astratti della questione, non nell'indole sua, perchè non è possibile contrastare alla spesa, se non si dimostra inesistente, e non si demolisce anche l'occasione sua. D'onde, necessariamente, la discussione tecnica.

Una volta ammessa la necessità dei carri, bisogna ammettere la necessità della spesa, bisogna ammettere gli inasprimenti di tariffa. E viceversa. È tutto un seguito di conseguenze che derivano dall'esercizio non esserci la necessità dei carri e questa necessità, non può essere dimostrata che con dati aritmetici a base delle notizie che ne furono fornite dall'amministrazione, intorno alla loro consistenza, all'entità dei bisogni, cui devono sopperire.

Mantengo perciò la soppressione dell'articolo e, in secondo luogo, siccome già avvertii che, ad ogni modo, il bisogno non potrebbe essere che temporaneo, in quanto, secondo l'Amministrazione, i treni come esistono devono utilizzarsi del 10 per cento; che di più avremo un maggior numero di carri riparati, allora, io dico, facciamo se mai un provvedimento soltanto provvisorio, come ho proposto col mio emendamento sostitutivo, del quale avete udito la lettura.

Esso ha questa finalità: di anticipare i fondi, non come debito permanente, ma in conto corrente, da compensare e restituire con minori commesse negli anni avvenire, nella misura ordinaria consentita dalla legge.

Il compenso sarebbe di un quarto per ogni anno; così in quattro anni, si rientrerebbe nella regola.

Osservo che è tanto più facile di risolvere la questione in questo senso, in quanto noi al primo luglio 1910 avevamo 5091 carri in costruzione pari al 5.67 per cento della dotazione, mentre l'aumento del traffico, al

31 gennaio 1911, non ci rappresenta che il 2.33 per cento, sicchè vi è un largo margine di un tre per cento sulla dotazione, che rimarrà disponibile.

Questo tre per cento si ragguaglia a 2700, o 2800 carri, onde già più della metà dell'asserito maggiore fabbisogno viene ad essere coperta da questa circostanza non desiderabile e non desiderata, ma vera, e noi non possiamo che subirne le conseguenze utilizzandola, intanto, per il suo verso meno nocivo.

Non aggiungo altro.

PRESIDENTE. Spetta ora di parlare all'onorevole Dentice, il quale ha proposto la seguente aggiunta:

« La provvista dei carri nelle stazioni ferroviarie sarà regolata in proporzione della rispettiva potenzialità del traffico, secondo la media dell'ultimo triennio di esercizio ».

DENTICE. Onorevoli colleghi, sono dolente di non essere d'accordo col illustre oratore che mi ha preceduto, quanto alla soppressione della nuova provvista di quattromila carri, e credo che oramai sia convincimento della maggioranza della Camera e del Paese, che è necessario un incremento di carri ferroviari; perchè il fatto che già da diecimila carri promessi fin dal mese di ottobre a Napoli, si è scesi a ottomila e poi a quattromila nella proposta del Governo, io credo che sia abbastanza significante perchè si tenga presente agli effetti dei bisogni veri dei trasporti industriali e specialmente dell'agricoltura. Perciò io insisto da parte mia perchè i quattromila carri così come sono stati proposti siano definitivamente mantenuti.

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. E saranno mantenuti.

DENTICE. Non è a dimenticare quello che è avvenuto negli ultimi anni, specie nell'anno scorso, quando abbiamo avuto non solo proteste, mandate dai vari comuni del Regno, specialmente meridionali, ma anche comizi che si sono succeduti in Napoli, a Torre Annunziata ed altrove, mi pare allora anche con l'intervento dell'attuale sottosegretario di Stato onorevole Guarracino, ed anche in quella occasione fu accertata la necessità impellente dell'incremento dei carri ferroviari.

Quando si vuole opporre che l'aumento dei carri porterebbe un ingombro nei binari e la difficoltà che questi carri non potrebbero nemmeno essere mandati a destinazione, io debbo ricordare quello che già si è detto nella discussione generale, che



cioè noi ci troviamo di fronte al fatto che presentemente vi sono molti carri noleggiati, i quali, se lo sono però oggi, non è sicuro che potranno esserlo domani. E quindi non solo bisogna sopperire alla sostituzione del noleggio con nuovi acquisti di carri, ma anche all'altro fabbisogno per aumento di questi carri, per lo meno sino a quattromila. Sicchè la difficoltà che si frappone non merita considerazione e dovrebbe essere respinta.

Ciò premesso, debbo aggiungere brevi osservazioni in sostegno del mio emendamento. Esso infatti è un corollario della promessa nuova fornitura, che cioè la distribuzione di questi carri debba seguire una norma costante, la quale venga data dalla proporzione del reddito o meglio in proporzione della rispettiva potenzialità del traffico secondo l'ultimo triennio di esercizio.

Questa proposta risponde a una necessità di fatto, perchè, se non si pone mente che la distribuzione dei carri sia fatta in modo equo, secondo i veri bisogni dei trasporti, il pericolo, a cui l'onorevole Rubini e gli altri oratori che hanno parlato in senso contrario dicevano che si poteva andare incontro, cioè all'agglomeramento dei carri sarà facile a verificarsi. Esso, da una parte danneggerebbe l'Amministrazione per mancanza del reddito, con inutile ingombro sui binari e dall'altra produrrebbe gravi danni a coloro che ne hanno bisogno, perchè non riescono ad esportare i prodotti degli agricoltori locali. Ed io ho bisogno d'insistere su questo, perchè l'esportazione dei nostri prodotti agricoli non ammette indugi. È vano rilevare che si ha un'agricoltura lussureggiante di produzione, quando questa produzione non trova modo di essere trasportata in Italia ed all'estero per mancanza di carri ferroviari, ed i generi o deperiscono o sono venduti sulle piazze di produzione. Nè questo stato di cose può evitarsi se non quando con un'equa distribuzione, con una norma costante non verrà stabilito il numero dei carri che debbono essere destinati in ogni stazione, secondo la potenzialità del traffico accertato in base all'ultimo triennio, anche tenendo conto che la produzione dell'ultimo triennio è un dato di fatto inferiore al vero, perchè non tutte le richieste poterono essere espletate per la ripetuta lamentata deficienza dei carri da trasporto.

Adottando questa norma saranno evitati gli ingombri inutili e dannosi. Come in tempo di guerra l'agglomeramento di un corpo di

esercito in un posto solo rappresenta un difetto di tattica, così in tema di trasporti il traffico viene annientato dagli agglomeramenti tante volte lamentati, mentre una sapiente, preventiva distribuzione nei vari campi di azione farebbe raggiungere presto e bene un salutare effetto.

Sicchè, fatta l'applicazione nel modo più semplice, io credo che lo scopo si potrà raggiungere agevolmente. Sarà questione di determinare se questa norma debba essere fissata nella legge o nel regolamento. Ma ai fini della mia proposta ciò è indifferente e tutto dipenderà dall'autorità dell'onorevole ministro e dalla sua speciale competenza. Per me è necessario che il principio si affermi, perchè a tempo debito venga richiamato in attuazione.

Un fatto che conforta questa mia proposta si rileva dallo stesso ordinamento ferroviario intorno alla distribuzione delle coppie di treni, le quali sono fatte nelle varie linee ferroviarie, secondo la potenzialità del servizio reso. Così, per esempio, per i percorsi che danno un reddito al disotto di novemila lire a chilometro si hanno tre coppie di treni, per quelli al disopra di lire novemila aumentano proporzionalmente le coppie dei treni, e viceversa col tempo possono diminuire. Sicchè in questa guida per la distribuzione delle coppie dei treni pel servizio viaggiatori vi è una norma costante che già da tempo ha fatto ottima prova, e così credo che dovrà attuarsi per le merci.

Per quanto ho accennato concludo raccomandando che la mia proposta venga accolta benevolmente dal ministro.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Macaggi.

MACAGGI. Onorevoli colleghi, io sono uno degli ingenui, uno degli illusi, cioè uno di quelli che credono necessario aumentare il numero dei carri. E dico che sono uno degli ingenui e degli illusi, perchè dicono che aumentare i carri è una ingenuità, una illusione. Io appartengo al numero di coloro che, con i colleghi della Liguria, hanno fatto parte di quella Commissione tanto tartassata, che, raccolta a palazzo Braschi, si fece eco delle lagnanze del porto di Genova per la mancanza di carri. Quivi alla presenza non solo dell'onorevole presidente del Consiglio e dell'onorevole ministro dei lavori pubblici, ma anche di altri ministri, perchè in quel momento si doveva adunare il Consiglio dei ministri, ed alla presenza del direttore generale delle ferrovie, sentiti i lagni, non si

trovò allora altro rimedio che quello di aumentare i carri. Il male deve essere grave se la diagnosi è così disperata.

Ora alcuni dicono che si tratta di anemia, di mancanza di carri. Dall'altra parte si sostiene, invece, che si tratta di pletora, di sovrabbondanza di carri, tanto che non possono manovrare.

Ora io penso che il giudizio debba essere emesso da persona tecnica, perchè, si tratta di materia tecnica. E se il direttore generale delle ferrovie, la cui competenza in materia tecnica è indiscutibile, sebbene non sia altrettanto indiscutibile quella amministrativa; se il direttore generale trovò che si trattava, non di pletora, ma di anemia ed altro rimedio non rinvenne che quello dei dieci mila carri, si deve proprio dire che si tratta di un fenomeno di psicologia semplicistica, come crede il mio carissimo amico Nofri? Si lagnavano costoro della mancanza di carri e non vi era da fare altro per contentarli, se non promettere dei carri.

Ci trattava da ingenui, da illusi...

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*.  
Tutti liguri!

MACAGGI ...che sono semplici come le colombe, secondo l'espressione evangelica, ma anche prudenti come i serpenti. (*Ilarità*). Ed erano talmente ingenui da ritenere, che si trattasse di anemia, invece che di pletora. Avrebbero dovuto, invece, essere persuasi, che di carri ne avevano troppi.

Credete che le lagnanze del commercio di Genova non sono illusioni; e non sono ingenui coloro che se ne fecero eco.

Quali i rimedi? Anche in patologia vi è l'omiotopia; e potrebbero essere questi i rimedi ai mali lamentati. Ma noi siamo all'opatici! (*Si ride*).

Ho ascoltato con molta attenzione il discorso del collega Rubini. A che cosa approdano le sue acute osservazioni? A questo unicamente: che, invece di 8 mila carri egli ne chiede 4 mila. Quando egli trova che i carri fuori di esercizio che erano il 16 per cento, furono ridotti al 14 per cento e poi al 12 nel 1910 e poi al 10 per cento, conclude che al fabbisogno massimo dei dieci mila carri possono essere apportate talune deduzioni. Se l'acceleramento dei ripari ai carri avrà luogo per le ragioni indicate dall'onorevole Rubini, può la Camera, può il Governo, può la direzione generale delle ferrovie contentarsi di quattro mila? Non per questo, perchè si è fatta una deduzione alla prima domanda di diecimila

carri, non per questo si può concludere che quindi i carri possono essere ridotti a zero. Con ragionamenti di questa natura, si scuoterebbero sempre le tesi principali. Certo, a provvedere interamente al bisogno, occorrerebbero 8 mila carri; ma ci si può contentar di quattromila, ricorrendo a tutti quegli altri accorgimenti che possono essere rivolti allo scopo di riparare sollecitamente i carri.

Ma la logica non vi porta a concludere che vi potete contentare di zero.

Ricordo il discorso del mio carissimo amico Sighieri. Egli, nella discussione generale, a proposito di questo argomento e di una certa stazione di cui non ricordo il nome, vi descrisse, con tinte efficaci, quei treni di carri fantasma che vanno da una stazione all'altra, spediti dal capostazione che non sa dove collocarli.

Per questo fatto, non si può concludere che in Italia abbondino i carri. Noi non neghiamo che vi possano essere questi sistemi d'inutilizzazione; bisognerebbe presupporre che il presente ordinamento ferroviario fosse perfetto, per ritenere che, ogni volta che si manifesti il fenomeno dell'inutilizzazione, la conseguenza logica sia che i carri sovrabbondino.

Vuol dire che non si adoperano sufficientemente, sempre ed in ogni caso, i carri che ora si hanno.

Noi siamo qui a discutere un migliore ordinamento delle strade ferrate; ma, se esse avessero un ordinamento perfetto, questo disegno di legge non sarebbe in discussione. Ma *oportet unum facere et alterum non omittere*: dovranno essere provveduti nel periodo di cinque anni e si otterrà lo scopo.

Quando s'istituiscono calcoli si presuppone che il movimento industriale, commerciale ed agricolo rimarrà stazionario; ma, fortunatamente, questo movimento è in progresso; quindi il ritenere come punto di partenza lo *statu quo* è perfettamente un errore: non si può argomentare dall'anno ultimo scorso.

Si sa che nei mesi di ottobre e di novembre si ha quel bisogno di carri tanto lamentato; se nell'anno scorso questo bisogno, che fu pur sentito, non fu sentito così vivamente, si deve al fatto che in molte regioni d'Italia fu scarso il raccolto dell'uva. (*Interruzioni*).

Erano necessari anche quando la vendemmia era scarsa: figuratevi quindi dato (come è nel desiderio di ciascuno) che sia abbondante, se potrà essere sufficiente il

numero dei carri che si ebbero negli anni scorsi.

Del resto è argomento inoppugnabile questo che nel momento presente noi abbiamo a nolo una quantità notevole di carri; queste sono cifre ufficiali: il numero medio dei carri che le Ferrovie hanno in affitto è di circa 2,100 ed il nolo che adesso si paga ascende a circa un milione e trecento mila lire.

Per lo meno i quattromila carri che saranno di proprietà dello Stato sostituiranno questi carri che oggi si hanno in affitto.

NOFRI. No; debbono aggiungersi, altrimenti ne mancheranno ancora!

MACAGGI. Vuol dire che se non mancheranno dei carri, potremo con i nuovi carri di proprietà dello Stato sostituire quelli in affitto e questo bisognerebbe che si realizzasse, perchè anzichè vivere in casa d'affitto è molto meglio, quando si hanno i mezzi, vivere in casa propria.

NOFRI. Quando ci sono.

MACAGGI. E se i carri non saranno sufficienti, e noi portiamo opinione che non lo siano, provvederà a questa ulteriore insufficienza il continuato noleggiamento da parte delle ditte straniere che fanno questo mestiere di affittare a noi, con nostra vergogna, i carri.

Rimarrà sempre a nostra disposizione la nuova provvista di quattromila carri. *(Interruzioni).*

PRESIDENTE. Non interrompano, onorevoli deputati!

MACAGGI. Rimarrà sempre a nostra disposizione questa nuova provvista ancorchè si verificassero delle necessità; ma come minimo necessario occorrono questi quattromila carri.

Nè vale il dire che comunque per il passato a queste deficienze si è provveduto; lo sanno i negozianti genovesi a prezzo di quali dolori, di quali oneri, di quali dispendi a questa necessità si è provveduto; le merci accumulate sulle chiatte; la importanza del commercio italiano attenuata; una parte del traffico distratta dal nostro maggiore porto. Non sono quindi vane lagnanze, desiderii di persone incontentabili, illusioni dei genovesi, quelle che ci muovono ad insistere perchè l'articolo 13 sia mantenuto nella sua integrità.

Noi pensiamo che qualora ciò non avvenga sarà grave ed irrimediabile la jattura del commercio italiano.

Del resto, questi quattromila carri non si provvedono in un giorno e contempora-

neamente si penserà all'ampliamento dei binari.

Il parco del Campasso presso Genova si sta allargando, essendosi dimostrato insufficiente, quando vi era questo concetto. Adottando lo stesso concetto per cui gli ottomila carri si riducono a quattromila, quel parco, nel quale deve avvenire lo smistamento, e i carri devono muoversi, fu ridotto a proporzioni inferiori al necessario.

Ora si sta riparando l'area e nuovo spazio si è aggiunto a quel parco. Così facendo in altri punti, dove fosse opportuno, si avranno, come è nostro desiderio, binari sufficienti ed anche carri in numero sufficiente.

Qualora l'articolo 13 non venisse approvato, noi avremmo tolto uno dei migliori pregi del disegno di legge che ci sta dinanzi e che ci auguriamo passi presto nella nostra legislazione. *(Benissimo!)*

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Carcassi.

CARCASSI. Vi rinunzio.

PRESIDENTE. Vi sono dunque sull'articolo 13 tre proposte di soppressione, due emendamenti sostitutivi e due proposte di aggiunte, perchè anche l'emendamento dell'onorevole Rubini diventerebbe un'aggiunta.

ABIGNENTE, *presidente della Giunta generale del bilancio e relatore.* Io non debbo e non posso ripetere il discorso che ho pronunziato innanzi a voi, onorevoli colleghi, anche in merito alla questione dell'articolo 13, cioè alla questione dei carri. Sarebbe una ripetizione inutile e fastidiosa. Invece risponderò solamente a quanto attiene, direi quasi, a fatti personali e sarò serenissimo, perchè qui non rappresento la mia persona. È un continuo scambio che si vuol fare e fa comodo di farlo: si vuole scambiare la mia persona, la mia opinione, che qui dentro non ho manifestato, come non la manifestai in Giunta del bilancio, con l'opinione collettiva della Giunta del bilancio che qui manifesto e difendo e non comprendo come si venga a parlare del relatore e della sua opinione, mentre egli non l'ha manifestata mai.

Dunque l'onorevole Rubini ha dichiarato che in tante cose è d'accordo con me. Ora, se in tante cose io sono d'accordo con lui, ed egli è d'accordo con me, non sarà per la questione dei carri, che io qui devo difendere, come ho difeso tutte le deliberazioni della Giunta, che io verrò ad insprire una questione che è del tutto obbiettiva e che trascende i limiti della questione personale.

L'onorevole Wollemborg, con la consueta sobrietà, ha voluto nuovamente dimostrare quello che aveva già dimostrato nella Sottogiunta e nella Giunta generale del bilancio e qui alla Camera nel suo primo discorso. Ma egli ha fatto due allusioni a me, e a queste devo rispondere. La prima è che io nel terminare il mio discorso invocai la sorte del contribuente. Avrò fatto male...

**WOLLEMBORG.** Ho detto che ha fatto bene!

**ABIGNENTE, presidente della Giunta generale del bilancio e relatore.** Dunque ho fatto bene.

Ma ella ha detto che io ho invocato la sorte del contribuente, perchè questi trenta milioni li pagherà appunto il contribuente, ossia li pagheremo noi, perchè siamo contribuenti anche noi, in piccola parte veramente, ma siamo contribuenti anche noi.

Egli si unisce all'amico Nofri per la questione dei carri e ha detto che, d'altra parte, egli insiste nei suoi emendamenti.

Ma io debbo ricordare all'amico Wollemborg che egli, tanto in Sottogiunta che in Giunta, quanto qui, ha difeso con vigore tutte le concessioni che si erano fatte ai ferrovieri; con la stessa larghezza con la quale egli dice che io per nome ed a nome della Giunta difendo la questione dei carri.

Le partite si potrebbero compensare. Ma non si compensano, onorevole Wollemborg, perchè la spesa dei carri è una spesa di investimento in patrimonio, mentre quegli altri denari, se ne vanno.

Dunque, è inutile, il rigorismo per i bilanci lo abbiamo tutti noi della Giunta, e facciamo semplicemente il nostro dovere verso la Camera, perchè di questo dovere siamo investiti, ed è inutile ora volerei fare delle accuse, le quali non spettano nè a me nè a lei.

**WOLLEMBORG.** Ma io ho lodato...

**SACCHI, ministro dei lavori pubblici.** Ed allora perchè discutiamo?

**ABIGNENTE, presidente della Giunta generale del bilancio e relatore.** Del resto fula Giunta a volere questi quattromila carri, e io non solo desiderai ma volli che fossero incluse nella relazione le note dell'onorevole Rubini per la questione dei carri, appunto perchè alla Camera fossero sottoposte tutte le opinioni e tutte le cifre e tutti gli elementi, e la Camera ne fosse giudice sereno.

Più di così è difficile, anzi dirò e ripeterò per la ennesima volta che questo non si era mai fatto in Giunta del bilancio: è la pri-

ma volta che una relazione della Giunta del bilancio viene così, appunto per la obiettività voluta da me e dai colleghi.

Ma si dice: il relatore, il relatore! Ora io domando all'onorevole Wollemborg come domando all'onorevole Rubini: ma che cosa avrebbero desiderato? Che il relatore fosse venuto qui, a nome della maggioranza della Giunta, per difendere le idee della minoranza della Giunta contro le idee della maggioranza?

Ma io questo non avrei potuto farlo, e se per poco lo avessi fatto, essi stessi mi avrebbero accusato di una leggerezza inqualificabile (*Interruzione*).

Ma allora non dovevano parlare di me. (*Interruzione*).

La relazione è relazione di Giunta: torniamo sempre allo stesso punto.

All'onorevole Nofri io dovrei ripetere quello che già dissi. Egli dice cose pregevolissime allora quando isola la questione, e la isola in un campo perfettamente fuori della utilizzazione maggiore o minore dei carri. Io quelle cifre non le contesto, e l'onorevole Rubini sa, che io in passato mi sono unito a lui per spingere le cure dell'amministrazione ferroviaria ad una migliore utilizzazione dei carri, e su questo non v'è discussione. Ma allorquando la Direzione generale, il Governo, l'Amministrazione, quella cioè che è responsabile avanti al paese dice: Io non posso fare a meno di questi quattromila carri, perchè voi me li avete ridotti, allora la questione è un'altra. Vi dicono tutte le ragioni per le quali ritengono che sono indispensabili, anche con tutti gli sforzi per una migliore utilizzazione...

**NOFRI.** L'avvocato difensore dice questo.

**ABIGNENTE, relatore.** No, è l'amministrazione che dice questo, il ministro che ne assume la responsabilità. Ora di fronte a questo, che cosa si dovrebbe fare? Si dovrebbe diffidare di queste affermazioni?

Onorevole Nofri, ella che non dubita in campi più vasti e maggiori, perchè vuol dubitare solo in questo? Mi pare che non vi sia troppa coerenza, troppa corrispondenza.

**NOFRI.** Diffido in quello per cui debbo diffidare, per cui ho delle ragioni di diffidare.

**PRESIDENTE.** Ma vediamo se potessimo una buona volta uscire da questi carri! (*ilarità*). Si discute tanto di decentramento eccetera, e poi la Camera vuol determinare perfino il numero dei carri! (*Viva ilarità — Approvazioni*).

ABIGNENTE, *presidente della Giunta generale del bilancio e relatore*. Ho già notato, onorevole Presidente, questa contraddizione!

All'onorevole Rubini che non si trovò presente al mio discorso per un felice evento del quale di cuore con lui mi congratulo, e che gli auguro frequente, debbo dire soltanto che se fosse stato presente, avrebbe appreso dal mio discorso ciò che ho detto sull'ambiente e sulla preparazione dell'ambiente; del resto ho ricevuto testè il mio discorso stampato e mi farò un dovere di mandargliene una copia; ed egli vedrà che le mie parole sono state abbastanza chiare e precise per determinare il punto al quale voleva mirare e non c'era nessuna rispondenza a quanto egli ha supposto, cioè alla questione dei carri.

Ma veniamo al merito. L'onorevole Rubini insiste nelle sue deduzioni; esse del resto stanno qui segnate e fui io a volere che fossero segnate e stampate. Egli dice che dai documenti avuti risultano anche elementi favorevoli alla sua tesi; ma io aggiungo che dai documenti stessi risultano anche elementi favorevoli alla mia... (*Interruzione del deputato Rubini*).

Egli dice che i documenti non hanno risposto a taluno dei suoi desiderati. Lo so bene, ma in tutto ciò, che cosa c'entra la Giunta e il relatore della Giunta? La Giunta si è persuasa che la provvista dei carri fosse una necessità, dunque la sua deliberazione è stata logica.

L'onorevole Rubini dice poi che dai memoriali inviati dal commercio non risulta la necessità dei quattromila carri. Infatti, esistono in atti tre deliberazioni di Camere di commercio, le quali sono contrarie all'acquisto di questi carri; invece altre deliberazioni invocano l'acquisto stesso.

E queste sono la maggioranza. Desiderava forse l'onorevole Rubini che tutte le Camere di commercio avessero un'opinione sola? La Liguria, per esempio, invoca i carri, il Mezzogiorno altrettanto; dunque chi è favorevole e chi è contrario, e l'Italia è fatta così, non ha un'unica opinione; quindi trovo assolutamente inopportuno il persistere su una questione che tecnicamente ha trovata la sua soluzione chiara, precisa ed onesta.

La Giunta ha fatto il suo dovere e più di questo non poteva fare; io ho fatto il mio difendendo ciò che la Giunta ha deciso.

L'onorevole Rubini da ultimo ha detto che sperava che il relatore avrebbe difeso l'ordine del giorno votato dalla Giunta. Cer-

tamente, io ho sempre difeso gli ordini del giorno presentati dalla Giunta del bilancio; ma la Camera fa e ha fatto quello che crede perchè è sovrana. Difenderò dunque anche quest'ordine del giorno, come ho difeso gli altri; l'onorevole Rubini ricorderà che ho difeso anche l'ordine del giorno relativo agli istituti di previdenza sul quale la Camera ci ha dato torto; ed a questo proposito ricordo che ebbi persino a leggere la lettera di un collega di Giunta il quale insisteva perchè l'ordine del giorno fosse votato.

Certamente non posso avere a mia disposizione argomenti più decisivi di quelli della parola, della persuasione, e della cortesia verso i colleghi: ma quando i colleghi non danno ascolto alle mie invocazioni, non so che cosa altro fare. Difenderò, ripeto, l'ordine del giorno, però con minore vigoria di quella che avrei voluto e potuto avere, perchè oggi sono stato attaccato da due colleghi della Giunta, i quali, se pur avevo una certa autorità, me l'hanno certamente diminuita!

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

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Vorrei pregare la Camera di dispensarmi dall'entrare nuovamente a fondo nella discussione dell'articolo 13, riguardante l'acquisto dei carri, perchè ne ho parlato già nel mio discorso in sede di discussione generale, e nel mio discorso in risposta ai diversi ordini del giorno.

Ma oggi succede questo, che da una parte gli onorevoli Wollemborg e Rubini han proposto in via principale la soppressione dell'articolo e in via subordinata la sostituzione di altre disposizioni, e dall'altra l'onorevole Nofri ha parlato della soppressione dell'articolo 13. Ma l'onorevole Nofri, e ne ho avuto personalmente piacere, ha trovato contraddittori nel suo stesso gruppo ed anche nel gruppo più affine.

Quindi io non ho che da riferirmi alle giuste considerazioni, espresse dall'onorevole Macaggi, in contraddizione all'onorevole Nofri, e virtualmente anche dagli onorevoli Canepa e Carcassi, i quali erano iscritti per parlare, e avrebbero parlato, in favore dell'articolo 13.

CANEPA. Io ne ho parlato nella discussione generale.

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Quindi da questo lato nella Camera vi è una elisione completa, che mi esonera dal rientrare nella discussione.

Agli onorevoli Wollemborg e Rubini debbo rispondere che contro la soppressione per me stanno due ragioni fondamentali. Una viene da chi, come è stato riconosciuto da tutti e, come non vi è dubbio, è competente.

La proposta dei 10 mila carri venne dalla direzione generale delle ferrovie nel concetto che si volesse una dotazione atta a fronteggiare anche i bisogni straordinari dei trasporti. Dunque non vi è stata alcuna debolezza, alcuna concessione, alcuna improvvisa rivelazione da parte di nessuno, ma soltanto vi è stata una proposta formale di chi è, di fatto, secondo l'opinione mia che so divisa da tanti altri, e, necessariamente di diritto, competente, cioè del direttore generale, il quale, susseguentemente per la discussione avvenuta nella Giunta generale del bilancio, in considerazione della possibile gradualità, si è persuaso della convenienza di soprassedere in parte, senza per questo rinunciare alla richiesta, ed ha ridotto la cifra a 4 mila, sempre però tenendo ferma la necessità, per provvedere ai bisogni straordinari di stagione e di località, di carri di riserva in più.

Questa è la ragione del competente; ma poi vi è un'altra ragione dell'incompetente che sono io. Questi carri li dobbiamo noleggiare, li dobbiamo pagare a caro prezzo, e ci lamentiamo talvolta purtroppo di non trovarli!

Pare dunque che non sussistano tutte quelle ragioni le quali, per le teorie splendidamente sviluppate dagli egregi oratori, dovrebbero sussistere, ma che il fatto dimostra che non sussistono, come il più delle volte avviene. (*Commenti*).

E trattasi poi di un noleggio a caro prezzo perchè importerebbe un onere di 2,800,000 lire all'anno, e questo basta a dimostrare la convenienza assoluta di procedere all'acquisto. Nè occorre in via assoluta che prima si dia modo a creazione di binari o di impianti, perchè, ripeto, il fatto dimostra che questa maggior riserva di carri è necessaria, e ai binari si potrà pure gradualmente provvedere; ma poi, credete pure, che anche la buona volontà, e qui mi rivolgo specialmente all'onorevole Nofri, anche la buona volontà del personale può molto aiutare per la utilizzazione, per la circolazione dei carri, e ne abbiamo prove di fatto ed esempi. Quindi prendiamoli pure, perchè sono necessari, questi carri, e nello stesso tempo auguriamoci che anche il personale si presti perchè possano avere una

maggior e più rapida circolazione. (*Approvazioni*).

*Una voce all'estrema sinistra.* Utilizzazione del personale,

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici.* Tolta via la soppressione, gli onorevoli Wollemborg e Rubini, in via subordinata, fanno proposte diverse. L'onorevole Rubini vorrebbe che le somme fossero da restituire al tesoro...

RUBINI. In quattro anni.

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici.* ...e in diminuzione dei fondi assegnati per le opere e provviste.

RUBINI. Per gli aumenti.

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici.* Necessariamente. Quindi ciò equivarrebbe, e questa è una osservazione ed una risposta così a buon senso, perchè non posso competere con l'onorevole Rubini ed entrare nelle sottili e profonde disquisizioni in cui è entrato, ciò equivarrebbe a decurtare la somma per le opere.

Ora, domando io, è possibile ciò, quando insistentemente, da ogni parte della Camera, si fanno invocazioni per maggiori lavori, per maggiori opere, per maggiori binari? È proprio allora il caso di diminuire la somma a ciò già destinata? Questo sarebbe l'effetto della proposta dell'onorevole Rubini, e questa è la ragione per cui non la posso accettare.

RUBINI. Per i carri ho detto di ridurre, non per i lavori.

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici.* La restituzione dei fondi anticipati porterebbe a ridurre di sette milioni all'anno, per quattro anni, la disponibilità dei fondi assegnati per le esigenze normali di lavori e provviste, mentre qui si tratta di un aumento di carri in più del fabbisogno ordinario e quindi da provvedersi con mezzi straordinari.

L'onorevole Wollemborg propone una cosa più complicata.

WOLLEMBORG. Ma che! Non vi è niente di complicato, bisogna soltanto capirla! (*Commenti*).

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici.* Non volevo farle offesa, ma qui, dicendo complicata, intendevo dire che la cosa è poco pratica.

WOLLEMBORG. Sta bene; infatti qui si dice cosa complicata, per dire cosa poco pratica.

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici.* A me almeno ha fatto tale effetto, forse perchè io avrò avuto maggiori difficoltà per intenderla. (*ilarità*).

Si immagini l'onorevole Wollemborg se io potevo avere una intenzione men che riguardosa per lui.

L'onorevole Wollemborg, dunque, vorrebbe che, ritenuto il risparmio del noleggiamento, si imputassero alle spese di esercizio, ipoteticamente, le spese del noleggio in corrispondenza ai carri acquistati.

WOLLEMBORG. Sì, una volta che si risparmia la spesa.

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Ora io dirò all'onorevole Wollemborg che in tal modo si verrebbe a far concorrere le spese ordinarie di esercizio nelle spese della parte straordinaria: diminuirebbe la sovvenzione del tesoro e corrispondentemente diminuirebbe il servizio del debito: ma per contro si aggraverebbe di circa due milioni di lire il conto esercizio e di altrettanto diminuirebbe il versamento del residuo netto al tesoro. Tutto questo contrasta con i criteri della legge del 1909, per cui non si è voluta far concorrere la parte ordinaria del bilancio alle spese patrimoniali della parte straordinaria e contrasta col concetto informatore del presente disegno di legge.

WOLLEMBORG. Chiedo di parlare.

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Qui non si può dunque incidentalmente rimettere in discussione ciò su cui abbiamo già deciso. Si sarà deciso bene, si sarà deciso male, come vuole l'onorevole Wollemborg...

WOLLEMBORG. No, non è affatto esatto.

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. ...ma ad ogni modo la questione è stata decisa nella legislazione, quindi non mi pare il caso di rimettere incidentalmente in discussione siffatta questione gravando l'esercizio di un onere maggiore, partendo dal presupposto insussistente di un noleggio costante per tutta la durata di ammortamento del capitale occorrente per la fornitura.

Il concetto semplice della proposta nostra è questo: che a bisogni straordinari si deve provvedere con speciali oneri compensati da sovrattasse sui diritti fissi. Questo è quindi il collegamento tra l'articolo 13 e il successivo articolo 15, di cui parleremo appresso.

Vi erano degli altri emendamenti.

PRESIDENTE. C'è quello dell'onorevole Dentice...

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Sta bene. A ogni modo, per le ragioni ora dette, io non posso accettare nè la soppressione proposta dall'onorevole Nofri, nè le

aggiunte subordinate proposte dagli onorevoli Wollemborg e Rubini.

Quanto all'onorevole Dentice, la sua proposta è in relazione all'ordine del giorno della Giunta. Ora, l'ordine del giorno della Giunta ha dato motivo all'onorevole Wollemborg di valersene per dire: se si deve aspettare è inutile. Se si trattasse di una raccomandazione, io ho già detto che potrei essere disposto ad accettarla nei limiti del possibile; ma se si trattasse di un impegno, io francamente pregherei la Giunta del bilancio di non insistere perchè sia votato quell'ordine del giorno. Per quanto è possibile, nei limiti del possibile, io accetterò l'ordine del giorno come raccomandazione; ma non troverei necessario che fosse votato. Pregherei dunque, ripeto, la Giunta di non insistere.

ABIGNENTE, *presidente della Giunta generale del bilancio e relatore*. Mi spiace di dover insistere.

BERTOLINI. Altrimenti verrà pubblicata sui giornali un'altra lettera di un membro della Giunta! Perciò deve insistere...!

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. L'onorevole Dentice ha fatto delle considerazioni giustissime, delle quali si deve tener conto, con la clausola però: « nei limiti del possibile » e senza includerle come un impegno nella legge.

Tutt'al più si tratterebbe di materia regolamentare, ma non di materia da inscrivere nella legge, ed io pregherei l'onorevole Dentice di non insistere e di dichiararsi soddisfatto che io accolga la sua proposta come raccomandazione.

PRESIDENTE. Ora chiederò a coloro che hanno proposto emendamenti se intendano mantenerli.

Do facoltà di parlare prima che agli altri all'onorevole Nofri in quanto che egli propone la soppressione senza alcuna subordinata.

Insiste nella sua proposta, onorevole Nofri?

NOFRI. V'insisto.

PRESIDENTE. Onorevole Wollemborg, ha sentito la risposta dell'onorevole Nofri? Egli insiste nella sua proposta soppressiva.

WOLLEMBORG. Io mi associo all'onorevole Nofri. Ma ho chiesto di parlare per fatto personale, per replicare all'onorevole ministro, il quale ha detto che io propono cosa contraria alla legge vigente.

Ora, io propongo invece cosa talmente conforme alla legge che nel bilancio pre-

sentato dall'onorevole ministro del tesoro e dall'onorevole ministro dei lavori pubblici, che ho sott'occhio (bilancio delle ferrovie di Stato per l'esercizio 1911-12), c'è un capitolo nell'entrata il quale è intitolato così: « Introiti straordinari da assegnare alle spese di carattere patrimoniale a complemento della sovvenzione del tesoro » e nella parte ordinaria della spesa un altro capitolo intitolato: « Rinnovamento del materiale rotabile » (capitoli 36-41 dell'entrata); e vi è segnato in nota: « variazioni in dipendenza della legge 25 giugno 1909, n. 372 ». Con la mia proposta, se la mia aggiunta fosse votata, si sarebbero introdotti altri capitoli analoghi, precisamente allo stesso modo tanto all'entrata come nella parte ordinaria della spesa.

Vede dunque l'onorevole ministro, vede la Camera, che io con la mia proposta non sono in contraddizione con la legge, e non farei altro che introdurre due capitoli con dicitura analoga a quella che l'onorevole ministro ha adoperato nel bilancio 1911-12, che sta dinanzi alla Camera. E non ho altro da dire.

**PRESIDENTE.** Onorevole Rubini, insiste nel suo emendamento?

**RUBINI.** In quanto alla mia proposta di soppressione, siccome è identica a quella dell'onorevole Nofri, io mi associo alla sua ritirando la mia.

In quanto al mio articolo sostitutivo, comprendo di andare incontro ad una sconfitta, ma è tale la mia persuasione, basata sulle dichiarazioni del Governo che si dovrà ottenere presto una migliore utilizzazione dei carri, che io lo debbo mantenere.

Prego però l'onorevole ministro di non attribuirmi il pensiero che la compensazione avvenire si debba fare sui lavori delle linee, nelle stazioni; no, essa si deve fare gradualmente sulla provvista del materiale rotabile, corrispondente all'aumento del traffico, in ragione di due volte e mezzo dell'aumento medesimo.

**SONNINO SIDNEY.** È una anticipazione.

**RUBINI.** Sì, un'anticipazione o conto corrente da restituire gradatamente in quattro anni.

Si contiene così il debito, onorevole ministro del tesoro.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Dentice mantiene la sua aggiunta?

**DENTICE.** Dopo le dichiarazioni del ministro che terrà debito conto di questa mia proposta, contenuta nel mio emendamento,

che trova giusta, non ho difficoltà a convertirla in semplice raccomandazione.

**PRESIDENTE.** Onorevole relatore, insiste nell'ordine del giorno proposto dalla Giunta del bilancio?

**ABIGNENTE, presidente della Giunta generale del bilancio e relatore.** La Commissione deve insistere nel suo ordine del giorno, e mi meraviglio perchè l'onorevole ministro non voglia accoglierlo, quando egli sa che una delle premesse della legge riguardo ai carri è che debbano costituirsi dei parchi speciali per queste riserve di vagoni. È appunto a ciò che si riferisce la Giunta.

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

**SACCHI, ministro dei lavori pubblici.** Poichè l'onorevole relatore e presidente della Giunta del bilancio ha detto altra volta con molta chiarezza che egli ha dovuto, per obbligo d'ufficio, sostenere e difendere anche opinioni che furono manifestate dalla Giunta del bilancio e che non sono le sue, tanto che abbiamo avuto anche un epistolario sui giornali intorno ai doveri, alle possibilità, ecc., è bene esser chiari molto in tali questioni.

L'ordine del giorno della Giunta, così com'era proposto, sembrava essere in contrasto con la necessità di una dotazione straordinaria, ed io non potevo accettarlo. Ora, dato il significato di raccomandazione che esso ha e date le spiegazioni che l'onorevole relatore ha fornite, l'accetto volentieri.

**ABIGNENTE, presidente della Giunta generale del bilancio e relatore.** Ringrazio.

**PRESIDENTE.** Veniamo ai voti.

Prima di tutto metterò a partito la proposta dell'onorevole Nofri e di altri deputati di soppressione pura e semplice dell'articolo 13. A questa proposta si sono associati anche gli onorevoli Wollemborg e Rubini.

(Dopo prova e controprova la proposta di soppressione è respinta).

Metto ora a partito la proposta sostitutiva dell'onorevole Rubini, non accettata dal Governo.

(Non è approvata).

Metto a partito l'articolo 13 nella formula proposta dal Ministero.

(È approvato).

Metto a partito l'aggiunta proposta dall'onorevole Wollemborg e non accettata dal Governo.

(Non è approvata).



Infine metto a partito l'ordine del giorno proposto dalla Commissione e accettato dal Governo, del quale do lettura:

« La Camera raccomanda al Governo che i nuovi carri vengano immessi sulla rete a mano a mano che si costruiranno i binari ed apparecchi di manovra, le fronti di carico, tettoje e simili, atti ad utilizzare l'impiego in una misura proporzionalmente almeno eguale all'attuale ».

(È approvato).

Se la Camera consente, prima di passare all'articolo 14 sospendo la seduta per alcuni minuti.

(La seduta, sospesa alle 17, è ripresa alle 17.10).

### Presentazione di una relazione.

PRESIDENTE. Invito l'onorevole Solidati-Tiburzi a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

SOLIDATI-TIBURZI. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: « Provvedimenti per estendere l'azione della Regia stazione sperimentale di grani-coltura di Rieti ». (673)

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

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

PRESIDENTE. Riprendendo la seduta (ore 17,10), dobbiamo ora procedere all'esame dell'articolo 14:

« A partire dal secondo mese successivo a quello della pubblicazione della presente legge, l'Amministrazione delle ferrovie di Stato è autorizzata:

a) percepire sui biglietti di concessione gratuita l'importo di un decimo di un biglietto a tariffa differenziale C: lire 6 per ogni viaggio con buono temporaneo o permanente per l'uso gratuito di compartimento riservato: sulle tessere gratuite di circolazione un diritto di lire 60, 45, 30 rispettivamente per le tre classi, per anno e per l'intera rete, ed in proporzione per frazioni di anno e di rete, facendo eccezione per quelle, che si scambiano con le amministrazioni ferroviarie estere.

« Le disposizioni del presente comma non sono applicabili ai biglietti, ai buoni ed alle tessere alle quali ha diritto il personale dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato,

il personale ausiliario sanitario ed il personale dell'Ufficio speciale delle ferrovie concesse all'industria privata;

b) aumentare del 9 per cento i prezzi dei biglietti di qualsiasi specie, che, in confronto alla tariffa normale, fruiscono di una riduzione pari o superiore al 40 per cento, salvo quanto è disposto nei commi seguenti;

c) mantenere immutata la attuale tariffa differenziale C e ritoccare la tariffa differenziale A con un aumento minimo a partire da 150 chilometri e graduale per le distanze maggiori fino al limite di lire 10.20; 6.75 e 4.45 rispettivamente per la I, II e III classe oltre i 1,540 chilometri;

d) aumentare del 9 per cento i prezzi dei biglietti d'abbonamento di qualsiasi specie e sopprimere l'articolo 6 della vigente tariffa degli abbonamenti ordinari;

e) aumentare del 6 per cento i prezzi dei biglietti circolari, combinati e combinabili italiani e internazionali;

f) ridurre il numero dei tipi per le tariffe vicinali, economiche e di quelle con speciali ribassi per determinate linee per modo che non ne abbia a derivare un aumento superiore al 6 per cento sulla base del movimento avutosi nel 1909. Nessuna nuova applicazione delle anzidette tariffe per quanto concerne le merci sarà fatta fino alla revisione e semplificazione, di cui all'articolo 38 della legge 7 luglio 1907, n. 429 ».

Come la Camera ha veduto nel fascicolo stampato, il Ministero propone la soppressione del comma a) di questo articolo 14.

Primo iscritto per parlare è l'onorevole Nofri, il quale ha anche presentato il seguente emendamento:

« Sostituire, nell'ultimo inciso del comma a), alle parole: per quelle, le altre: per i biglietti e per le tessere, che ecc.

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

Avendo però il Ministero proposta la soppressione del comma a), cade la ragione dell'emendamento...

NOFRI. Precisamente.

PRESIDENTE. Anche l'onorevole Montù ha presentato un emendamento:

« Alla fine del 1° comma del paragrafo a) dopo le parole: ferroviarie estere, aggiungere: e per quelle che si scambiano colle

amministrazioni nazionali di ferrovie e navigazione concesse all'industria privata ».

Parmi che anche l'onorevole Montù si trovi nelle stesse condizioni dell'onorevole Nofri, che cioè il suo emendamento cada, essendo proposta la soppressione del comma *a*).

MONTÙ. Cade l'emendamento che concerne la lettera *a*, ma non quello che riguarda la lettera *d*.

PRESIDENTE. Allora do lettura anche dell'altro suo emendamento:

« Sostituire al comma *d*):

« Aumentare del 9 per cento i prezzi dei biglietti d'abbonamento di qualsiasi specie e ripristinare l'articolo 6 della tariffa per biglietti d'abbonamento radiali (tariffa 1° agosto 1907).

« Montù, Da Como, Morando ».

L'onorevole Montù ha facoltà di svolgere il suo emendamento.

MONTÙ. Non ho ragione di insistere sull'emendamento da me proposto al comma *a*) giacchè il Ministero, di questo comma *a*) propone egli stesso la integrale soppressione: ringrazio anzi e sentitamente perchè, per questa proposta del Ministero, viene a cadere una delle disposizioni che avevano maggiormente provocato la nostra ostilità.

Non posso invece assolutamente rinunciare alla sostituzione proposta per il comma *d*), la quale riguarda soprattutto il ristabilimento dei biglietti d'abbonamento radiale giusta la tariffa 1° agosto 1907. A questo riguardo io, confortato dall'appoggio di numerosi ed autorevoli colleghi, fra i quali ricordo gli onorevoli Da Como e Morando, svolsi or non è molto in questa Camera una interpellanza per dimostrare come, se pure si voleva diminuire la facilitazione di ribasso — attualmente del 30 per cento — portandola, per esempio, al 20 per cento, — viceversa per serie e gravi ragioni fosse necessario ed opportuno mantenere questa forma di biglietto di abbonamento tanto comoda soprattutto per gli industriali, commercianti ed agricoltori.

Le ragioni dette in quel giorno vengono oggi notevolmente confortate e dai prelodati amici e da altri, fra i quali gli onorevoli Agnesi, Molina, Paniè ed altri, nonchè dall'odierno spirito stesso di questa legge, che, essendo prima una vera e propria legge di carattere ferroviario, ormai dopo quanto è avvenuto, si è mutata molto semplicemente in vera legge finanziaria; per cui da una

parte si danno notevoli miglioramenti al personale e dall'altra si inaspriscono tariffe, a tutta beneficiata — non richiesta — dei contribuenti. (*Bene!*)

Fatta questa affermazione, e poichè noi non chiediamo comunque una variazione nella percentuale di aumento dei diversi biglietti di viaggio in confronto dei prezzi attuali, io insisto sul mio emendamento affinché almeno sia ripristinata questa forma di abbonamento radiale riuscita tanto simpatica al povero contribuente italiano che non deve esser favorito per la sua speciale dimora, ma nemmeno privato di concessioni già ottenute.

E faccio notare che, qualora si accogliesse quella percentuale di ribasso del 20 per cento della quale io altra volta ho parlato, poichè ora si adotta per tutti i biglietti un aumento del 9 per cento, in ultima analisi per questi abbonamenti radiali verrebbe a fissarsi un ribasso globale in confronto dei vecchi prezzi tariffali pari soltanto all'11 per cento.

Ricordo ancora che, per la enigmatica dizione dell'articolo 6 delle tariffe 1° settembre 1909, migliaia e migliaia di modesti viaggiatori, soprattutto commercianti ed agricoltori, sono ora sotto giudizio, in contravvenzione, per aver violato quelle incapibili disposizioni che stanno scritte nei commi *a*) e *b*) dell'articolo 6 delle tariffe 1° settembre 1909: a tutti questi numerosissimi infelici caduti sotto il rigore della legge, sol perchè quel benedetto articolo 6 è semplicemente incapibile, noi abbiamo chiesto nel giorno dello svolgimento della mia interpellanza che venisse concessa una doverosa amnistia anche per non far crescere notevolmente quel numero spaventoso di liti e di contestazioni che rallegrano l'Amministrazione ferroviaria dello Stato.

Questa legge, così come ora è ridotta, non già per rinnovellata e automatica virtù dell'azienda stessa, provvede ad avere i cespiti per pagare i notevolissimi miglioramenti concessi; ora solo al sacrificio del contribuente con questo articolo 14 si fa ricorso, ed al contribuente quindi qualche cosa si deve pur dare!

Concedetegli il ristabilimento di questi biglietti radiali e con poco, francamente, ve la sarete cavata. (*Benissimo! Bravo!*)

PRESIDENTE. Verrebbe ora la volta dell'onorevole Morpurgo, il quale propone al comma *c*) dopo le parole « mantenere immutata la attuale tariffa differenziale *C* ».

sopprimere il rimanente del comma; e poi sopprimere il comma *d*).

Non essendo però presente l'onorevole **Morpurgo**, si intende che abbia rinunciato a questi emendamenti.

Viene quindi il turno dell'onorevole **Buonanno**, il quale propone di sopprimere al comma *d*) le parole: « e sopprimere l'articolo 6 della vigente tariffa degli abbonamenti ordinari ».

L'onorevole **Buonanno** ha facoltà di svolgere questo emendamento.

**BUONANNO.** Ho considerato la questione dei biglietti radiali da un altro punto di vista, che non sia quello dell'onorevole **Montù** o quello che ancora deve svolgere l'onorevole **Canepa**; perchè l'onorevole **Montù** vuole ristabilita la tariffa primo agosto 1907 di quegli abbonamenti, e l'onorevole **Canepa** si attacca, diciamo così, ad una specie di subordinata, perchè vuole limitare l'aumento, vuole che il centro di irradiazione sia il più vicino a quello dell'abbonato. Io invece desidero puramente e semplicemente che questa questione dei biglietti radiali sia messa sul binario della costituzionalità.

Confesso che, alla prima rapida lettura del disegno di legge, io non mi era accorto che con una semplice frase appiccicata ad un modesto comma dell'articolo 16, che oggi è divenuto 14, si fosse tentato di risolvere in un modo diciamo così sommario una importantissima questione, che interessa una numerosa categoria di commercianti, di professionisti e di industriali, specialmente del Mezzogiorno d'Italia.

La questione dell'applicazione dell'articolo 6 di quelle tariffe è stata portata parecchie volte alla Camera. E ad una mia interrogazione l'onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici rispondeva testualmente così:

« Recentemente, a modificazione della tariffa approvata colla legge del 1907, si è stabilito con decreto reale del 29 luglio 1909, numero 626, da convertirsi in legge, la condizione che il punto di irradiazione, dal quale ha origine l'abbonamento, debba essere la dimora abituale di chi chiede la concessione. Quando questo decreto sarà presentato alla Camera per essere convertito in legge, l'onorevole **Buonanno** potrà dire tutte le ragioni che militano a favore della sua tesi ».

Ed io modestamente mi aspettavo che questo famoso decreto venisse una buona

volta alla Camera per essere convertito in legge.

Ed all'ordine del giorno della Camera esiste una mozione, a firma di oltre venti deputati, tendente appunto ad invitare il Governo a presentare alla Camera questo decreto per la sua conversione in legge. Invece il 31 luglio del 1910 è trascorso da un pezzo, ed oggi in occasione di questa legge si tenta di sopprimere una parte sola di quel decreto, che doveva essere convertito in legge, con una procedura costituzionale di cui chiamo giudici i competenti della Camera.

Infatti l'articolo 39 della legge 7 luglio 1907 dice testualmente così:

« Le riduzioni di tariffe sono approvate con decreto reale, su proposta del ministro dei lavori pubblici, di concerto con quelli del tesoro e dell'agricoltura, industria e commercio, udito il Consiglio generale del traffico, in seguito a deliberazione del Consiglio dei ministri.

« Il decreto reale, dopo un anno di esperimento, quando non venga revocato, sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge ».

E fu in base a questa precisa disposizione che il compianto onorevole **Gianturco**, nel deliberare la tariffa differenziale, al n. 6 stabilì:

« Sui prezzi della presente tariffa è concessa la riduzione del 30 per cento, allorché l'itinerario risponda ecc., ecc., cioè: che lo sviluppo chilometrico dell'itinerario non superi i 500 chilometri e la distanza massima, dal centro d'irradiazione alla periferia, risultante fra le linee comprese nell'itinerario domandato, moltiplicata per tre, dia un prodotto non superiore allo sviluppo chilometrico dell'itinerario medesimo ».

Ora bisogna premettere che, data la posizione topografica del nostro paese e la scarsezza delle reti che l'attraversano, mentre nell'Italia settentrionale e nell'Italia centrale sono non infrequenti questi centri di irradiazione, nelle provincie meridionali essi sono scarsissimi.

**SACCHI**, ministro dei lavori pubblici. E perciò dovrete non essere contrari a che si tolgano.

**BUONANNO.** Perciò molti professionisti di Napoli, specialmente avvocati dei fòri di Santa Maria Capua Vetere e di Cassino, trovarono che, facendo centro alla stazione di Roccasecca, si potesse ottenere un biglietto di abbonamento, che rispondeva precisamente al disposto dell'articolo 6 della tariffa.

Gli abbonamenti piovvero a migliaia. Se prima gli abbonamenti ferroviari Napoli-Roma erano rappresentati dalla cifra X, io affermo in modo assoluto che gli abbonamenti radiali, con centro a Roccasecca, sono centuplicati; quindi con un incremento all'incasso delle ferrovie dello Stato assolutamente imprevisto.

Invece, trascorso un anno, avemmo il famoso decreto reale del 29 luglio 1909, il quale prorogò per un anno, in via di esperimento, questa tariffa, ed all'articolo 6 aggiunse una condizione che non era prevista nel precedente decreto e cioè: quella della dimora normale dell'abbonato.

Ora io francamente non so (sono un modesto orecchiante) qual valore giuridico abbia questa *dimora*.

La legge parla di domicilio legale, di domicilio reale, di residenza, di domicilio politico, ai termini della legge elettorale; ma questa *dimora* non l'ho compresa; l'avranno compresa coloro che sono alla direzione delle ferrovie dello Stato. (*Commenti animati*).

SACCHI, ministro dei lavori pubblici. S'intende la dimora abituale.

BUONANNO. Ma come si prova la dimora abituale?

Le ferrovie dello Stato, intanto, hanno elevate contravvenzioni agli utenti di questi biglietti! (*Interruzioni*). Ora io domando se sia possibile che, invece di convertire in legge quel decreto, si venga in questa occasione a modificare una parte sola d'un decreto che, per legge organica, doveva, nel suo tutto, essere revocato o convertito in legge. E tutto questo, perchè l'ufficio VIII delle ferrovie ha trovato che il biglietto con centro a Roccasecca veniva a rendere sensibilmente meno dell'abbonamento ordinario Roma-Napoli, senza considerare il numero straordinario d'abbonati e che tutti quelli che acquistavano questi biglietti radiali rappresentavano anche un piccolo rivolo alla nostra economia.

Ecco perchè rivolgo calda preghiera al ministro di accettare il mio emendamento che mantiene lo *statu quo*.

Quando poi sarà il caso di convertire in legge il decreto 29 luglio, allora si discuterà dell'articolo 6. Intanto insisto perchè sia soppresso.

PRESIDENTE. L'onorevole Corniani ha proposto il seguente emendamento:

« *Alla lettera a) aggiungere: e colle ferrovie secondarie concesse all'industria privata.* »

CORNIANI. Vi rinunzio.

PRESIDENTE. L'onorevole Ancona ha proposto un emendamento che è del seguente tenore:

« *Alla fine del primo comma dopo le parole: ferrovie estere, aggiungere: e colle ferrovie, tramvie, ed imprese di navigazione italiane, in servizio cumulativo colle ferrovie dello Stato.* »

Ma l'onorevole Ancona non essendo presente, s'intende che vi rinunzi.

L'onorevole D'Alì ha proposto quest'emendamento:

« *Al 2° alinea del comma 2° aggiungere dopo le parole: ha diritto il personale, le parole seguenti: « in servizio e in pensione » dell'Amministrazione delle ferrovie, ecc.* »

D'ALÌ. Vi rinunzio.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Canepa, il quale ha proposto il seguente emendamento:

« *Sostituire al comma d):*

d) aumentare i prezzi dei biglietti di abbonamento come segue:

del 4 per cento per gli abbonamenti ordinari;

del 6 per cento per gli abbonamenti speciali;

del 10 per cento (oltre l'aumento del 4 per cento sugli ordinari) per gli abbonamenti radiali, restando stabilito che il centro di irradiazione deve essere quello più vicino alla dimora dell'abbonato ».

CANEPA. Credo che l'aumento del nove per cento, proposto dal disegno di legge, sia eccessivo. Prima di tutto conviene riflettere che il rapporto fra l'abbonamento ed i biglietti comuni, ordinari, non è un rapporto empirico; ma è l'effetto di uno studio comparativo. Secondo la lunghezza del percorso, il prezzo d'abbonamento corrisponde ad un certo numero di corse con biglietti a tariffa intera e ad un numero maggiore di corse con biglietti di andata e ritorno.

Ora, aumentando nientemeno che del nove per cento gli abbonamenti, mentre restano fermi i prezzi dei biglietti ordinari, tanto d'andata, quanto di andata e ritorno, succede che il prezzo d'abbonamento nuovo viene a corrispondere ad un numero maggiore di biglietti comuni. Ne consegue che molti, i quali oggi sono abbonati, non troveranno più la convenienza ad abbonarsi; ed il numero loro andrà fortemente scemando. Quindi, onorevole ministro, degli scopi che vi proponete con quest'articolo 14,

non ne raggiungerete nessuno; anzi le conseguenze saranno del tutto opposte agli scopi che avete in mente. Voglio dire che diminuirà il numero dei viaggiatori, e specialmente di quei viaggiatori di commercio che sono un elemento propulsore dell'economia nazionale, e diminuiranno le entrate.

Non voglio, in questo momento, dilungarmi, perchè l'ora non me lo consente; ma tutte le relazioni (l'affermo, ed ognuno può verificarlo) tutte le relazioni annuali della Direzione delle ferrovie, da quando è cominciato l'esercizio di Stato, fino all'ultima che riguarda il 1909-10, tutte quante queste relazioni contengono un inno alla copia degli abbonamenti alle forti entrate che l'Amministrazione ha avuto in grazia di questi abbonamenti.

Orbene, io non posso capire come logicamente, dopo tutte queste lodi date a tali facilitazioni, si giunga invece ad una conclusione la quale avrà per ineluttabile conseguenza che essi verranno ad essere falciati fortemente e non daranno più l'utile che hanno dato finora.

Più gravi ancora sono le conseguenze della soppressione degli abbonamenti radiali, dei quali è stato egregiamente parlato dall'onorevole Buonanno e dall'onorevole Montù.

Chi oggi ha un abbonamento radiale che costa, poniamo, 70 lire mensili, se dovrà prendere un abbonamento comune dovrà pagare 109 lire, il che vuol dire un aumento del 56 per cento. Basta enunziare questa cifra per concludere che gli abbonamenti anticamente radiali, che ora dovrebbero diventare comuni, subiranno una tale riduzione che l'Erario finirà per risentirne fortemente, e che il commercio, il quale se ne avvantaggiava, ne subirà danno rilevante.

L'unico torto che avevano gli abbonamenti radiali era quello che costituivano un vantaggio a favore degli abitanti delle grandi città. A questo inconveniente si può riparare con il mio emendamento, in ordine al quale però, per la forma, sono pronto ad associarmi al collega Montù o al collega Buonanno; ma tolto questo inconveniente, e reso accessibile il radiale a tutti i cittadini d'Italia, qualunque città, qualunque paese abitino, dato modo a questi cittadini di servirsi degli abbonamenti radiali, io non comprendo perchè essi debbano essere soppressi.

E si noti che la facilitazione concessa per gli abbonamenti radiali corrisponde ad una logica applicazione della legge economica che determina il prezzo da corrispon-

dersi per un determinato abbonamento in funzione dell'utile che detto abbonamento procura al viaggiatore.

Così, per esempio, le linee della rete ferroviaria sono divise in tre categorie a seconda del numero dei treni omnibus e diretti che giornalmente percorrono dette linee. Le tabelle degli abbonamenti indicano il prezzo per le linee di 1ª categoria (linee principali), mentre per le linee di 2ª e di 3ª categoria il prezzo subisce una riduzione rispettivamente del 10 e del 20 per cento.

Questa riduzione è giusta perchè un abbonato su di una linea percorsa giornalmente da 15 coppie di treni può utilizzare maggiormente il suo abbonamento in confronto di un altro abbonato, il cui itinerario comprende una linea che ha solo quattro coppie di treni.

Lo stesso ragionamento deve farsi per un abbonamento formato, per esempio, con un itinerario di un determinato numero di chilometri su di una sola linea in confronto di altro abbonamento formato su linee irradiantisi da un medesimo centro.]

Un abbonato Genova-Milano (chilometri 151) può in un giorno compiere anche quattro volte il percorso (chilometri 604); mentre un altro abbonato il cui itinerario comprenda lo stesso numero di chilometri su quattro linee irradiantisi da un medesimo centro non riesce certo a percorrere i chilometri 151, a cui ha diritto.

Se quindi è minore l'utilità che un itinerario così formato apporta al viaggiatore, minore deve essere il prezzo, analogamente a quanto vien fatto per gli itinerari comprendenti linee di 2ª e 3ª categoria.

Io quindi propongo la conservazione di questi abbonamenti.

Riconosco però che, date le spese che si sono deliberate con questo disegno di legge, un certo aumento nel prezzo degli abbonamenti è conveniente portarlo.

Ma è tutta questione di misura: ho detto che il 9 per cento sugli abbonamenti ordinari è eccessivo ed io proporrei una cifra che mi pare equa ed alla quale credo che i viaggiatori di commercio potrebbero sobbarcarsi: il 4 per cento sugli abbonamenti ordinari; il 6 per cento su quelli speciali (e chiamo speciali quelli il cui tracciato è determinato con uno schema preventivo fisso dall'Amministrazione).

Finalmente, conservando gli abbonamenti radiali, li verrei a gravare di un dieci per cento, il quale, congiunto al 4 per cento

degli abbonamenti ordinari, dà il 14 per cento, cifra abbastanza alta.

Questi emendamenti, quando fossero accolti, vi porterebbero a questa conclusione, che il numero degli abbonamenti rimarrebbe quello che è oggi (perchè non c'è nessuno che per questi lievi aumenti lascierebbe l'abbonamento), ed essi vi renderebbero di più.

Non si tormenterebbe il commercio e si raggiungerebbe il fine a cui mira l'articolo, fine che altrimenti vi sfugge.

Respingendo questi emendamenti, come quelli dei colleghi Montù, Buonanno ed altri, voi farete come il selvaggio che per prendere il frutto taglia l'albero.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Di Saluzzo ed altri propongono il seguente emendamento:

« Alla lettera c) dopo le parole: mantenere immutata l'attuale tariffa differenziale C, aggiungere: e la tariffa militare.

« Di Saluzzo, Goglio, Battaglieri, Falcioni, Paniè, Romeo, Pais ».

Non essendo presente l'onorevole Di Saluzzo, questo emendamento s'intende ritirato.

Essendo ora presente l'onorevole Morpurgo, do lettura di due suoi emendamenti; il primo è così concepito:

« Al comma c) dopo le parole: mantenere immutata la attuale tariffa differenziale C, sopprimere il rimanente del comma ».

Col secondo emendamento l'onorevole Morpurgo vuole la soppressione del comma d).

L'onorevole Morpurgo ha facoltà di parlare.

**MORPURGO.** Rinunzio a svolgere gli emendamenti: però li mantengo nella fiducia che l'onorevole ministro vorrà darmi qualche buona promessa. (*ilarità*).

**PRESIDENTE.** Dal momento che rinunzia a svolgerli, aspetti di sentire quello che dirà il ministro!

**MORPURGO.** Dichiaro poi fin da questo momento che, ove il ministro non accetti il mio emendamento che è più comprensivo di quelli degli onorevoli Canepa, Di Saluzzo e Montù, io mi associerò a quelli.

**PRESIDENTE.** Ma il ministro non ha detto niente!... (*Si ride*).

Ella non era presente quando io l'ho chiamato per i due emendamenti. Adesso si tratta dell'emendamento soppressivo del comma d), il quale naturalmente verrebbe a togliere di mezzo tutte le altre proposte, che sono di soppressione parziale. Io le do-

mando se mantenga l'emendamento soppressivo del comma d).

**MORPURGO.** Lo mantengo, onorevole Presidente, e ho dichiarato che rinunzio a dirne le ragioni.

**PRESIDENTE.** Ha chiesto di parlare l'onorevole Rubini, il quale ne ha facoltà.

**RUBINI.** Ho una sola raccomandazione da rivolgere all'onorevole ministro dei lavori pubblici, ed è questa. Il dibattito si è fatto qui piuttosto vivo intorno alla soppressione degli abbonamenti radiali, ed è molto probabile che questa soppressione non abbia vittoria, come le altre...

**SACCHI, ministro dei lavori pubblici.** Non l'avrà.

**RUBINI.** ...degli inasprimenti necessari per coprire, almeno in parte, la maggiore spesa del disegno di legge.

In questa supposizione facile a farsi io pregherei il ministro di voler fare studiare se non fosse possibile di sostituire a quelli abbonamenti radiali degli altri abbonamenti speciali, come già oggi abbiamo, ma ridotti però i nuovi a circoscrizioni minori. Io credo che l'Amministrazione potrebbe trovarvi il suo profitto e nello stesso tempo il pubblico e i commercianti troverebbero utile una tale sostituzione dell'abbonamento radiale; con questo di più, che gli abbonamenti speciali sarebbero accessibili agli abitanti di tutti i luoghi, compresi nella circoscrizione ristretta senza bisogno di simulare delle dimore non vere, e non soltanto agli abitanti dei centri.

Questa è la raccomandazione che io faccio.

**PRESIDENTE.** Ha chiesto di parlare l'onorevole Molina.

Ne ha facoltà.

**MOLINA.** Consenta la Camera che io aggiunga una modestissima riflessione a proposito dei biglietti radiali. In massima, mi associo a tutto ciò che hanno detto i precedenti oratori.

**SACCHI, ministro dei lavori pubblici.** Malissimo!

**MOLINA.** Questo *malissimo* mi conforta a parlare. Ho notato i cenni negativi del ministro, ed io mi maraviglio di questa sua ostinazione...

**SACCHI, ministro dei lavori pubblici.** (*Ironicamente*) La ringrazio!

**MOLINA.** Mi permetto di fare la storia di questi biglietti radiali. Essi erano stati istituiti, dando a chiunque il diritto di fruirne. Infatti sarebbe stranissimo che fossero istituiti per gli abitanti di un determinato

luogo e non per quello di un altro. Però avvenne che l'Amministrazione si avvide che con gli abbonamenti radiali si perpetrava una vera frode, e la frode è presto spiegata.

Il possessore, per esempio, di un biglietto radiale che partiva da Roma e che poteva arrivare, per esempio, fino ad Orvieto comprava poi un altro biglietto radiale, partendo da Chiusi e riallacciando così ad Arezzo, ed un terzo biglietto, per esempio, che da Arezzo lo portava a Firenze e da Firenze a Pistoia. Allora avveniva che la riduzione speciale, data per i piccoli raggi, era fruita da gente che, invece di prendere l'abbonamento per una piccola percorrenza, viaggiava per un lunghissimo tratto con una successione di tanti biglietti radiali.

Ed allora l'Amministrazione ferroviaria ha detto: gli abbonamenti radiali non possono essere dati che a coloro che sono domiciliati al centro del raggio. Già è incostituzionale questa pretesa perchè è stranissimo che con un decreto, con un *ukase* dell'Amministrazione ferroviaria, o anche con un decreto ministeriale, si possano creare dei privilegi agli abitanti di un luogo senza riconoscere lo stesso diritto agli abitanti di un altro. Tuttavia riconosco la necessità che aveva l'Amministrazione ferrovia di difendersi dalla frode.

Ma venire a sopprimere addirittura i biglietti radiali perchè qualcuno ne abusa è, perdoni, un sistema stranissimo: sarebbe, non so, come sopprimere la moneta corrente perchè si può falsificare. Ora io direi che si potrebbero mantenere i biglietti radiali col vincolo che ad una stessa persona non si può dare più di un biglietto radiale. E la cosa è facilmente constatabile, perchè tanto il biglietto radiale quante il biglietto di abbonamento, come tutti i biglietti speciali non sono dati che contro la presentazione della tessera di identificazione che è rilasciata dall'Amministrazione ferroviaria e vale cinque anni. Basterebbe che nella tessera di identificazione si facesse la iscrizione del biglietto radiale concesso per impedire assolutamente la possibilità di concedere due o più biglietti radiali che si colleghino.

Ora io, nel fare presente questo particolare che può essere sfuggito all'onorevole ministro (il ministro può non vedere tutti i lati del congegno, specialmente in queste questioni particolari), lo pregherei di studiare l'argomento e di vedere di cautelare l'amministrazione ferroviaria contro gli abusi

con questo sistema che è semplicissimo, onesto e costituzionale.

PRESIDENTE. Avverto la Camera che siamo in presenza di tre sole proposte, tutte le altre essendo cadute. Rimangono quella dell'onorevole Canepa e quella dell'onorevole Montù, sostitutive al comma d), e quella dell'onorevole Buonanno parzialmente soppressiva del comma d).

ABIGNENTE, *presidente della Giunta generale del bilancio e relatore*. Anzitutto prego il ministro di dissipare un dubbio il quale ha preoccupato molto i rappresentanti della Sardegna e che rifletterebbe il comma c), cioè a dire: se questa legge, la quale in fondo non si applica che alle ferrovie esercitate dalla Amministrazione ferroviaria di Stato, possa per avventura essere ritenuta applicabile alle ferrovie della Sardegna. Io dico di no...: in ogni modo è bene chiarirlo.

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. No, no!

ABIGNENTE, *presidente della Giunta generale del bilancio e relatore*. Secondo punto. Tengo, come per gli altri ordini del giorno, a sostenere l'ordine del giorno che la Giunta del bilancio ha presentato, il quale del resto corrisponde ad una condizione di fatto, perchè si sa che la revisione delle tariffe è molto innanzi e quasi completa. E d'altronde il voto di diminuire con studi nuovi la congerie delle concessioni, che purtroppo affliggono l'Amministrazione ferroviaria, non sarà mai male interpretato.

Vengo alle diverse proposte che si son fatte balenare qui e presentate all'esame della Camera.

Io debbo esprimere una profonda meraviglia, perchè in questa Camera tutti, da tutti i settori, hanno dichiarato che vogliono assolutamente le concessioni che si son fatte al personale (le quali costano molti e molti milioni, e dopo la discussione ultima sono aumentati, come dal conto che io ebbi l'onore di esporre alla Camera), ed ora dagli stessi si vuol decurtare tutta quella parte che... (*Commenti*).

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Sicuro, si vuol solo che sia aumentata la spesa.

ABIGNENTE, *presidente della Giunta generale del bilancio e relatore*. Ma allora si vuole la rielezione, in fondo, del disegno di legge, non l'approvazione!

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. È vero.

ABIGNENTE, *presidente della Giunta generale del bilancio e relatore*. E non basta: debbo soggiungere qualche altra cosa, che

cioè il senso finanziario del quale è custode la Giunta per molti segni va dileguandosi. Un uomo politico molto alto, il quale fu presidente del Consiglio, più volte diceva che pochi lo hanno, questo senso finanziario; io non ho mai creduto a questa sentenza, ma oggi debbo proprio disilludermi sulla mia fede. Dunque il senso finanziario, che la Camera deve avere a custodire, oggi veggo che tende a diminuire (*Interruzione*). Dico senso finanziario, perchè è un senso specifico.

Ora io debbo difendere le proposte del Governo e della Giunta perchè senza questi quattrini che si pigliano da diverse fonti, la legge non si regge più. Segnalo alla Camera, e lo indico a cagion d'onore, l'onorevole Rubini il quale fa una raccomandazione ragionevole, in verità; perchè dice: studiate se per avventura si possano sostituire ai biglietti radiali i biglietti *a, b, c*; ma non mai io nego, dice, i fondi al Governo perchè la legge si possa applicare.

Finiamola dunque con certe improvvisazioni che sono pericolose. La legge deve essere votata ed è opportuno quindi chiudere questa discussione con la speranza che non se ne ripetano di simili. (*Approvazioni*).

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

**SACCHI, ministro dei lavori pubblici.** L'emendamento dell'onorevole Morpurgo è il più radicale...

*Voce.* L'ha ritirato!...

**MORPURGO.** Non l'ho ritirato affatto!

**SACCHI, ministro dei lavori pubblici.** L'onorevole Morpurgo propone la soppressione degli aumenti agli abbonamenti di qualsiasi natura; in sostanza propone che noi rinunziamo a 3,370,000 lire; questo tradotto in cifra è il senso del suo emendamento ed è naturale quindi che noi non possiamo accettarlo. (*Interruzioni*).

Ha detto del resto benissimo l'onorevole relatore della Giunta: questa è la parte che si riferisce alle entrate; si sono volute, e giustamente, le spese, anzi si sono aumentate; dunque adesso non bisogna toglierci questo parziale modo di sopperire a ciò che ci siamo impegnati di spendere.

Non possiamo nemmeno accettare l'emendamento dell'onorevole Canepa perchè i suoi effetti finanziari non si scosterebbero di molto da quelli che produrrebbe l'emendamento dell'onorevole Morpurgo, derivandone complessivamente una minore entrata di lire 2,800,000.

A questo proposito si fanno valere delle argomentazioni non troppo opportune; si

dice: diminuite, diminuite; più si facilitano i viaggi e meglio è.

Ma a me pare che si vada un po' troppo agli estremi e si vogliano diminuire tutte le tariffe; questa è un'esagerazione che non possiamo accettare.

L'emendamento dell'onorevole Buonanno poi, pur mantenendo l'aumento per alcune categorie di abbonamenti, vorrebbe che non si sopprimesse il tipo di abbonamenti radiali che noi vogliamo sopprimere; ma ciò porterebbe ad una perdita di lire 1,500,000. Basta questo per dire che non lo possiamo accettare.

L'onorevole Montù poi vorrebbe non solo non soppressi gli abbonamenti radiali, ma anche ripristinate le maggiori agevolazioni fatte nel 1907, il che farebbe maggiormente aumentare il danno. È inutile dunque che entriamo a discutere di queste proposte perchè esse sono già assorbite dalla questione principale, la quale consiste in ciò: che noi non possiamo assolutamente rinunciare a questa parte della legge, che è parte vitale di essa; chi vota contro questa parte vota contro la legge, la quale contiene una partita di dare e una partita di avere, senza dire poi che gli abbonamenti radiali vengono a costare un'enormità di lavoro d'ufficio e costituiscono, come bene fece notare l'onorevole Buonanno, una disparità di trattamento fra Nord e Sud, perchè, essendo nel Nord moltissimi i centri da cui si diramano varie linee, riesce più facile la formazione degli abbonamenti radiali in confronto del Sud, dove non si verifica questa favorevole circostanza. Comunque il loro mantenimento ci toglierebbe troppa parte delle entrate sulle quali abbiamo fatto assegnamento.

A questo proposito l'onorevole Rubini che, come bene ha osservato l'onorevole relatore, ha inteso che una volta che si era provveduto alle altre disposizioni di legge era inevitabile che si tenesse ferma anche questa, ha fatto una raccomandazione. Egli ha detto: studiate nell'interesse del commercio, per quello speciale interesse a cui provvedevano gli abbonamenti radiali, di rendere più facili le comunicazioni per il commercio in una certa sfera, studiate cioè se si possono sostituire degli altri biglietti di abbonamento speciale con circoscrizione più ristretta. Tale è il concetto dell'onorevole Rubini, ragionevolissimo e giustissimo, che io dichiaro farò studiare con questo intendimento. Ma, come dissi poc'anzi, lo studio presuppone che noi manteniamo le di-



sposizioni proposte, e cioè la soppressione del comma a), e il mantenimento degli altri commi. Vorrei soltanto fare un'osservazione sul testo della lettera f, proposto dalla Giunta del bilancio. Nella lettera f si dice « nessuna nuova applicazione delle anzidette tariffe per quanto concerne le merci... » Questo inciso e cioè: « per quanto concerne le merci » si dovrebbe togliere, perchè la disposizione non riguarda le merci. Il lasciarlo potrebbe far nascere il dubbio che si riferisse alle merci.

ABIGNENTE, *presidente della Giunta generale del bilancio e relatore*. Con questa dichiarazione « che non riguarda le merci » la Giunta non ha alcuna difficoltà per la soppressione.

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. L'onorevole Buonanno ha fatto una questione costituzionale sul decreto riflettente gli abbonamenti radiali. Egli ha svolto la sua tesi con molta eleganza, ed io credo che si potrebbe discutere, ma il fatto dell'essere cessati i termini stabiliti per la conversione in legge di un decreto, non credo possa portare a questo, che diventi incostituzionale fino a che non sia intervenuta la legge di approvazione.

Secondo questa tesi avremmo dovuto dire inapplicabili gli abbonamenti; non so con quanto piacere del pubblico, che potrebbe essere soddisfatto intellettualmente, ma che praticamente agli sportelli delle stazioni protesterebbe contro questa interpretazione della costituzionalità. Ma, a parte ciò, rinnovo la preghiera all'onorevole Buonanno di non insistere nella sua proposta, che tende a mantenere in vigore gli abbonamenti radiali, poichè, derivandone un minore introito di circa un milione e mezzo, non la potrei accettare.

Prego del pari gli altri colleghi, che hanno presentato emendamenti, di non insistere, e, ad ogni modo, dichiaro che non li posso accettare, e prego la Camera di votare l'articolo 14, come è stato proposto.

Quanto all'ordine del giorno della Giunta io già ne ho parlato altra volta e ho detto che non ho difficoltà di accettarlo. Ho detto anzi come io mi fossi preoccupato della cosa e come il lavoro della Commissione incaricata della semplificazione e del coordinamento delle tariffe fosse a buon punto; e pertanto, siccome l'ordine del giorno della Commissione collima col pensiero del Governo, io confermo ora di accettarlo.

PRESIDENTE. Ora chiederò ai proponenti dei diversi emendamenti, se li mantengono, o li ritirano.

L'onorevole Morpurgo mantiene, o ritira il suo emendamento?

MORPURGO. Dopo le dichiarazioni dell'onorevole ministro non insisto, per quanto io mi permetta di dubitare che le conseguenze, che la mia proposta avrebbe portato, siano quelle indicate dall'onorevole ministro.

PRESIDENTE. L'onorevole Canepa mantiene, o ritira il suo emendamento?

CANEPA. Dopo le dichiarazioni dell'onorevole ministro insisto più di prima nell'emendamento, (*Si ride*) perchè non è stato opposto nessun argomento a quelli da me portati. Non si è voluto tener conto che io non propongo ulteriori facilitazioni, ma bensì degli aumenti sulla condizione attuale. Soltanto questi aumenti li propongo in misura tollerabile, mentre l'aumento proposto dal Governo è quasi proibitivo.

Dirà l'esperienza, fra un anno, se erano fallaci le previsioni mie o non piuttosto quelle dell'onorevole ministro e dell'onorevole relatore.

PRESIDENTE. L'onorevole Buonanno insiste?

BUONANNO. Insisto anche io, inquantochè, con tutto il rispetto all'onorevole ministro, non so spiegarmi come mai dalla abolizione dei biglietti radiali si verrebbe ad avere una perdita di un milione e mezzo, mentre è un dato di fatto indiscutibile, che, da quando è stata stabilita soltanto la condizione della dimora, i biglietti di abbonamento con centro Roccasecca sono diminuiti del 75 per cento.

*Una voce.* Ma Roccasecca non è tutta l'Italia!

PRESIDENTE. L'onorevole Montù insiste nel suo emendamento?

MONTÙ. Se il rimprovero dell'onorevole Abignente, per il quale ho profonda affettuosa stima, potesse, anche solo in parte, toccarmi, ne sarei molto dispiacente: ma questo non è, fortunatamente! Altri e non noi, semplici deputati, hanno repentinamente mutato opinioni e proposte nel lungo corso di questa discussione! Epperò mi consentano e l'onorevole Abignente e l'onorevole ministro, e qui credo di essere competente, di dichiarare che, non solo, come l'onorevole Morpurgo, dubito delle risultanze delle cifre denunziate per un minor introito, ma le contesto, perchè so come quel calcolo è fatto; so io e sa per prova la Camera come si facciano dalle ferrovie dello Stato le previsioni, e come si calcola il reddito probabile eventuale, supponendo che

ciascun viaggiatore debba effettivamente utilizzare tutta la rete di linee comprese nel biglietto d'abbonamento di cui viene privato. Detto ciò debbo riferirmi a quanto diceva l'onorevole Canepa per dedurne che le previsioni non risponderanno al vero. Ad ogni modo, siccome l'onorevole ministro ha detto qui, sentenziando minaccioso, e questo, francamente, mi ha un po' impressionato, perchè fuori si ripete poi quello che qui si dice, ha detto qui ed ha affermato che chi vota comunque contro l'integrale approvazione di questo comma *d*) vota contro la legge...

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Ma no!

MONTÙ. Sì, onorevole ministro, questo e così ella ha detto ed i colleghi possono affermarlo, e siccome non voglio che si dica questo per me, modestamente, prego anche gli onorevoli Canepa e Buonanno di non insistere nei loro emendamenti, come io non insisto nel mio...

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Ed io la ringrazio.

MONTÙ. Non v'insisto, e per parte mia confido molto in quello che ha detto l'onorevole ministro; che si rivedranno e si studierà tutto il complesso problema delle tariffe. Io spero che questo proprio si faccia, che si ricordi allora che in Italia le tariffe ferroviarie sono fra le più alte e che viceversa si viaggia più male che ovunque all'estero: allora son certo che si vedrà che certi calcoli preventivi, non sono ammessi dal calcolo delle probabilità, si avrà purtroppo già la prova della insussistenza della sua matematica applicata, ed io le ricorderò allora come certe previsioni assolutamente non si fanno, e non debbono farsi soprattutto quando si tratta di esercizi ferroviari.

PRESIDENTE. L'onorevole Canepa insiste dunque nel suo emendamento al comma *d*) che diventa *e*), perchè il comma *a*) è stato ritirato dal Ministero.

Questo emendamento consiste nel sostituire alle parole: « aumentare del 9 per cento i prezzi dei biglietti di abbonamento di qualsiasi genere e sopprimere l'articolo 6 della vigente tariffa degli abbonamenti ordinari », le altre: « aumentare i prezzi dei biglietti di abbonamento come segue:

« del 4 per cento per gli abbonamenti ordinari;

« del 6 per cento per gli abbonamenti speciali;

« del 10 per cento (oltre l'aumento del 4 per cento sugli ordinari) per gli abbonamenti

radiali, restando stabilito che il centro di irradiazione deve essere quello più vicino alla dimora dell'abbonato ».

Pongo a partito questo emendamento.

(Non è approvato).

Rimarrebbe l'emendamento dell'onorevole Buonanno, che vorrebbe al comma *d*), ora *e*), sopprimesse le parole: « e sopprimere l'articolo 6 della vigente tariffa degli abbonamenti ordinari ».

BUONANNO. Lo ritiro.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, do lettura dell'articolo 14 che rimane così redatto:

#### Art. 14.

A partire dal secondo mese successivo a quello della pubblicazione della presente legge, l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è autorizzata a:

a) aumentare del 9 per cento i prezzi dei biglietti di qualsiasi specie, che, in confronto alla tariffa normale, fruiscono di una riduzione pari o superiore al 40 per cento, salvo quanto è disposto nei commi seguenti:

b) mantenere immutata la attuale tariffa differenziale *C* e ritoccare la tariffa differenziale *A* con un aumento minimo a partire da 150 chilometri e graduale per le distanze maggiori fino al limite di lire 10.20; 6.75; e 4.45 rispettivamente per la I, II e III classe oltre i 1540 chilometri;

c) aumentare del 9 per cento i prezzi dei biglietti d'abbonamento di qualsiasi specie e sopprimere l'articolo 6 della vigente tariffa degli abbonamenti ordinari;

d) aumentare del 6 per cento i prezzi dei biglietti circolari, combinati e combinabili, italiani ed internazionali;

e) ridurre il numero dei tipi per le tariffe vicinali, economiche e di quelle con speciali ribassi per determinare linee per modo che non ne abbia a derivare un aumento superiore al 6 per cento sulla base del movimento avutosi nel 1909. Nessuna nuova applicazione delle anzidette tariffe sarà fatta fino alla revisione e semplificazione, di cui all'articolo 38 della legge 7 luglio 1907, n. 429.

All'ultimo comma rimangono sopprimesse le parole, « per quanto concerne le merci », visto che l'articolo non si riferisce alle merci.

Metto a partito l'articolo 14.

(È approvato).

Ed ora metto a partito l'ordine del giorno della Commissione, accettato dal Governo che è così formulato:

« La Camera invita il Governo a sollecitare gli studi per il rimaneggiamento e coordinamento delle tariffe, ed a ridurre le concessioni speciali ».

(E approvato).

Passiamo ora all'articolo 15:

« L'abbuono del diritto fisso che le ferrovie dello Stato accordano per le merci a piccola velocità, quando le operazioni di carico e di scarico sono eseguite dalle parti, viene ridotto di lire 0.0258 per tonnellata e per operazione.

I diritti fissi spettanti alle dette ferrovie per i trasporti di merci a piccola velocità sono aumentati di una sovratassa di lire 0.0515 a tonnellata per le merci delle prime cinque classi e di lire 0,0258 per le merci delle ultime tre classi, tanto in piccole partite, quanto a vagone completo.

I diritti fissi che nelle tariffe già sono stati diminuiti delle quote relative alle operazioni di carico e di scarico, perchè obbligatorie per le parti, sono aumentati di lire 0.0258 per tonnellata e per ogni operazione di carico e scarico non eseguita dalle ferrovie dello Stato ».

Su questo articolo è iscritto per parlare l'onorevole Rubini il quale ha proposto la soppressione dell'articolo stesso, proposta fatta anche dagli onorevoli Wollemborg e Morpurgo, i quali, mi pare, potrebbero associarsi a quello che dirà l'onorevole Rubini.

L'onorevole Rubini ha presentato anche un'altra proposta: che si debba, cioè, nel caso in cui non venga accolta la soppressione, sostituire: « I trasporti delle merci a grande e piccola velocità saranno gravati di una ulteriore sovratassa del mezzo per cento ».

L'onorevole Rubini ha facoltà di parlare.

RUBINI. Sulla soppressione io non insisto, perchè essa era naturalmente subordinata alla soppressione dell'articolo 13...

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Una volta votato l'articolo 13, ella ragionevolmente non insiste...

RUBINI. Appunto. Siccome l'acquisto dei carri, malgrado la mia difesa, che fu certo infelice...

ABIGNENTE, *presidente della Giunta generale del bilancio e relatore*. No, fu anzi felicissima...

RUBINI. ...è passato, così io non insisto nella soppressione dell'articolo 15.

Mi consenta però l'onorevole ministro dei lavori pubblici, e mi consenta la Camera, di far noto che secondo il pensiero mio e il pensiero di molti, gli inasprimenti dei diritti fissi sono i più perniciosi, sono i meno felici, perchè cadono ugualmente sia sulle percorrenze brevi come sulle lunghe, sia sulle merci di valore infimo.

Per questo appunto i diritti fissi esercitano un'influenza non indifferente nei riguardi del traffico in massa: essi pesano sopra tutto sulle merci povere, sulle merci, cioè, che già danno di per sè stesse un piccolissimo margine di guadagno. E allora io, per la necessità di coprire la spesa dei carri, propongo di sostituire agli inasprimenti dei diritti fissi un mezzo per cento di sovratassa su tutti i trasporti a grande e a piccola velocità.

Secondo me c'è quasi l'equivalenza: non esattamente, ma quasi. I diritti fissi inaspriti secondo l'articolo 15 del progetto governativo, poi modificato in quanto si è ridotto a 4,000 il numero dei carri da acquistare, dovrebbero dare all'incirca 1,600,000 lire.

Il mezzo per cento invece sui trasporti delle merci avrebbe dato nell'esercizio 1909-1910 un milione e 460 mila lire.

Non siamo molto lontani quando si consideri che la misura non sarà applicata in quest'anno: andrà applicata l'anno venturo; e quindi vi saranno due incrementi annuali nel traffico merci.

Allora questo passerà certamente dai 291 milioni del 1909-10 a oltre 300 milioni, e si raggiungerà col mezzo per cento di sovratassa un ricavo di oltre un milione e mezzo.

Tanto basta per pareggiare la spesa.

L'aumento che propongo, che colpisce tutte le merci in ragione del servizio che chiedono alle ferrovie, credo sia più raccomandabile, ossia meno nocivo di quello dei diritti fissi, i quali esercitando la loro incidenza su tutte le merci ma specialmente su quelle povere, le mettono in condizioni difficili anche rispetto alla concorrenza estera. E su ciò non insisto ulteriormente, rimettendomi a quanto hanno detto nella discussione generale gli egregi oratori che ne hanno parlato.

Non avendo votata la spesa, avrei anche potuto insistere sulla soppressione degli inasprimenti, ma non lo fo in omaggio alla necessità di offrire un compenso al tesoro.

Veda il Governo di tener conto anche di questa mia buona intenzione e di accettare ciò che propongo.

PRESIDENTE. L'onorevole Wollemborg insiste nel suo emendamento?

WOLLEMBORG. Non insisto.

PRESIDENTE. L'onorevole Nofri?...

NOFRI. Nemmeno io insisto.

PRESIDENTE. E l'onorevole Morpurgo?

MORPURGO. Mi associo alle dichiarazioni ed alle conclusioni dell'onorevole Rubini.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Cornaggia.

CORNAGGIA. Mi sono permesso di votare contro la spesa per i carri, appunto per evitare l'inasprimento delle tariffe; ma poichè la spesa è stata ormai votata, mi permetto, per le ragioni accennate dall'onorevole Rubini, d'insistere presso l'onorevole ministro perchè voglia accettare la sostituzione dell'aumento del mezzo per cento.

L'onorevole Rubini ha spiegato benissimo come la disposizione, che ci viene presentata, porti ad un aggravio specialmente per i piccoli trasporti e per le merci povere e si traduca quindi in un danno grave per le nostre industrie e per il nostro commercio.

Io ritengo che ciò sia da evitarsi; e dal momento che le finanze delle ferrovie, con la proposta dell'onorevole Rubini, avrebbero gli stessi introiti loro promessi con l'articolo 15 che stiamo discutendo, oso insistere — appoggiato anche alle ragioni lucidamente esposte in un memoriale della Camera di commercio di Milano — perchè l'onorevole ministro abbia ad accettare questa sostituzione di un introito ad un altro.

PRESIDENTE. L'onorevole relatore ha facoltà di parlare.

ABIGNENTE, *presidente della Giunta generale del bilancio e relatore*. Mi rimetto a quanto dirà l'onorevole ministro.

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

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Gli onorevoli Wollemborg, Morpurgo e Rubini, mi pare che abbiano rinunciato alle loro proposte di soppressione; rimane però quella dell'onorevole Rubini che chiede si sostituisca una sovratassa del mezzo per cento sui trasporti a grande e piccola velocità.

Io debbo fare osservare all'onorevole Rubini che la proposta della sovratassa del mezzo per cento non permetterebbe di raggiungere neppure un milione e mezzo...

RUBINI. Quasi.

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. ...invece i proventi che deriverebbero col l'articolo 15 sarebbero di 1,600,000 lire. Ma a parte il minore introito che si avrebbe, colla sua proposta si verrebbero a colpire maggiormente i trasporti a grande distanza, i quali nel concetto generale delle tariffe tanto per i viaggiatori che per le merci debbono anzi essere favoriti. Fu appunto in omaggio a queste considerazioni che il Governo preferì di proporre un aumento dei diritti fissi, perchè sono quelli che colpiscono le merci, indipendentemente dal loro percorso.

Inoltre il provvedimento è anche giustificato dalla circostanza che il diritto fisso è inteso a compensare le spese di stazione, spese che hanno subito un aumento per le migliorie introdotte, e che la diminuzione dell'abbuono non rappresenta che una riduzione del margine di guadagno riservato alle parti, quando eseguiscono direttamente le operazioni di carico e scarico, invece di lasciarne la cura all'Amministrazione.

Per queste ragioni, e perchè il provvedimento è in maggiore armonia col concetto al quale si è ispirato il Governo, di non portare aggravii alle tariffe fondamentali dei trasporti, il Governo non può accettare l'emendamento dell'onorevole Rubini; al quale si è associato l'onorevole Cornaggia.

PRESIDENTE. Onorevole Rubini, insiste nel suo emendamento?

RUBINI. Mi permetto di osservare all'onorevole ministro dei lavori pubblici che i trasporti a lunga distanza sono già della tariffa differenziale; non v'è dunque ragione di volerli favorire di più in confronto dei trasporti a piccola distanza.

Ad ogni modo, poichè comprendo che sarebbe respinto, non insisto nel mio emendamento, ma credo si commetta un errore e si provochi una maggiore complicazione.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, metto dunque a partito l'articolo 15.

(È approvato).

Viene ora l'articolo 15-bis, proposto dagli onorevoli Turati, Canepa, Bocconi, Rondani, Campanozzi, Careassi, Trapanese, Macaggi, Bentini, Mancini Ettore, Graziadei, Nofri, Pescetti:

« Il Governo introdurrà nel regolamento del personale le norme che dovranno disciplinare i passaggi per merito degli agenti da una categoria alle categorie superiori.

« Saranno indetti annualmente concorsi interni per il passaggio dalla qualifica di aiutante applicato a quella di applicato, nella misura dei posti vacanti.

« Ai relativi esami saranno ammessi tutti gli aiutanti applicati con almeno tre anni di anzianità di grado e che, indipendentemente dai titoli di studio richiesti agli estranei per la carriera di applicato, abbiano dimostrato di possedere attitudini generiche a tale promozione ».

L'onorevole Turati, insieme con gli onorevoli Nofri, Pescetti, Canepa, Trapanese, Rondani, Campanozzi, Bocconi, Graziadei, Bentini, Carcassi, Macaggi e Ettore Mancini, ha anche presentato il seguente ordine del giorno, di cui do lettura:

« La Camera invita il Governo a provvedere perchè siano infine effettivamente ordinati gli esami, indetti nel 1910, per il passaggio da aiutante applicato ad applicato del personale delle stazioni ».

L'onorevole Turati ha facoltà di parlare.

TURATI. Dirò due sole parole. Io avevo già prospettato le questioni accennate in questo articolo aggiuntivo e in questo ordine del giorno che vi si connette, allorchè parlai sull'articolo 2; ma forse non ebbi la ventura di esprimermi abbastanza chiaramente per essere compreso dall'onorevole ministro, il quale si limitò allora a rispondermi che avrebbe fatto oggetto di studio le mie raccomandazioni. Senonchè, oltre le osservazioni di carattere generale, io avevo proposto due questioni molto precise, che potevano e dovevano avere risposta immediatamente ed ugualmente precisa: ed ecco perchè io mi sono permesso di riproporle qui.

La prima questione è accennata nel mio ordine del giorno e riguarda il ritardo inesplicabile degli esami, indetti nel 1910, per il passaggio da aiutante applicato ad applicato, del personale delle stazioni. Ed io confido che il ministro vorrà provvedere perchè al più presto questi esami siano ordinati.

L'altra questione, contenuta nell'articolo aggiuntivo riflette il desiderio, che so essere anche beneviso dalla Direzione generale, di questa grande massa che sono gli aiutanti applicati, perchè annualmente i posti vacanti nella carriera superiore siano conferiti, mediante un concorso interno, ai migliori di loro, senza alcuna esclusione per difetto di titoli scolastici; esclusione assurda di fronte a persone che del loro sapere e della loro attività e capacità danno la miglior

prova coll'assidua cooperazione nell'Amministrazione.

Se, come credo, il ministro riterrà di potersi impegnare ad affrettare gli esami promessi, e a stabilire nel regolamento la possibilità di cotesti passaggi, in determinate epoche ogni anno, degli aiutanti applicati ad applicati, mercè esame e indipendentemente dai diplomi; io non avrei che da dichiararmi completamente soddisfatto.

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

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Rispondo all'onorevole Turati in modo che confido vorrà dichiararsi completamente soddisfatto, senza bisogno di votare l'articolo.

L'onorevole Turati colla sua proposta dell'articolo aggiuntivo 15-bis mira a fare obbligo al Governo di introdurre nel regolamento del personale le norme per disciplinare il passaggio degli agenti da una categoria alle categorie superiori.

Nello stesso articolo poi vuole anche precisare per una data categoria di agenti, e cioè gli aiutanti applicati, che il passaggio al grado superiore si debba fare per esame di concorso interno, ed ogni anno, stabilendo ancora che agli esami siano ammessi gli agenti con almeno tre anni di anzianità.

Al riguardo degli stessi aiutanti applicati, l'onorevole Turati ha inoltre presentato l'ordine del giorno perchè abbiano infine luogo gli esami indetti nel 1910 per quelli delle stazioni.

Venendo alla questione principale delle norme in genere per disciplinare il passaggio da una categoria alle categorie superiori, debbo avvertire l'onorevole Turati che si tratta di una questione molto complessa e che coinvolge tutto il delicato meccanismo dell'esercizio ferroviario.

Per la maggior parte del personale queste norme già esistono. Così si fanno appunto esami per il passaggio a capo squadra, sorvegliante della linea, macchinista, capo deposito, applicato tecnico, capo tecnico, agenti del personale viaggiante, applicati d'ufficio e di stazione, ed in genere in tutti quei casi, nei quali il procedimento di esami è utile per meglio accertare che gli agenti posseggano veramente le volute cognizioni di servizio e per avere i maggiori e più sicuri elementi che permettano di distinguere i più meritevoli.

Ma si tratta di materia che è soggetta a variare ed a perfezionarsi coll'esperienza,

e quindi non sarebbe opportuno disciplinarla in tutti i suoi dettagli con un atto di Governo quale è il regolamento del personale che, per la natura sua, non dovendo essere frequentemente mutato, non può contenere norme attinenti al pratico servizio e disposizioni di dettaglio.

Per la garanzia del personale, a cui mira l'onorevole Turati, io credo che sia sufficiente che nel regolamento sia fatto obbligo all'amministrazione di pubblicare le norme per le promozioni, norme da approvarsi dal Consiglio d'amministrazione ed in questo senso il Governo può prendere impegno.

Quanto agli aiutanti applicati, per i quali l'onorevole Turati più specialmente s'interessa, debbo avvertirlo che già si tengono gli esami per la promozione ogni qualvolta è necessario, e che non ho difficoltà alcuna a prendere impegno fin da ora che, per questa categoria di agenti, che abbiano compiuto tre anni di anzianità nel grado ed abbiano conseguita la nomina a stabile, gli esami di promozione vengano tenuti annualmente per un determinato numero di posti in relazione ai bisogni.

Gli aiutanti applicati che non hanno la coltura necessaria per prendere parte a detto esame, o che, pur prendendovi parte non riuscissero ad ottenere un risultato soddisfacente, per conseguire la promozione, saranno lasciati nella loro qualifica, nella quale avranno diritto agli aumenti di stipendio normali fissati dalle tabelle. Quando poi saranno prossimi a raggiungere lo stipendio massimo della qualifica, si potrà tenere per loro apposito concorso per un determinato numero di posti di applicato, regolando gli esami in modo da renderli accessibili ai detti agenti, col dare il maggior peso, anzichè alla coltura, alle cognizioni di servizio.

Ritornando agli esami annuali degli aiutanti applicati, posso intanto assicurare l'onorevole Turati che per quelli degli uffici sarà fra breve indetto un concorso interno, per un determinato numero di posti di applicati, ammettendovi gli aiutanti applicati stabili che al 1° gennaio 1911 si trovano ad avere almeno tre anni di anzianità di grado e che per le loro attitudini, nonchè per buon servizio e condotta, siano ritenuti meritevoli e adatti al grado superiore.

Quanto agli aiutanti applicati delle stazioni, a cui si riferisce l'ordine del giorno dell'onorevole Turati, che stanno in attesa di subire gli esami sul telegrafo e sulle gestioni indetti nel secondo semestre del 1910,

posso dare l'assicurazione che sono già stati raccolti tutti gli elementi per stabilire quali agenti si trovano nelle condizioni volute per l'ammissione, ed appena ultimati gli accertamenti necessari, sarà provveduto per la effettuazione delle prove relative, che si prevede potranno essere iniziate nel prossimo aprile.

Dopo queste mie esplicite dichiarazioni, io voglio sperare che l'onorevole Turati non vorrà insistere nel suo articolo aggiuntivo che il Governo non potrebbe accettare anche perchè, mentre per tutte le categorie si manderebbe al regolamento di stabilire le norme per le promozioni, si verrebbe poi a fissare per legge alcune particolarità di queste norme per una sola categoria di agenti.

Quanto al suo ordine del giorno, l'onorevole Turati vorrà riconoscere che dopo le formali assicurazioni da me dategli, è superfluo l'invito della Camera a provvedere in tal senso.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Turati mantiene o ritira le sue proposte?

**TURATI.** Prendo atto delle dichiarazioni dell'onorevole ministro, osservando solo come egli non abbia risposto esplicitamente sopra un punto, che a me pare raccomandabilissimo, che, cioè, nell'esame annuo d'aiutante applicato ad applicato non si esiga il certificato della licenza superiore...

**SACCHI, ministro dei lavori pubblici.** È implicito.

**TURATI.** ...Quand'è così non ho più alcuna ragione di insistere nè sull'articolo aggiuntivo, nè sull'ordine del giorno.

**ABIGNENTE, presidente della Giunta generale del bilancio e relatore.** Chiedo di parlare.

**PRESIDENTE.** Ne ha facoltà.

**ABIGNENTE, presidente della Giunta generale del bilancio e relatore.** Prima che termini la discussione di questa legge chiedo di parlare, non più come relatore ma, finalmente, per me, per fare due raccomandazioni al Governo.

La prima riguarda la gravissima questione, che oggi è latente e che non tutti conoscono, dei passaggi a livello, che oggi si va complicando con gli enti locali, colle provincie soprattutto. Molte provincie hanno vinto le cause, cause gravissime, la cui entità è valutata per decine di milioni ed alcuna delle quali arriva alla cifra di 80 milioni. Prego l'onorevole ministro di studiare questo argomento, perchè non è lecito che venga addosso all'Amministrazione ferroviaria e, cioè, ai contribuenti, una piaga così grossa.

L'altra raccomandazione che io muovo vivissima al Governo, benchè non sia questa la sede opportuna per discutere di tale questione, riguarda gli accordi speciali che devono intervenire fra le diverse Amministrazioni dello Stato che hanno rapporti con l'Amministrazione delle ferrovie. Sono potenze e potenze separate, soprattutto l'Amministrazione finanziaria.

È giusto che le rispettive aziende mantengano la loro linea precisa; ma se si stabilissero degli accordi fra queste Amministrazioni, per semplificare la contabilità e i rapporti, sarebbe una vera benedizione, perchè si perderebbe meno tempo e si potrebbero pagare le imposte, dall'Amministrazione ferroviaria, con maggiore rapidità.

PRESIDENTE. Veniamo all'articolo 16 ed ultimo della legge:

« Con decreto reale, udito il Consiglio dei ministri, sarà provveduto a coordinare in testo unico le disposizioni della presente legge e quelle che saranno emanate in virtù dell'articolo 1 con le disposizioni delle leggi precedenti in quanto non sieno abrogate ed in quanto non occorra modificarle per i fini del coordinamento.

A questo articolo, l'onorevole Nofri, insieme con gli onorevoli Turati, Pescetti, Canepa, Chiesa Pietro, Trapanese, Cabrini, Bissolati, Calda, Casalini, Montemartini, Ivanoe Bonomi, Zerboglio, Agnini, Campanozzi, Rondani e Beltrami propone di permettere:

« Entro 6 mesi dalla approvazione della presente legge, con decreto reale verranno emanate le disposizioni riguardanti le modificazioni da apportarsi al regolamento del personale, su proposta dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, sentita la rappresentanza del personale, sulle norme riguardanti il regio decreto 477 sulle ore di lavoro ed i turni di servizio, sulla applicazione dell'articolo 18 del citato regolamento sul personale e sulla interpretazione delle disposizioni relative alle competenze accessorie, alle trasferte, alla massa vestiario ed alle malattie professionali ».

L'onorevole Nofri ha facoltà di parlare.

NOFRI. Tra le lagnanze e le proteste provocate dalla primitiva presentazione di questo disegno di legge da parte del personale interessante, furono vivissime, per quanto meno sentite dalla Camera, perchè non toccavano l'elemento finanziario, quelle relative alla constatata mancanza di qualsiasi accenno a modificazioni del rego-

lamento del personale, specie per quanto riguardava e riguarda il consiglio di disciplina, i turni di servizio, le promozioni, le competenze accessorie, le trasferte e così via. Ora se nel personale spesse volte si è lamentato una specie di ribellione in esso serpeggiante, non è tanto per ciò che riguarda il trattamento economico, quanto per ciò che riguarda il trattamento disciplinare; ed a torto si è detto a tale proposito che nel personale non c'è disciplina confondendo l'azione sua in servizio con quella fuori servizio, nello stesso tempo mettendo a rifascio i lamenti e le proteste che spesso si producono in mezzo a questo personale nei giudizi disciplinari, nei molti arbitri nei turni di servizio e nell'applicazione del sistema delle competenze accessorie, delle trasferte e del trattamento degli infortuni in relazione alla legge della Cassa pensioni. (*Conversazioni*).

Il pubblico questo non può sapere, ma è un fatto che l'exasperazione non è meno sentita per questi fatti che ho citato di quello che non sia per il trattamento economico.

Ora è naturale che nel personale siasi sviluppato insieme al malcontento per certe disposizioni vessatorie del disegno di legge originale un altro malcontento per l'assoluta assenza di ogni disposizione e anche di una sola promessa nella relazione che riguardasse appunto il trattamento disciplinare e specialmente i turni di servizio.

È ormai noto a tutti coloro che si occupano di cose ferroviarie e non può essere ora dimenticato che quasi tutti i giorni nel personale di macchina ed in quello viaggiante scoppiano delle proteste ed alle volte anche delle minacce addirittura contro i superiori diretti che hanno organizzato certi turni di servizio, che sono contro il servizio ma soprattutto contro la salute di chi questo servizio deve eseguire.

Si è notato anche a tale proposito che è necessario l'intervento di superiori degli uffici centrali per dirimere questi conflitti tra il personale dirigente e quello esecutivo.

Si è notata pure la disparità di trattamento nei turni di servizio tra un deposito e l'altro. Si aggiungano a questo le competenze accessorie le quali fino dal 1902, quando si discusse insieme con una rappresentanza del personale dell'attuale regolamento che fu poi peggiorato dalla legge del 1906, si riconosce non corrispondere equamente, nè alla misura giusta nè allo scopo prefisso, mentre creavano una disparità di trattamento odiosa tra il personale che fa il servizio con quei

dati treni e quello che ne fa uno su altri come, ad esempio, diretti omnibus e merci.

Or bene fino da allora si promise formalmente che su queste competenze accessorie sarebbero stati portati nuovi studi per modificare il sistema, il quale, malgrado ciò, è rimasto quello che vigeva nelle vecchie amministrazioni, con questo di più: che essendosi assottigliate le assegnazioni del carbone e delle materie lubrificanti, si è diminuita per conseguenza la competenza.

Ricordo poi come cosa principale, a proposito di regolamento, d'introdurre la rappresentanza del personale, di cui parlerà specialmente dopo di me l'onorevole Campanozzi, nel Consiglio di disciplina.

Questa rappresentanza dà una certa garanzia che il Consiglio agirà sempre a ragione veduta. Oramai l'onorevole ministro sa che nel Consiglio di disciplina delle poste e dei telegrafi, come ricordava giorni fa il collega Schanzer, è stata introdotta la rappresentanza del personale. Così i giudizi saranno improntati a quella serenità risultante dall'esame di tutte le circostanze per cui il personale colpito se non sarà soddisfatto della punizione (non si è mai soddisfatti per essere puniti!), per lo meno avrà la certezza che la punizione è stata data con cognizione di causa ed all'infuori assolutamente di qualsiasi ripicco o vendetta personale.

Orbene, non comprendo perchè questo Consiglio di disciplina del personale ferroviario, non debba avere così le stesse garanzie, per coloro che ci ricorrono, di quello postale, telegrafico e telefonico, tanto più data l'affinità grande fra i due personali di questi grandi servizi pubblici. Tanto meno comprendo che l'onorevole ministro abbia ritirato un emendamento che era un tentativo di rappresentanza in questo Consiglio di disciplina in quanto dava ai delegati eletti dal personale il diritto di rivedere gli atti del giudizio e di domandare schiarimenti.

Ora a questo riguardo è necessaria qualche modificazione che dia garanzia che si agisca con la massima serenità e con la massima giustizia. Ora, appunto per questo, si era proposta da noi un'aggiunta, quale premessa a questo ultimo articolo, colla quale si prendeva impegno di modificare il regolamento disciplinare, i turni di servizio, ecc., sentita la rappresentanza del personale.

Infatti si è già approvata con l'articolo 12 la rappresentanza del personale. Evidentemente anche questa dovrà essere regolata in modo preciso. Quindi nel regolamento biso-

gnerà introdurre, a meno che non si vogliano fare tanti regolamenti, qualche articolo che si riferisca pure alla disciplina. Perchè quindi non aggiungere anche il resto?

Per i turni di servizio, specialmente quando si tratta di turni speciali, è necessario che si stabilisca qualche cosa nel regolamento che tolga di mezzo gli abusi che si commettono col decreto vigente.

Si è promesso perfino dal direttore generale che si sarebbe modificato quel benedetto decreto, ma fino ad ora non si è fatto nulla.

Abbiamo assicurazioni ed affidamenti e poi più nulla.

Attendiamo dall'onorevole ministro che in proposito ci dica delle parole non solo, ma che contengano sicuri affidamenti.

L'onorevole ministro, lo so, non può improvvisare niente qui, dal momento che la legge non permette si introducano cose di regolamento. Ma almeno dica che farà quello che abbiamo chiesto noi!

Attendiamo dal ministro questa promessa, certi che, una buona volta, sarà risolta anche questa questione morale. (*Approvazioni dall'estrema sinistra*).

CAMPANOZZI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Su che cosa?

CAMPANOZZI. Su questo articolo.

PRESIDENTE. Sulla premessa?...

CAMPANOZZI. Sissignore.

PRESIDENTE. Ella aveva chiesto di parlare sull'articolo aggiuntivo, non sulla premessa.

CAMPANOZZI. Non sono pratico. L'onorevole Presidente deve comprenderlo...

PRESIDENTE. Ella dunque vuol parlare sulla premessa? Parli! parli subito. Faremo più presto. (*ilarità*).

CAMPANOZZI. Poichè in questa discussione, molto importante, s'è trattato soverchiamente degli interessi materiali dei ferrovieri e non si è trattato (quel che più premeva) degli interessi morali; e poichè la Camera s'è pronunziata sfavorevolmente per l'articolo aggiuntivo del Governo, mi concedano il Governo e la Camera un po' d'attenzione, perchè io possa dimostrar meglio, con altri argomenti, la necessità della riforma del regolamento del personale; e lo farò con quella brevità che m'è consentita dall'ora tarda...

ABIGNENTE, *presidente della Giunta generale del bilancio e relatore*. Non è questa la sede.

PRESIDENTE. L'onorevole Nofri, che



è tanto competente, ha dato tutte queste spiegazioni!

CAMPANOZZI. Il regolamento sul personale ferroviario rappresenta il contratto di impiego dei ferrovieri; quel contratto che, per tutti gl'impiegati pubblici, è disciplinato per legge. Ora io non credo che, per discuter di questo, non sia sede opportuna il Parlamento.

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Non il Parlamento; ma questo disegno di legge.

CAMPANOZZI. In questo disegno di legge, in cui è un principio di giustizia riparatrice verso i ferrovieri italiani, non si può parlare della questione morale, che è poi la fonte del malcontento più vivo, come ha detto l'onorevole Nofri, in tutti gli uffici ferroviari?

ABIGNENTE, *presidente della Giunta generale del bilancio e relatore*. Doveva parlarne all'articolo primo.

CAMPANOZZI. Lo domando appunto all'onorevole Abignente, che è tra i più competenti, certo, nei problemi d'amministrazione, e che perciò, spero, vorrà avere la compiacenza di ascoltarmi.

Con quella brevità adunque che mi è consentita dall'ora, entro subito in argomento.

La Camera ha deplorato che il personale delle ferrovie dello Stato cresca enormemente d'anno in anno; ma non s'è preoccupata della causa principale di questo fatto.

La causa principale, onorevole Abignente ed onorevole ministro, risiede nel regolamento del personale: che concede all'Amministrazione ferroviaria pieni poteri pel reclutamento del personale. Noi abbiamo le tabelle organiche che recano gli aumenti periodici per i ferrovieri; ma abbiamo i quadri aperti.

Ora non è conveniente per l'Amministrazione dello Stato (e qui m'appello al ministro del tesoro) di tenere i quadri pure aperti, cioè con aumenti di personale senza limite; per cui l'Amministrazione ferroviaria può reclutare quanti impiegati voglia, in tutte le categorie, senza controllo del Parlamento. Aggiungo che l'Amministrazione delle ferrovie ha facoltà di aumentare il personale: perchè è autorizzata ad ammettere avventizi, quanti creda, per esigenze eccezionali di servizio. E può ammettere questi avventizi, colla massima larghezza, senza richiesta di titoli e passando perfino sopra ai limiti d'età. Perchè è un caso singolare ed incredibile questo: che si stabiliscono i limiti di età per l'ammissione del personale,

e poi un articolo del regolamento dice che la Direzione può sorpassare questi limiti ed ammettere personale avventizio anche a qualunque età.

Dunque io credo che questo grave difetto delle tabelle organiche dei ferrovieri, per cui l'amministrazione può ammettere quanti impiegati vuole, sia contrario a quello che avviene in ogni amministrazione, anche in quella delle poste e dei telegrafi, in cui abbiamo i ruoli aperti sì, ma i quadri chiusi; di modo che quest'amministrazione non può ammettere neppure un impiegato senza l'autorizzazione del Parlamento. L'amministrazione ferroviaria invece essendo facoltizzata ad ammettere avventizi, quando lo creda, non ha la necessità di mantenere queste tabelle organiche a quadri aperti.

Questa questione è di una grande importanza, perchè si riflette sull'interesse dell'Erario ed è di una grande importanza anche per i ferrovieri, i quali si vedono ammettere personale in tutte le categorie ed in tutte le qualifiche, e non possono mai contare sulle vacanze delle singole categorie; perchè, quando non è stabilito il quantitativo numerico di ciascuna qualifica, è naturale che l'amministrazione può assumere quanti impiegati vuole; ed il ferroviere non sa mai se vi siano o no delle vacanze, e quindi se c'è la possibilità di aspirare ai gradi superiori.

Ed è questo un gravissimo danno che si riflette sulla carriera.

Onorevole ministro, avete per un momento guardato il regolamento del personale delle ferrovie dello Stato nella materia delle promozioni?

PRESIDENTE. Questo non c'entra...

CAMPANOZZI. L'articolo 18, onorevole Presidente...

PRESIDENTE. Ma che Presidente e non Presidente!... (*Viva ilarità*). Ella ha chiesto di parlare sulla premessa dell'onorevole Nofri, e invece parla di modificazioni a regolamenti!

CAMPANOZZI. L'articolo 18 è contemplato nella premessa: riguarda tutta la carriera dei ferrovieri, ed è il problema più importante per essi, perchè vivono anche di vita burocratica ed aspirano a fare carriera come tutti gli altri impiegati ed a voler garantita la loro carriera. Ora la prima parte dell'articolo 18 dice che i ferrovieri possono essere promossi da un grado all'altro per merito, tenendo conto dell'anzianità. Orbene, la Camera forse non sa che nell'amministrazione ferroviaria, contrariamente a

quanto è stabilito per tutte le altre amministrazioni dello Stato, non esistono ruoli di anzianità; di modo che i ferrovieri non sanno mai qual'è il loro posto d'anzianità in ruolo.

E così che manca loro il primo elemento per le promozioni di grado. Ma l'articolo 18 aggiunge che le promozioni avvengono secondo le vacanze. Ora le vacanze non possono essere controllate, perchè le tabelle organiche non hanno numero, definito ed allora rimangono le tabelle degli uffici che essi tengono riservate; di guisa che i ferrovieri non sanno mai quando si presenta una vacanza nella tabella organica, non sanno mai qual'è il loro posto di anzianità nei ruoli.

Ma c'è qualche cosa di peggio, onorevole ministro.

**PRESIDENTE.** Senta, onorevole Campanozzi, non mi metta in una posizione incresciosa. Ella vuol parlare sulle norme regolamentari esistenti, mentre qui non si tratta che della proposta dell'onorevole Nofri.

**CAMPANOZZI.** Ma, onorevole Presidente, l'articolo 18...

**PRESIDENTE.** Lo conosciamo benissimo l'articolo 18, senza che lei ce lo venga qui a sciorinare! (*ilarità*).

**CAMPANOZZI.** Lo so benissimo: ma poiché questo fatto non è stato rilevato da nessuno alla Camera...

**PRESIDENTE.** Doveva venire nella discussione generale a rilevarlo; e non farlo ora che è fuori di tempo e di luogo!

**CAMPANOZZI.** Ed è così, onorevole ministro, che quello che avviene per le promozioni di grado, si verifica anche per gli aumenti anticipati, i quali avvengono senza nessuna garanzia per i ferrovieri: infatti la Direzione generale giudica a seconda del rapporto del capo d'ufficio e sulle note informative segrete; di guisa che i ferrovieri vedono in questi aumenti anticipati un grave perturbamento morale, e ne reclamano a viva voce l'abolizione.

Aggiungo, onorevole ministro, che l'articolo 18 contempla un caso in cui l'amministrazione ferroviaria è obbligata a concedere la promozione di grado, cioè il caso in cui un ferroviere sia adibito straordinariamente al grado superiore. Ora avviene invece che il ferroviere, che dopo un anno acquisterebbe la maturazione di questo diritto, viene sospeso dal grado, anche dopo 11 mesi e 25 giorni; di modo che non acquista mai questo diritto alla promozione al grado superiore.

Per quanto riguarda la disciplina l'onorevole Nofri ha parlato dei Consigli di disciplina. Io potrei aggiungere qualche altra riflessione e considerazione, e potrei anche addurre qui dei tristi esempi, se l'onorevole Presidente non mi riportasse al contenuto della premessa. Aggiungo soltanto che i Consigli di disciplina agiscono per la semplice virtù dei funzionari superiori, che ignorano affatto le questioni che si sottopongono al Consiglio; agiscono in virtù del rapporto dei capi di ufficio e su note informative segrete: tutto segreto si mantiene nell'Amministrazione ferroviaria, sia nel campo delle promozioni, sia in quello della disciplina. Per cui il ferroviere, anche se non è danneggiato moralmente e materialmente, giustamente si ritiene danneggiato; perchè, quando voi non date pubblicità agli atti dell'Amministrazione, nell'interesse del personale, voi potete danneggiare: ma anche se effettivamente non danneggiate, producete un danno morale, in quanto che vi è la supposizione del danno da parte del personale.

Finisco, onorevole ministro, con un'ultima considerazione. In materia di disciplina abbiamo l'articolo 51 del regolamento che è di una gravità straordinaria; perchè non solo l'Amministrazione ferroviaria può promuovere ad arbitrio, ma, caso unico in tutte le amministrazioni del mondo, l'Amministrazione ferroviaria può anche condonare la punizione del licenziamento, di sua iniziativa, senza l'intervento del Governo; ciò che contrasta profondamente con la legge organica sugli impiegati pubblici.

L'Amministrazione ferroviaria ci dà questo spettacolo.

Io ho letto nel bollettino del 20 febbraio 1910 circa l'applicazione dell'articolo 51 del regolamento, cioè, di questa facoltà concessa alla Direzione generale di condonare le punizioni, queste due note:

C. F. aiutante applicato, Direzione compartimentale di Firenze, degradato a capo squadra alle merci, in base agli articoli 42 e 51 del regolamento (la destituzione, cioè, fu commutata in semplice degradazione) per sciente appropriazione indebita di una somma spettante all'Amministrazione.

Un'altra nota dice così: M. cavaliere ingegnere P. ispettore capo servizio centrale VI, degradato ad ispettore principale. Gli spettava la destituzione, per l'articolo 42 del regolamento; ma in base all'articolo 51, fu soltanto degradato per azione disonorevole ed immorale, dice il Bollettino, che lo ha reso indegno della pubblica stima.

L'Amministrazione ferroviaria se lo è tenuto per chè era indegno della pubblica stima.

Il periodo di prova, onorevole ministro, è un'altra piaga dell'Amministrazione ferroviaria. Voi tenete degli agenti, li reclutate per concorso e per titoli e poi li obbligate ad un periodo di prova che va fino a quattro anni.

Ora l'amministrazione ferroviaria può licenziare gli agenti nel periodo di prova da un giorno all'altro, con deliberazione insindacabile della Direzione generale. Questo dice il regolamento del personale: con deliberazione insindacabile!

E poi, con una ingenuità, che mi sorprende, elenca una serie di motivi per cui l'agente in prova può essere licenziato. Ora se la deliberazione è insindacabile, è inutile quella elencazione dei motivi, fra i quali c'è anche questo: che l'agente in prova può essere licenziato per qualsiasi manifestazione della sua indole, che abbia dimostrato che egli non possiede qualità soddisfacenti per un regolare disimpegno del servizio. È una motivazione elastica, che permette qualunque arbitrio, ma che è perfettamente inutile, perchè la deliberazione della Direzione generale è insindacabile.

**PRESIDENTE.** Onorevole Campanozzi, per la terza e ultima volta io la richiamo!... La finisca! Altrimenti le toglierò facoltà di parlare. (*Approvazioni*).

Non è il momento di venire a parlare di queste cose! Le ripeto che sono fuori di posto.

**CAMPANOZZI.** Onorevole Presidente, lei è troppo elevato, troppo nobile, per non comprendere la nobiltà di queste ragioni, di queste osservazioni.

Sui traslochi... mi permetta la Camera anche una parola (non lo faccio per rappresentare, ma per dimostrare che il malcontento dei ferrovieri non è dovuto tutto al trattamento economico, ma anche in parte al trattamento angarico cui sono costantemente assoggettati). La questione dei traslochi, onorevole ministro, è in questi termini. Gli agenti ferroviari sono obbligati a tenere la residenza che loro assegna l'Amministrazione, e sta bene: nessun agente ha mai contestato questo diritto all'Amministrazione.

Ma io osservo all'onorevole ministro che durante l'esercizio ferroviario 1909-10 l'Amministrazione ferroviaria ha speso un milione e cinque mila lire per indennità di trasloco. Osservo all'onorevole ministro che centinaia

e centinaia di questi traslochi sono perfettamente arbitrari, che le esigenze di servizio non c'entrano, ed i ferrovieri non hanno modo di dimostrarlo, perchè nessuna garanzia è contenuta nel regolamento in materia di trasferimenti, come non è contenuta nessuna garanzia in materia di promozioni, in materia disciplinare.

Io concludo, onorevole ministro (e mi duole di avere annoiato la Camera con queste brevi osservazioni) concludo, ricordando che questo contratto di impiego così oneroso che lo Stato concede ai ferrovieri italiani è più dannoso all'Amministrazione ferroviaria che non ai ferrovieri dannoso in diverso modo: dannoso principalmente perchè non potete sciudere il ferroviere dalle ferrovie, e quando promovete ad un grado superiore un ispettore che non lo merita, voi non danneggiate soltanto l'ispettore, ma danneggiate anche la funzione a cui quell'ispettore viene adibito; quando traslocate da un punto all'altro un funzionario, non danneggiate solo il funzionario, ma danneggiate anche il servizio allontanando il funzionario da un servizio di cui egli era pratico per destinarlo ad un altro servizio in cui dovrà di nuovo impraticarsi; (*Commenti*) e quando voi punite un agente ingiustamente, danneggiate la funzione a cui questo agente era adibito.

Voi non potete sciudere l'interesse del funzionario da quello della funzione pubblica. Ed è questo un grave errore, onorevoli colleghi, in cui è caduta la ventiduesima legislatura con l'approvazione di quella legge sugli impiegati civili, la quale non ha considerato che la funzione non si può sciudere dal funzionario.

E quando voi avete tolto ogni garanzia ai funzionari, voi avete prostituito la funzione pubblica. (*Rumori — Approvazioni all'estrema sinistra*).

**PRESIDENTE.** Parli, onorevole ministro... sulla premessa proposta dall'onorevole Nofri. Perchè tutto il resto non ha nulla a che fare con la legge. (*ilarità*).

**SACCHI, ministro dei lavori pubblici.** La premessa all'articolo 16 si risolve in questo, che l'onorevole Nofri e i colleghi che l'hanno presentata, vorrebbero che nella legge s'introducesse l'obbligo di modificare entro sei mesi il regolamento, specialmente per quanto riguarda i turni di servizio, le promozioni, le competenze accessorie ed altro.

Ora io ho già dichiarato (ne abbiamo già parlato nella discussione generale, nello svolgimento degli ordini del giorno) che non è

possibile introdurre in questa legge una disposizione la quale non sarebbe già modificatrice di una legge esistente, ma costituirebbe una modificazione indeterminata e non determinabile nella sua portata.

Ho già detto e ripeto che si tratta di materia regolamentare, e come tale non possiamo in nessun modo, nè direttamente, nè indirettamente introdurre nella legge disposizioni che possano modificarla. Ciò non toglie, come ho già detto nel mio discorso della discussione generale, che non si possa studiare la materia dei turni di servizio; ripeterò anzi a questo proposito quello che ho detto allora. Ho detto che si è fatto, e cioè che si sono ordinati accertamenti ed iniziata la revisione di quei periodi accessori di lavoro che precedono la partenza e l'arrivo dei treni e che sono risultati in alcuni casi maggiori di quelli indicati nei turni, in causa della deficienza degli impianti.

Si cerca, dove è possibile, di estendere ai depositi che ne sono sprovvisti le squadre di muta che già esistono in alcuni luoghi. Ma soprattutto, mentre nella formazione dei turni si potrà sentire il personale (e gioverà l'istituto della rappresentanza) si è costituito con una apposita Commissione centrale quell'organo di reclamo che era tanto invocato ed al quale potranno gli agenti rivolgersi perchè siano tolte le gravanze dei turni non compatibili con le disposizioni in vigore.

Così pure ho già osservato che non è possibile parlare di modificazioni alle carriere; abbiamo adottato il sistema dei soprassoldi, con gli effetti dello stipendio per quanto riguarda la pensione, appunto per non rimaneggiar gli organici, ciò che darebbe luogo a nuove perturbazioni.

Ecco dunque le ragioni per le quali non faccio delle promesse e non assumo degli impegni. Accetto soltanto delle proposte che possano concretarsi in disposizioni di legge; e quando dico che si tratta di materia regolamentare, quando ho espresso quali siano i propositi, gli intendimenti ed anche i sentimenti dai quali siamo mossi, mi pare che possa bastare.

Ad ogni modo non posso dire di più, riferendomi anche a quanto ha detto l'onorevole Campanozzi su questioni accessorie.

Non mi pare proprio questo il momento di sollevare questioni di regolamento mentre abbiamo fatta una legge di miglioramenti economici, come debbono riconoscere

l'onorevole Nofri e gli altri colleghi; non si può quindi ora dire: ci sono delle altre questioni molto più importanti...

CAMPANOZZI. Sono questioni morali.

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. ... Non è il momento opportuno, questo, per trattarle. E del resto io non dovrei spiegare il materialismo storico a quella parte della Camera a cui appartiene l'onorevole Campanozzi; ma egli creda pure che quando si danno miglioramenti a posizioni meschine, si compie anche un'opera morale e non soltanto un beneficio economico; creda pure che con una legge che dà 23 milioni e mezzo al personale, senza parlare di tutti gli altri vantaggi, non si può proprio disconoscere che il Parlamento, con questa legge, dia un efficace aiuto alla classe dei ferrovieri, i quali, del resto, credo che ne siano contenti.

Questa è la ragione per la quale non si deve entrare a discutere delle questioni sollevate dall'onorevole Campanozzi; si potrebbe anzi rilevare che si sono fatte delle osservazioni non giuste e non accettabili, ma non è il caso di entrare in questa materia, perchè assolutamente estranea alla legge. Non è che si sia detto mai da alcuno, nè ora nè in passato, che il Parlamento non sia il luogo per discutere di questi argomenti. Nel Parlamento italiano si è sempre parlato di tutto e si può parlare di tutto, purché si parli, nella sede opportuna. Quindi io non posso accettare l'aggiunta proposta dall'onorevole Nofri. (*Approvazioni*).

ABIGNENTE, *presidente della Giunta generale del bilancio e relatore*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ABIGNENTE, *presidente della Giunta generale del bilancio e relatore*. Dirò una sola parola su questa questione.

Onorevole Campanozzi abbiamo sì, o no votato questo ordine del giorno: « La Camera invita il Governo a dettare nella attuazione del nuovo ordinamento opportune norme per contenere nei limiti strettamente necessari l'assunzione del personale »? Abbiamo sì, o no, discusso e larghissimamente di quella tale percentuale del milione di prodotto?

Se ne è discusso per giorni interi. Quello era il luogo e il momento di parlare di questi argomenti, non già oggi in sede di un articolo, che parla del testo unico della legge.

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

NOFRI. L'onorevole ministro ha dato delle assicurazioni per una parte di quello,

che conteneva la mia premessa, e cioè per quanto riguarda i turni di servizio, e su questo non ho niente a dire.

Ma purtroppo per il resto non solo non ha dato assicurazioni, ma non ha neppure accennato che si possa fare qualche cosa. Eppure si tratta di una questione importante, che non si doveva trascurare allo scopo di far cessare il malcontento esistente. Non accettando l'emendamento avrebbe potuto dire qualche cosa di più di quello che ha detto e non lo ha fatto. Per queste ragioni lo mantengo.

PRESIDENTE. Dunque l'onorevole Nofri dichiara di insistere nella sua premessa. La pongo a partito.

(Non è approvata).

Pongo a partito l'articolo 16.

(È approvato).

Viene ora un articolo 16-bis presentato dall'onorevole Montù:

« Il Governo del Re è autorizzato ad accordare, alle ferrovie concesse all'industria privata, ritocchi alle tariffe in relazione ai miglioramenti economici che esse accorderanno al personale, sentita la Commissione permanente istituita per l'esecuzione della legge 30 giugno 1906, n. 272.

« Montù, Pozzo Marco, Ancona ».

Ha facoltà di parlare l'onorevole Montù.

MONTU'. Anche in nome degli onorevoli Marco Pozzo e Ancona ho presentato questo articolo aggiuntivo; e la presentazione sua consegue dal fatto che al riguardo già in questa Camera si richiese al Governo che cosa egli intendesse di fare per permettere alle Società esercenti ferrovie private di poter accordare miglioramenti ai propri dipendenti, e in rapporto alla famosa legge dell'equo trattamento, e perchè è notorio che dopo aver preannunziato miglioramenti ai ferrovieri dello Stato, anche quelli delle Società private si vanno agitando per conseguire benefici alle attuali loro condizioni. E poichè l'amico mio onorevole Ancona, per pietose ragioni di famiglia, ha dovuto improvvisamente partire, così io conglobo col mio anche il suo articolo aggiuntivo, dal mio poco dissimile e solo tendente ad un più largo ed organico coordinamento.

L'onorevole ministro sa che se non si eccedono le tariffe unitarie statali il Governo può accordare alle Società private di ritoccare le tariffe stesse in base alla legge vigente.

È notorio d'altra parte che gli agenti delle ferrovie private hanno paghe e stipendi minori di quelle degli agenti delle ferrovie dello Stato, epperò le Società, che non possono come lo Stato rinunciare al reddito finanziario, per poter aumentare dette paghe devono forzatamente essere autorizzate ad aumentare le tariffe.

La legge umanitaria dell'equo trattamento porta a queste fatali conseguenze: che non potendo lo Stato obbligare le Società private a fare come lui dei cattivi affari ed alla rinuncia dello interesse del denaro impiegato, deve concorrere in qualche modo diretto o indiretto all'adozione dei minimi degli stipendi, dei miglioramenti, ecc. che il personale va man mano chiedendo ed imponendo!

Le Società non possono essere costrette ad andare contro la loro potenzialità economica e lo Stato non può disinteressarsi di agenti adibiti ad un servizio pubblico e che stanno in condizioni peggiori dei ferrovieri statali pur avendo gli stessi obblighi e doveri.

Il caro-viveri, l'aumento delle pigioni ed altri simili amenicoli dimostrano col fatto che la prescrizione del decennio come durata degli organici, fissata dalla legge dell'equo trattamento, non può essere mantenuta ed occorre quindi una opportuna revisione della legge stessa.

Io chiedo quindi, anche in nome dell'onorevole Pozzo e dell'onorevole Ancona, dichiarando fin d'ora di non insistere su questo articolo aggiuntivo, che il ministro s'impegni a presentare un progetto di legge al riguardo nel più breve tempo possibile.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro dei lavori pubblici ha facoltà di parlare.

SACCHI, ministro dei lavori pubblici. Gli articoli aggiuntivi proposti condurrebbero alla concessione alle società private esercenti ferrovie di aumentare le tariffe, onde migliorare le condizioni del personale. Il concetto è giustissimo, ma non è qui la sede opportuna di trattarne: si provvederà in altra occasione, quando si tratterà di materie affini.

PRESIDENTE. L'onorevole Montù ritira dunque il suo articolo aggiuntivo.

Anche l'onorevole Ancona aveva presentato un articolo aggiuntivo così concepito:

« Il Governo del Re potrà accordare alle ferrovie concesse all'industria privata di riordinare le tariffe coordinandole ai ritocchi di tariffe di questa legge, ed al riordino ge-

nerale delle tariffe e delle condizioni dei trasporti secondo le proposte d'imminente pubblicazione della Commissione istituita colla legge 25 giugno 1909 ».

Ma l'onorevole Ancona non è presente; s'intende quindi che lo abbia ritirato.

Così è esaurita la discussione di questo disegno di legge, che sarà votato domani a scrutinio segreto.

Voci. Finalmente!

#### Presentazione di una relazione.

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

TURATI. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sulla domanda di autorizzazione a procedere in giudizio contro il deputato Trapanese per diffamazione continuata e ingiurie (227).

PRESIDENTE. Sarà stampata e distribuita.

#### Interrogazioni ed interpellanze.

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interrogazioni e delle interpellanze.

DE NOVELLIS, segretario, legge:

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro dell'interno sull'arresto in Pieve di Cadore del signor Silvio Flor.

« Cabrini ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici per sapere, se ritenga giusto ed opportuno — sia per le esigenze del pubblico servizio, sia pure per il maggiore introito dell'Amministrazione delle ferrovie di Stato — provvedere alla definitiva e completa sistemazione della stazione ferroviaria di Barletta, tenuto conto della sua speciale importanza, più volte riconosciuta dal Governo.

« Bolognese ».

« Interrogo il ministro delle poste intorno al contegno usato dal funzionario che ha ispezionato recentemente l'ufficio postale di San Massimo, ed alle ragioni per le quali il titolare di esso venne ritenuto meritevole di una punizione, che ebbe esecuzione prima ancora che il ministro avesse potuto prendere in esame un ricorso del titolare stesso. (L'interrogante chiede la risposta scritta).

« Pietravalle ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro per quali ragioni, contro ogni principio di equità, agl'impiegati civili residenti in Castroreale dove, secondo le affermazioni dell'Amministrazione comunale basati sugli accertamenti di quella agenzia dell'imposte si avrebbe avuta una percentuale di danni, per effetto del terremoto del 1908, del 72 per cento, non è stato concesso l'istesso trattamento accordato agl'impiegati dimoranti in Palmi. (L'interrogante chiede la risposta scritta).

« Di Sant'Onofrio ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per sapere quando si procederà all'esecuzione delle opere:

1° di sistemazione della stazione ferroviaria di Cogoleto, la quale nelle condizioni attuali costituisce permanente ostacolo alla comunicazione delle due più popolose frazioni di quel comune;

3° di costruzione del fabbricato viaggiatori nella stazione di Varazze, onde soddisfare alle esigenze di quella città e togliere l'insufficiente ed indecoroso fabbricato attuale; costruito in legno da circa 40 anni;

3° d'ampliamento della stazione d'Albissola, la quale è incapace a smaltire l'odierno traffico di quella regione;

4° della costruzione d'un nuovo binario nella stazione di Noli, per facilitare lo scambio e movimento dei treni in quel tronco e rendere possibile il ricevimento e carico delle merci nella stazione medesima (L'interrogante chiede la risposta scritta).

« Astengo ».

« Il sottoscritto chiede di interpellare il ministro di agricoltura, industria e commercio per sapere se non creda necessario intervenire o con opportuni chiarimenti di quelle vigenti o con nuove disposizioni atte ad impedire che sotto l'appellativo di « vinello », permesso dall'articolo 14 della legge 11 luglio 1904, n. 388, si conceda il lasciapassare a vini prettamente artificiali recanti grave concorrenza a quelli genuini e naturali.

« Camillo Mancini ».

« Il sottoscritto chiede di interpellare il presidente del Consiglio, ministro dell'interno, e il ministro degli affari esteri per sapere: 1° quali funzioni la politica sociale dell'attuale Gabinetto assegni, nell'economia del

paese, al lavoratore che emigra e che deve, secondo un telegramma del presidente del Consiglio e le decisioni testè adottate dal Governo a Napoli, essere avvicinato al piccolo commercio; 2° quali eventuali modificazioni il Governo intenda proporre alle vigenti leggi sull'emigrazione allo scopo di rendere dette funzioni, dell'emigrante dell'uno e dell'altro sesso, ognor più produttive di utilità commerciali; 3° quali misure intenda adottare per prevenire altre agitazioni e conseguenti rese dello Stato alle insurrezioni dei sindacati della borghesia e del proletariato alleati nella difesa della libertà del commercio, dell'industria e del lavoro.

« Cabrini ».

« Il sottoscritto chiede d'interpellare il ministro di grazia e giustizia e dei culti, per sapere se, d'accordo con l'Amministrazione comunale di Roma, intenda riunire le preture della capitale nell'ex palazzo dei Filippini.

« Jaetani ».

Le interrogazioni, per le quali si chiede la risposta scritta, saranno trasmesse ai ministri competenti. Le altre saranno inserite nell'ordine del giorno; e così pure le tre interpellanze, qualora i ministri interessati non vi si oppongano nel termine regolamentare.

#### Sull'ordine del giorno.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Queirolo.

**QUEIROLO.** Io pregherei la Camera di consentirmi domani lo svolgimento della proposta di legge che sta a pagina 48 dell'ordine del giorno. « Tombola telegrafica a favore del Conservatorio dei poveri orfani, dell'ospedale di Santa Chiara, della Congregazione di carità, dell'orfanotrofio femminile e dell'ospizio di mendicizia di Pisa ». L'onorevole ministro delle finanze mi ha già dichiarato che, per parte sua, non ha alcuna difficoltà.

**PRESIDENTE.** Non essendovi osservazioni in contrario, questo svolgimento sarà inserito nell'ordine del giorno della seduta di domani.

Ha chiesto di parlare l'onorevole Cabrini. Ne ha facoltà.

**CABRINI.** Io ho chiesto di parlare sull'ordine dei lavori della Camera per pro-

porre che, immediatamente dopo il progetto di legge n. 6 sulle agevolazioni ai comuni del regno per la provvista di acque potabili e per la esecuzione di opere d'igiene, venga inserito il bilancio dell'emigrazione, e domando alla Camera di giustificare brevemente questa mia proposta.

La Camera sa come il Governo abbia compiuto in questi giorni un atto che, comunque possa essere giudicato, impone al Governo stesso una gravissima responsabilità e gl'impone soprattutto di dire subito le ragioni della deliberazione presa.

Il Governo ha preso disposizioni le quali, non soltanto dai deputati componenti la parte politica in nome della quale io parlo, ma anche da altri deputati, vengono giudicate come un fierissimo colpo recato alla tutela e alla difesa degli emigranti, agli interessi delle nostre classi lavoratrici, alle condizioni della nostra sanità pubblica, e nel medesimo tempo un'offesa al prestigio dello Stato che è disarmato dinanzi ad una nuova forma di proiezioni luminose.

Per questo domando che le interpellanze presentate ieri dall'onorevole Turati e quella presentata oggi da me, come quelle che saranno presentate anche da altri colleghi, non siano seppellite nel solito lunedì, e soprattutto non differite a quando il Governo credesse di differire questa discussione.

Chiedo che esse siano svolte in principio del bilancio dell'emigrazione, e che questo bilancio venga inserito laddove ho accennato poc'anzi.

**PRESIDENTE.** Quanto alle interpellanze, l'onorevole Cabrini sa benissimo che non vi sono eccezioni: potranno essere svolte, purchè separatamente, prima del bilancio dell'emigrazione; e c'è a giustificazione di questa procedura una ragione molto importante, che credo inutile ripetere ora.

Osservo anzi che già da tempo, e per delle ragioni assai delicate, eravamo intesi di iscrivere la discussione dello stato di previsione dell'entrata e della spesa del fondo per l'emigrazione nell'ordine del giorno, dopo le agevolazioni ai comuni per il compimento di opere igieniche; ma l'iscrizione all'ordine del giorno delle leggi concernenti l'Amministrazione della Regia Marina era già stata consentita dalla Camera, ancor prima della proposta che ora vien fatta dall'onorevole Cabrini.

Del resto il ritardo non verrà ad essere che di un giorno, o due, al massimo; poichè ho sentito che il disegno di legge

sulle agevolzze ai comuni probabilmente non porterà discussione, essendone stato concordato il testo.

E allora è quasi certo che, esaurita in breve la discussione di questi numeri dell'ordine del giorno, si passerà subito alla discussione del bilancio dell'emigrazione; tanto che la Presidenza ha già cominciato a ricevere le inserzioni.

In ogni modo, se domani sera apparisse che la discussione di queste leggi prenda maggior sviluppo di quello che ora io prevedo, l'onorevole Cabrini potrà sempre rinnovare la sua proposta. Per conto mio, la Camera sa che io sono sempre favorevole a che la discussione dei bilanci preceda ogni altro argomento.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Cabrini.

CABRINI. Prendo atto senz'altro, onorevole Presidente, delle sue spiegazioni; mi permetto però di esprimere il desiderio che l'onorevole presidente del Consiglio voglia domani sera dichiarare alla Camera se consente, o no, allo svolgimento delle interpellanze accennate sulla questione dell'emigrazione, prima della discussione del bilancio per l'emigrazione. E noi ci regoleremo secondo la sua risposta.

PRESIDENTE. Purchè il Governo consenta, le interpellanze si svolgeranno senza dubbio prima della discussione del bilancio dell'emigrazione.

Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro del tesoro.

TEDESCO, *ministro del tesoro*. Si è già stabilito di differire la risposta alle interrogazioni dell'onorevole Molina alla settimana entrante; e così anche, per desiderio dell'onorevole presidente del Consiglio, che ha promesso di rispondere direttamente alle interrogazioni degli onorevoli Abbiate, Cao-Pinna, Morlani e Chiesa Pietro, che sono alla fine dell'ordine del giorno di oggi, chiedo che esse siano differite alla settimana entrante, probabilmente alla seduta di lunedì.

Inoltre prego la Camera di deliberare che, nella seduta di giovedì prossimo, si proceda a due nomine: di tre commissari di vigilanza per la Cassa depositi e prestiti; e di tre Commissari di vigilanza sul Fondo per il culto.

PRESIDENTE. Ciò è indispensabile, giacchè il Senato ha già nominato i suoi commissari.

Se non vi sono osservazioni in contrario, si farà secondo che ha proposto l'onorevole ministro del tesoro.

(Così rimane stabilito).

### Presentazione di una proposta di legge.

PRESIDENTE. L'onorevole Camera ha presentata una proposta di legge che sarà trasmessa agli Uffici per l'ammissione alla lettura.

La seduta termina alle 19.15.

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

#### 1. Interrogazioni.

2. Domanda di autorizzazione a procedere in giudizio:

contro il deputato Chiesa Eugenio per duello, e i deputati De Felice-Giuffrida e Ciraolo, padrini in duello (582).

3. Svolgimento di una proposta di legge del deputato Queirolo per una Tombola telegrafica a favore del Conservatorio dei poveri orfani, dell'ospedale di Santa Chiara, della Congregazione di carità, dell'orfanotrofio femminile e dell'ospizio di mendicizia di Pisa.

#### Discussione dei disegni di legge:

4. Approvazione di eccedenze di impegni per la somma di lire 7,268.80 verificatesi sulle assegnazioni di alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio finanziario 1909-10 concernenti spese facoltative e della eccedenza di lire 800 sul fondo assegnato al Ministero della marina per i collocamenti a riposo di autorità per l'esercizio medesimo. (611)

5. Approvazione di eccedenze di impegni per la somma di lire 31,091 verificatesi nelle assegnazioni di alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze per l'esercizio finanziario 1909-10 concernenti spese facoltative. (612).

6. Approvazione di maggiori assegnazioni di lire 8,363.15 per provvedere al saldo di spese residue iscritte nel conto consuntivo del Ministero delle finanze per l'esercizio finanziario 1909-10. (613)

7. Approvazione della eccedenza di impegni per la somma di lire 148.53 verificatesi sulla assegnazione del capitolo 5 « Spese di ufficio del Ministero (Spesa facoltativa) », dello stato di previsione della spesa del Ministero di grazia e giustizia e dei culti per l'esercizio finanziario 1909-10. (614)

8. Approvazione della maggiore assegnazione di lire 9,516.41 per provvedere al saldo



di spese residue iscritte nel conto consuntivo del Ministero di grazia e giustizia e dei culti per l'esercizio finanziario 1909-10. (615).

9. *Votazione a scrutinio segreto sui disegni di legge:*

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).

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

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

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:*

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

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

13. *Svolgimento della seguente interpellanza:*

Galli Roberto, al ministro della marina « affine di conoscere per quali motivi, inaspettatamente e di autorità, cinque tra contrammiragli e vice ammiragli, furono collocati in posizione ausiliaria, destando una impressione gravissima nel paese e penosa specialmente a Venezia ».

*Discussione dei disegni di legge:*

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

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

16. 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).

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

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

19. Ordinamento delle Borse di commer-

cio e della mediazione e tasse sui contratti di Borsa (168).

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

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

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

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

24. 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).

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

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

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

28. 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).

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

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

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

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

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

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

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

36. 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).

37. Vigilanza sulle fondazioni che hanno

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

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

39. Disposizioni sul reato di diffamazione (85).

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

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

42. Provvedimenti riguardanti il personale della giustizia militare, il personale civile dell'Istituto geografico militare, i maestri civili delle scuole militari ed i farmacisti militari (695).

43. 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 dei Municipii e da essi distribuita direttamente ai consumatori nonchè per conto di Amministrazioni dello Stato (725).

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

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

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

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

48. Variazione ai ruoli organici dell'Amministrazione centrale e dell'Amministrazione provinciale della Sanità pubblica — Sulla nomina dei medici circondariali (703 e 704).

49. Approvazione di eccedenze d'impegni per la somma di lire 18,529.58 verificatesi sulle assegnazioni di alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero della istruzione pubblica per l'esercizio finanziario 1909-10 concernenti spese facoltative (617).

50. Approvazione di eccedenze d'impegni per la somma di lire 898,859.49 verificatesi sulle assegnazioni di alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero

dell'interno per l'esercizio finanziario 1909-1910 concernenti spese facoltative (618).

51. Approvazione di eccedenze d'impegni per la somma di lire 19,785.76 verificatesi sulle assegnazioni di alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1909-10 concernenti spese facoltative (619).

52. Approvazione della maggiore assegnazione di lire 755.61 per provvedere al saldo di spese residue iscritte nel conto consuntivo del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1909-10 (621).

53. Approvazione di eccedenze d'impegni per la somma di lire 17,687.18 verificatesi nelle assegnazioni di alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e dei telegrafi per l'esercizio finanziario 1909-10 concernenti spese facoltative (622).

54. Approvazione di maggiori assegnazioni di lire 5,677.81 per provvedere al saldo di spese residue iscritte nel conto consuntivo del Ministero della guerra per l'esercizio finanziario 1909-10 (623).

55. Approvazione di eccedenze d'impegni per la somma di lire 51,929.07 verificatesi sulle assegnazioni di alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario 1909-1910 concernenti spese facoltative (624).

56. Approvazione di maggiori assegnazioni di lire 5,814.03 per provvedere al saldo di spese residue iscritte nel conto consuntivo del Ministero della marina per l'esercizio finanziario 1909-10 (625).

57. Approvazione di eccedenze d'impegni per la somma di lire 21,191.43 verificatesi sulle assegnazioni di alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero di agricoltura, industria e commercio per l'esercizio finanziario 1909-10 concernenti spese facoltative (626).

58. Approvazione della maggiore assegnazione di lire 38.70 per provvedere al saldo di spese residue iscritte nel conto consuntivo del Ministero di agricoltura, industria e commercio per l'esercizio finanziario 1909-1910 (627).

59. Approvazione di eccedenze di pagamenti per lire 46,438.62 verificatesi nel conto consuntivo 1909-10 in conto dei residui passivi degli esercizi 1908-909 e retro (628).

60. Per una variazione da apportarsi alla legge n. 111 del 24 maggio 1907, che approva l'impianto delle stazioni radiotelegrafiche di Napoli, Palermo e Cagliari (570).

61. Approvazione della convenzione in data 28 ottobre 1910 tra il Ministero del tesoro, il ministro della pubblica istruzione, il comune, la provincia e la Cassa di risparmio di Bologna per l'incremento di quella regia Università (723).

62. Proseguimento della ferrovia eritrea da Asmara a Keren (737).

63. Conversione in legge del regio decreto 18 settembre 1910, n. 684, per le Puglie. Autorizzazione di spese e provvedimenti urgenti per lavori pubblici (608).

64. Demanda a procedere contro il deputato Crespi Daniele per contravvenzione al regolamento per i veicoli a trazione meccanica senza guida di rotaie (763).

*Sospesa la discussione:*

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

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

---

PROF. EMILIO PIOVANELLI

*Capo dell'Ufficio di Revisione e Stenografia*

---

Roma, 1911 — Tip. della Camera dei Deputati.

