

CDLXXIX.

## TORNATA DI LUNEDÌ 24 GIUGNO 1912

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MARCORA.

## INDICE.

Atti vari . . . . . Pag. 21630

## Disegno di legge (Discussione):

Equo trattamento del personale addetto alle  
ferrovie concesse all'industria privata. 21630

BARTOLINI . . . . .	21669
CABRINI . . . . .	21664-66-67
CAO-PINNA . . . . .	21633
CARCANO, <i>presidente e relatore per la maggioranza</i> . . . . .	21654-66-67-69-70
CONGIU . . . . .	21651
CORIS . . . . .	21635-64
DE TILLA . . . . .	21653
FINOCCHIARO-APRILE, <i>ministro</i> . . . . .	21670
MONTRESOR . . . . .	21653
NAVA CESARE . . . . .	21650
PATRIZI . . . . .	21630
POZZO . . . . .	21646
SACCHI, <i>ministro</i> . . . . .	21659-63-65-66-67-69
TURATI, <i>relatore per la minoranza</i> . . . . .	21637-49-65 21666-67-68-69-71

Riscatto della ferrovia del Gottardo per  
parte della Svizzera. . . . . 21672

ANCONA . . . . .	21679
BARZILAI . . . . .	21674
BASLINI . . . . .	21681-86
CANEPA . . . . .	21680-81
CARCANO . . . . .	21673
CAVAGNARI . . . . .	21672-75-76
DE MARINIS, <i>presidente della Commissione</i> . . . . .	21674
FERRARIS-MAGGIORINO . . . . .	21684-85
GIOLITTI, <i>presidente del Consiglio</i> . . . . .	21674-76-84
LUZZATTI . . . . .	21680-81
MACAGGI . . . . .	21676-85
MORANDO . . . . .	21679-85
PANTANO . . . . .	21680
RUBINI, <i>della Commissione</i> . . . . .	21682
SACCHI, <i>ministro</i> . . . . .	21675-76
STRIGARI, <i>relatore</i> . . . . .	21684-85

Provvedimenti pel credito agrario e pei  
danni delle alluvioni e delle mareggiate  
in Liguria (Approvazione) . . . . . 21697

## Interrogazioni:

Personalì dei tabacchi (CAMPANOZZI):

CIMATI, *sottosegretario di Stato (R. S.)* . . . 21630

## Osservazioni e proposte:

Ordinamento giudiziario . . . . .	Pag. 21700
FINOCCHIARO-APRILE, <i>ministro</i> . . . . .	21700
PRESIDENTE . . . . .	21700-701

Proroga dei lavori parlamentari e **plauso**

al Presidente . . . . .	21698, 21700
GIOLITTI, <i>presidente del Consiglio</i> . . . . .	21698, 21700
LACAVA . . . . .	21700
PRESIDENTE . . . . .	21700

## Votazione segreta (Risultamento):

Equo trattamento del personale addetto alle ferrovie concesse all'industria privata . . . . .	21701
Approvazione degli atti internazionali, firmati a Berna il 15 ottobre 1909, concernenti il riscatto della ferrovia del San Gottardo per parte della Svizzera . . . . .	21701
Provvedimenti pel credito agrario e per i danni delle mareggiate in Liguria . . . . .	21702
Provvedimenti per facilitare l'esecuzione delle opere di risanamento della città di Napoli, autorizzate dalle leggi 15 gennaio 1885, 7 luglio 1902 e 5 luglio 1908. . . . .	21702
Provvedimenti per il personale di servizio nelle amministrazioni centrali . . . . .	21702
Disposizioni per gli esami delle scuole elementari, popolari e medie (Approvato dal Senato) . . . . .	21702
Ispettorato delle scuole medie (Approvato dal Senato) . . . . .	21702

La seduta comincia alle 14.15.

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

(È approvato).

## Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo, per motivi di famiglia, gli onorevoli: Guaracino, di giorni 1, Falletti, di 8 e Buccelli, di 2; per motivi di salute: Caso, di giorni 5, Paniè, di 5, Ciocchi, di 10, Girardi, di 5 e Gerardo Capece-Minutolo, di 1; per ufficio pubblico: De Amicis, di giorni 3, Teso, di 3, Coris, di 4, Messedaglia, di 4 e Rava di 5.

(Sono conceduti).

## Comunicazioni del Presidente.

PRESIDENTE. La Corte dei conti ha partecipato di avere ammesso a registrazione i regi decreti 26 maggio 1912 e 6 giugno 1912 autorizzanti l'apertura di nuovi crediti straordinari a favore dei Ministeri della guerra e della marina per provvedere alle spese occorrenti per la campagna di Libia.

Il ministro dell'interno ha trasmesso una copia della relazione presentata dalla Giunta municipale di Napoli, sui lavori di risanamento di quella città, ed una copia della relazione del regio Ispettorato del tesoro, sul medesimo oggetto, per l'anno 1910.

Saranno depositate in archivio a disposizione degli onorevoli deputati.

## Interrogazioni.

PRESIDENTE. L'onorevole sottosegretario di Stato per le finanze annunzia di aver dato risposta scritta all'interrogazione dell'onorevole Campanozzi « per conoscere se e quando intenda presentare alla Camera i promessi provvedimenti organici a favore delle diverse categorie degli impiegati addetti alla manifattura dei tabacchi ».

RISPOSTA SCRITTA. — « Il progetto di nuovo organico per il personale delle Manifatture, e per altri personali dell'Amministrazione delle privative, sarà presentato in Consiglio dei ministri a novembre, alla riapertura del Parlamento.

« Si confida che da parte del Consiglio dei ministri non possano esservi difficoltà e che il progetto avrà in conseguenza regolare corso per la presentazione alla Camera.

« Nel progetto sarà fissata la decorrenza dei miglioramenti al 1º gennaio 1913, onde evitare a questi un qualsiasi differimento nella loro attuazione, in caso si verificassero ritardi nella discussione del progetto presso la Giunta e i due rami del Parlamento.

« Il sottosegretario di Stato  
« CIMATI ».

Discussione del disegno di legge: equo trattamento del personale adetto alle ferrovie concesse all'industria privata.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Equo trattamento del personale addetto alle ferrovie concesse all'industria privata ».

Se ne dia lettura.

RIENZI, segretario, legge: (Vedi Stampato n. 1116-A).

PRESIDENTE. La discussione generale è aperta.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Patrizi.

PATRIZI. Chi potrà ragionevolmente affermare che la legge del 1906 ed il regolamento sieno stati con equità applicati e con giustizia interpretati, pensando che in una linea ferroviaria delle secondarie fra le più importanti si danno ancora stipendi che per maggiore eloquenza e per maggiore evidenza della ragionevolezza della mia tesi, leggerò alla Camera? Ciò, onorevoli colleghi, varrà a dispensarmi da un lungo discorso, poichè l'eloquenza delle cifre è più suadente di quella delle parole.

I capi stazione adunque dell'Appennino centrale cominciano da uno stipendio mensile minimo di lire 100, ai due di prima classe, di lire 110, ai due di seconda e di lire 120 ai tre di terza!

I capi treno 70 lire; i conduttori percepiscono lire 1.80 al giorno, i frenatori lire 1.70, i macchinisti di seconda classe 110 lire al mese, lire 140 quelli di prima classe, i manovali e i cantonieri lire 1.60 al giorno, le guardiane 30 centesimi, che pure è chiamato un lauto compenso rispetto ai 20 centesimi delle guardiane dell'Arezzo-Stia!

Malgrado tutto ciò, il servizio va bene perchè quei bravi ferrovieri hanno alto e squisito senso del dovere, sopportano l'irritazione di quaranta centesimi in più per le pernottazioni, costose e penose, e mentre da anni ed anni soggiacciono ad orari e fatiche estenuanti, con fiducia sperano nella giustizia del Parlamento, il quale, ne sono sicuri, farà paghe le loro oneste aspirazioni.

Se le Società ferroviarie invero studiano per trovare nell'ottimo e perfetto sistema di contabilità la minore evidenza possibile, poichè è in esse una naturale tendenza a fare sapere poco dei propri fatti amministrativi e dei risultati industriali, sarà a noi invece facilissimo fare il bilancio delle famiglie di quei ferrovieri, quando sappiamo che il capo ha lire 1.60 al giorno! Oh come apparisce feroce ironia la considerazione che sorge dal rilievo statistico del consumo assai scarso della carne (meno di 30 chilogrammi all'anno) da parte del cittadino d'Italia in confronto col tedesco e coll'inglese! Con quegli stipendi non di carne si può parlare, ma di poco pane, ed è assai inessatto che il costo dei generi di prima necessità sia minimo nei piccoli centri, mentre i prezzi si sono pur troppo livellati, e solo

gli alloggi ivi sono meno cari. Invece non è possibile che i componenti la famiglia trovino un'occupazione proficua per concorrere col loro capo al sostentamento comune e così le lire 1.60 debbono bastare per tutti!

Nel 1911 quando furono nuovamente migliorate le condizioni dei ferrovieri dello Stato, all'onorevole ministro Sacchi vennero rivolte domande e doglianze ed egli rispose che anche per il personale delle ferrovie concesse all'industria privata avrebbe provveduto.

E la promessa è stata mantenuta poichè il disegno di legge, sia pure ad ora tarda, è venuto, e noi, per verità, dobbiamo darvi lode, onorevole Sacchi, perchè esso è nel complesso informato a sani criteri di giustizia riparatrice.

È infatti semplificata nella sua composizione la Commissione permanente, riducendo ad uno i due consiglieri di Stato: potrà fungere, se richiesta da ambo le parti contendenti, cioè il personale e le società, anche come collegio arbitrale: dà agli impiegati la facoltà di scegliere i propri rappresentanti che ne sostengano le ragioni dinanzi alla Commissione; quantunque sarebbe desiderabile che fra i quattro eletti dal Consiglio superiore del lavoro fossero almeno due competenti in materia ferroviaria, anche gli operai hanno in buon numero gli assertori dei loro diritti nel consenso consultivo dell'equo trattamento: si comminano penalità alle società inadempienti e si esclude da ogni inopportuna tutela il personale direttivo, a cui proposito non si può parlare di stipendi minimi, ma deplorare l'eccesso degli assegni assorbenti troppa parte delle rendite dell'esercizio. E di un fatto soprattutto mi compiaccio, cioè che voi abbiate voluto onestamente estendere i benefici della legge ad una già dimenticata grandissima folla, parte non meno degna della famiglia dei lavoratori delle industrie dei trasporti, a circa ventimila impiegati nelle tramvie extra-urbane e nei servizi lacuali e fluviali, disseminati in una rete di oltre 4200 chilometri.

Ma come è, noi qui ci domandiamo, che il disegno di legge sia stato interpretato diversamente e oppostamente giudicato dai membri della Commissione parlamentare, sì che abbiamo una relazione di maggioranza, di cui è relatore l'illustre nostro maestro onorevole Carcano, ed una relazione di minoranza così fieramente scritta dal collega onorevole Turati?

Perchè in tanta parte del lavoro quei valentissimi hanno proceduto d'accordo e poi è venuto il momento che il dissidio è stato, contro ogni loro volontà, inevitabile? Il motivo mi sembra chiaro: le reciproche concessioni furono possibili nei dettagli ma l'ostacolo si è presentato insuperabile quando l'esame è giunto al punto che stabilisce il « quanto tempo » e il « da quando » comincerà il nuovo trattamento.

Di ciò convinto non ho dubitato di presentare i due emendamenti che voi conoscete e che trascurando ogni argomento di minore rilevanza, tendono a colmare una dannosa lacuna del progetto ministeriale.

L'articolo 4, pertanto propongo sia privato di tutta la seconda parte, inutile o dannosa. Sta bene che la Commissione decida caso per caso, e stabilisca le norme e gli stipendi in analogia a quanto lo Stato accorda ai suoi ferrovieri. Non è già l'eguaglianza assoluta, la parità delle condizioni che noi cerchiamo, quantunque giustizia lo consiglierebbe; ma è l'analogia che verrà determinata dall'alto senno dai componenti la Commissione cui non debbono sfuggire tutte le considerazioni, opportune e necessarie, per venir al giudizio equo. Perchè vorremo noi fino da ora limitarne o guidarne la libera disamina precisando i coefficienti che la condurranno alla conclusione giusta?

Non vi pare già una condizione di inferiorità grave che noi facciamo ai funzionari delle industrie private di trasporto, quando non li pareggiamo negli stipendi ai loro colleghi delle ferrovie statali, ma solo nelle punizioni e nelle responsabilità civile ed amministrativa, e nella limitazione della libertà chiamandoli inoltre pubblici funzionari? Ma se volete che lo stipendio sia dalla Commissione subordinato ai risultati industriali dell'impresa, allora dovrete anche dire fino da ora che in ogni modo non si possa dare uno stipendio insufficiente alla più limitata necessità per l'esistenza del ferroviere e della sua famiglia, e allora comincerete dall'ordinare subito all'Appennino centrale di cancellare dal suo organico gli stipendi irrisori di lire 1.60 e di 30 centesimi al giorno!

Io comprendo la giusta preoccupazione della Commissione intenta a cercare la formula che non suonasse minaccia alla vita economica delle Società industriali, perchè inutile nei suoi effetti si manifesta quella legge le cui disposizioni non possono essere, per mancanza assoluta di mezzi, osservate.

Ma c'è un limite, e questo è segnato dalle assolute, imperiose necessità della vita, contenute nei limiti più modesti e discreti. E però io credo che sopprimendo la seconda parte dell'articolo non verrebbe ad essere ferito il concetto, ma sarebbe restituita alla Commissione quella libertà di giudizio che dobbiamo assolutamente lasciarle, per sua dignità, nell'adempimento dell'altissimo mandato integratore della stessa opera legislativa, a luce di giustizia e della più assoluta equità. Ecco un nuovissimo istituto che fa onore ai nostri liberi e civili ordinamenti ed è buon presagio per l'avvenire!

Il secondo emendamento tende ad eliminare l'ostacolo maggiore che determinò senza dubbio la definitiva divisione tra maggioranza e minoranza. Il mio ragionamento è semplice e ve lo riassumo. La legge presentata condurrà ad un cospicuo miglioramento nelle condizioni degli impiegati tutti nella industria dei trasporti: le necessità della vita crescono paurosamente e il disagio si accentua, si inasprisce, accumula disastri a disastri: non v'ha famiglia di quei bravi lavoratori che non soffra, non si lamenti, non invochi un provvedimento pronto, adeguato, risolutivo.

E ciò il Governo crede necessario perchè ha presentato la legge: allora adunque perchè non effettuarne l'attuazione nel più breve tempo possibile?

L'articolo 19 delle disposizioni transitorie del primo testo prometteva la revisione delle norme attualmente in vigore presso molte società solo al termine del periodo decennale, cioè al 1917 e più oltre! La stessa questione della durata delle nuove norme, se di cinque o sette anni, perde di importanza di fronte alla domanda principale, al quesito urgente, di soluzione improrogabile, che abbiamo rivolta al Governo, cioè quando verrà effettuata la revisione delle viete norme, e saranno modificati gli insufficienti stipendi. Non vi pare ingiuriosa ironia parlare di miglioramenti economici, reclamati dall'ora che preme ed angustia, la cui attuazione pratica si rimanderà alla fine di un decennio in corso? Se la Camera, di fronte alle mutate e ancora mutabili condizioni di vita, crederà onesto ridurre per l'avvenire la durata del contratto di lavoro da dieci a sette anni, non ne verrà la conseguenza logica che in questo punto debba essere modificato il contratto precedente riconosciuto non equo? Poichè siamo in discorso di equo trattamento, ogni altra conclusione parrebbe illogica e iniqua.

L'amico onorevole Turati se ne è preoccupato ed ha concluso la sua forte relazione di minoranza con vari emendamenti, di cui lodo e condivido l'intenzione, ma non posso accettare la forma. Sottoporre alla volontà del ministro, illuminata o meno da tante considerazioni e da così diverse pressioni, la cui risultante dovrebbe condurlo a dichiarare interrotto anzi tempo il decennio stabilito nel 1906 e solo in quei casi in cui apparisse evidente la giustizia di tale decisione, reputo assai grave e pericoloso.

Ma se da tutto quello che l'onorevole Turati ha ammesso, e lo stesso onorevole Carcano non ha negato, appaiono ormai intollerabili le condizioni in cui versano tutti gli impiegati, schiacciati dal rincaro enorme ed incessante di ogni cosa necessaria alla vita, il provvedimento riparatore deve affrettare.

Orbene, la data precisa che si desiderava l'ho enunciata io nel primo gennaio 1913; e sono lieto di vedere che, nel testo concordato fra Commissione e Governo, a questo siasi giunto, se non esplicitamente, implicitamente, dal momento che si farà cominciare la decorrenza dall'andata in vigore delle precedenti norme regolamentari, degli effetti della presente legge sei anni dopo il cominciamento dell'attuale, che fu per quasi tutte, (47 Società) il primo gennaio 1907.

È vero che molti desideravano (ed è desiderio onesto) che cinque anni soltanto fossero stati concessi; però, si dovrebbe in tal caso dare un'azione retroattiva alla presente legge, ed io, per quel che ho detto e per quel che sento, riconosco altresì la necessità di renderci conto ancora delle difficoltà gravi che ha incontrato il Governo per trovare la giusta via di accordo tra i desideri degli umili interessati e l'esistenza di molte imprese ferroviarie e tramviarie, sì che accetto questa soluzione come la migliore possibile.

Spero che il ministro troverà inoltre giuste le domande e le proposte che si riferiscono alle pensioni di cui parlerà l'amico onorevole Cabrini. Una notevole differenza c'è anche in questo, nel confronto tra i ferrovieri addetti alle linee private ed i ferrovieri dello Stato. Le pensioni di costoro si basano sopra un accantonamento del 20 per cento circa degli stipendi; per l'altra, che è pure grande parte della famiglia dei ferrovieri, non andiamo al di là del 10!

Non solo il presente non è lieto, ma l'avvenire che li attende è triste.

Io voglio sperare che l'onorevole ministro e l'onorevole relatore vedranno se sarà possibile, in questo punto tanto importante, che ha destato le oneste preoccupazioni dei ferrovieri pensosi del loro avvenire, trovare una soluzione accettabile.

Io mi auguro che la presente legge venga da tutti compresa ed approvata per l'equità cui si impone e l'alto suo significato civile e patriottico, onde ne segua immediata la pacificazione degli animi esacerbati, e ognuno sappia e senta che il Parlamento nazionale intende di vigilare affinché le Società facciano sempre ai propri cooperatori un trattamento veramente equo. (*Approvazioni*).

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Cao-Pinna.

**CAO-PINNA.** Onorevoli colleghi, la non breve mia esperienza parlamentare mi fa tener conto delle esigenze della Camera e più delle esigenze del momento e dell'ora presente, e perciò sarò brevissimo, perchè mi limiterò a brevi raccomandazioni, facendo alcuni piccoli appunti sul disegno di legge che discutiamo.

Do lode all'onorevole Sacchi di aver presentato questo disegno di legge di equo trattamento, in correlazione con l'altro del 1907 che dava un equo trattamento ai ferrovieri dello Stato; se non che il problema del movimento della industria dei trasporti, è oggi diventato un problema assai grave per la larga espansione che prende nelle sue molteplici forme di manifestazione, poichè la legge ha dovuto considerare il largo sviluppo delle tramvie urbane ed extra-urbane e tra poco si dovrà tener conto anche dei servizi automobilistici, talchè non sarà difficile che questa questione debba fra breve tornare alla Camera, perchè interessa un estesissimo numero di personale.

Torna quindi naturale il chiedersi se questa legge risponda non solo a tutte le esigenze che potranno farsi sentire fra breve ma anche soltanto a quelle presenti.

Io non credo, per quanto, ripeto, faccia plauso all'azione diligente del ministro che ha voluto presentare questa risoluzione per l'ora presente, che il problema di vera indole sociale possa fermarsi così, ma credo invece che i provvedimenti presenti costituiscano soltanto un altro passo dopo la legge del compianto Gianturco.

L'onorevole Carcano, tanto diligente e studioso in tutte le discipline economiche sociali, col suo acume ha visto molto bene

che la viabilità ed i mezzi celeri a buoni patti per le comunicazioni ed i trasporti, costituiscono il principale elemento per lo sviluppo economico del Paese, ed in questo mi associo a lui, ma come si può conciliare questa, che è una vera sentenza da uomo di Stato, dell'onorevole Carcano, con l'aumento che egli propone alle diverse tariffe di trasporto delle merci e dei viaggiatori?

Tutti sanno che in Italia in generale e specialmente nelle regioni povere il movimento delle merci e dei viaggiatori non si accentua principalmente perchè i mezzi economici di quelle regioni sono molto limitati e perchè le merci da trasportare sono povere e non resistono alle alte tariffe.

Ora, per ottenere l'incremento di questo movimento occorrerebbe non aggravare ma diminuire le tariffe.

Faccio solamente accenno al fatto senza domandare una improvvisata risoluzione, perchè capisco che lo Stato non potrebbe supplire a tutte queste deficienze con la finanza pubblica.

Ma è bene accennare il problema, perchè esso spiega il minore sviluppo economico che si verifica specialmente nelle regioni povere, e nella mia soprattutto.

Noi abbiamo che i trasporti più importanti sono per la massima parte di merci di piccolo costo. Le tariffe sono talmente forti ed esagerate che, per non tediare la Camera, ne accenno una sola: il trasporto di un quintale di merce a grande velocità da Cagliari a Roma è costato undici lire, nè questo non è fatto isolato, perchè io stesso ho dovuto più volte richiamare l'amministrazione delle ferrovie dello Stato, visto che in questo servizio cumulativo non si sa più quali siano le tariffe che si adottano, perchè le ferrovie sarde applicano una tariffa, e poi le ferrovie di Stato tassano con un'altra, e la navigazione ne adotta una terza.

Cosicchè nel conglobare queste tariffe le nostre merci non possono arrivare da Cagliari a Roma senza una tariffazione assolutamente intollerabile: fra i 20 o 25 centesimi al chilogramma per trasporti a grande velocità. Io stesso, pochi giorni fa, ho trasmesso all'amministrazione delle ferrovie una di queste polizze, in cui si applicavano appunto 25 centesimi di tariffa per il trasporto di un quintale di merce a grande velocità da Cagliari a Roma.

Ma non basta. Noi abbiamo due società le quali hanno l'esercizio privato su reti abbastanza estese, ossia su oltre 400 chilo-

metri le ferrovie reali, su 600 per le ferrovie complementari.

Una società è in buone condizioni per speciali patti che ha avuto nella sua convenzione ma l'altra versa in condizioni molto difficili.

Della prima non mi occupo, perchè la società stessa ha trovato modo di dare talune facilitazioni al personale, istituendo scuole, dando borse di studio, somministrando materie alimentari con riduzioni di prezzo, e soprattutto ha istituito una Cassa di previdenza con proprio largo concorso, che pone il personale dopo un esercizio di venti o trenta anni in grado di ottenere un accumulato capitale assai proporzionatamente ragguardevole.

Ha dato altre facilitazioni, ma non sono sufficienti perchè sia contento il personale, il quale è persuaso che la società goda di larghi profitti e realizzi eccessivi lucri della sua industria.

Naturalmente non sono in condizione di valutare gli elementi nè i coefficienti dei possibili profitti di una industria privata, perchè si capisce che essa studia la maggiore produzione ottenibile dall'azienda, che esercita, come è logico, per lucro e non per la gloria, ma debbo tener conto di questo, che il paese non deve essere sacrificato dai benefici dell'industria, ed è bene che di questi benefici risenta il massimo utile il paese e risenta altrettanto vantaggio anche il personale, che è quello che concorre e produce il beneficio all'azienda.

Ora per le Ferrovie reali Sarde fu modificata la convenzione. Lo Stato ridusse la sua compartecipazione dal 46 per cento al 25 per cento sul sopra prodotto a quello iniziale, le condizioni dell'azienda si sono così rese abbastanza proficue, per modo che la stessa industria, la quale prima non dava che circa 4,000 lire a chilometro di prodotto iniziale, arrivò a dare oltre 7,000 e più lire a chilometro, tanto che lo Stato, che prima non aveva percepito nemmeno un centesimo della sua compartecipazione, dopo la modificazione della formula della convenzione ebbe un corrispettivo, sebbene per ora piccolo, come sua compartecipazione.

Ma nelle ferrovie complementari non è avvenuto lo stesso. Da molti anni tutti i colleghi nella Camera hanno insistito, ed io ancora più volte ho vivamente reclamato perchè si modificasse questa formula, formula che in 26 anni non ha ancora permesso a quella società di poter raggiungere

il massimo del prodotto iniziale di lire due-mila a chilometro.

Con questi elementi la Società ha dovuto ridursi a restringere, per quanto era possibile, le spese per poter restare nei limiti dell'esercizio appena remunerativi, e fu così che le tabelle degli stipendi, delle quali oggi ha parlato tanto bene l'onorevole Patrizi, sono uguali se non anche inferiori a quelle lamentate per le altre ferrovie complementari di altre regioni.

Ma io mi domando come sia possibile con un sei per cento di aumento alle tariffe delle merci da trasportare per 600 chilometri di ferrovia, che non danno nemmeno il prodotto iniziale di due mila lire, perchè non hanno raggiunto nemmeno il minimo, avere somme a disposizione per compensare adeguatamente il personale.

Appunto per questo ho voluto eccitare il Governo a studiare la questione sollecitamente presentando una proposta di legge, perchè ritenevo che, modificando le condizioni dell'azienda con un miglioramento della formula di compartecipazione, si sarebbe potuto provvedere a migliorare le tristi condizioni economiche del personale; io capivo benissimo fin d'allora che non aveva veste per trattare direttamente con la Società per una nuova convenzione, e fu per ciò che ho pregato l'onorevole Sacchi di far sua quella mia proposta.

E l'onorevole Sacchi mi ha dato le più ampie assicurazioni in proposito, che poi confermò alla Commissione parlamentare, che fu nominata per l'esame della mia proposta di legge.

Anche oggi perciò rivolgo all'onorevole ministro una domanda specifica, in relazione alla facoltà che la Commissione ha introdotto all'articolo 11 del testo concordato, in virtù della quale il ministro ha il mezzo di rivedere le convenzioni vigenti con le Società private, e di applicare quella formula che possa meglio rispondere alle esigenze del servizio, al miglioramento economico del personale ed allo svolgimento del movimento e del traffico, nell'interesse generale del paese che da tempo attende.

E questa domanda specifica rivolgo all'onorevole ministro perchè egli può, dopo aver fatte le necessarie trattative con le società, venire ad una conclusione che gli permetta di dare alle nostre ferrovie secondarie il mezzo di svolgere il traffico, allo scopo di raggiungere non solo il prodotto iniziale ma anche di poterlo largamente ot-

trepassare, e così più equamente compensare il personale.

Però, raccomanderei all'onorevole ministro di non aumentare le tariffe delle merci nella proporzione che la Commissione crederebbe conveniente di proporre, ma di ridurre le tariffe stesse, specie per i trasporti di materie povere come sono, per esempio, i legnami, le pietre da taglio, i minerali grezzi, i carboni vegetali, il litantrace, la lignite, perchè se a queste materie non si applicherà una tariffa tollerabile, non sarà possibile che il traffico si svolga su quelle ferrovie.

La riduzione è tanto più necessaria, poichè con lo svolgimento del traffico si migliorerà di molto la condizione economica del paese e si risolverà il più grande problema delle industrie in Sardegna specialmente delle industrie minerarie, perchè in Sardegna esistono bacini minerali di ferro importantissimi che possono aiutare le industrie dell'Elba, di Napoli e di Piombino, se si darà modo con limitate tariffe di trasporto a questi minerali di essere avviati fuori dell'Isola, attivandone per tal modo la ricerca e la produzione.

È necessario dunque che l'onorevole ministro, nelle convenzioni che farà con le società, tenga conto delle condizioni di trasporto di queste materie povere, affinchè esse possano con una tariffa ridotta avere libero sfogo al mare, e così dare alimento alle industrie delle altre regioni e migliorare di molto le condizioni del nostro incremento economico e dello sviluppo industriale e commerciale.

Con queste brevi considerazioni ho dichiarato e dichiaro di nuovo che appoggio interamente la legge, per quanto io trovi, come dissi anche all'onorevole mio amico Carcano, che la questione delle obbligazioni, da emettersi dalle Società tramviarie extraurbane, o da altre piccole Società di ferrovie, sia da esaminarsi con molta ponderazione, poichè le obbligazioni, che possono emettere queste Società, non credo possano avere garanzia reale nella loro industria e nel loro capitale.

Ma su questo mi affida la competenza dell'onorevole Carcano e dell'onorevole ministro per essere certo che la questione sarà esaminata con tutto lo scrupolo. Concludo quindi nuovamente insistendo perchè il ministro dichiararsi di accettare di valersi della facoltà che gli concede l'articolo 11 della legge per stabilire le nuove convenzioni con le ferrovie complementari, e di trovar modo di

non accrescere le tariffe delle ferrovie di Sardegna, poichè le condizioni economiche del paese e la qualità delle merci impongono ogni maggiore considerazione. *(Bene!)*

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Coris.

CORIS. Il nuovo testo concordato tra Ministero e Commissione, presentato alla vigilia della discussione, rende fortunatamente inutili gran parte delle ragioni che io pure intendevo esporre per ricondurre la legge sull'equo trattamento ad uno spirito più conforme all'equità, quale certamente si propose di seguire l'onorevole ministro nel presentare il suo disegno di legge. Mi è dunque gradito poter esprimere la mia soddisfazione perchè gran parte dei desideri di cui mi feci interprete, rispecchianti il vero interesse pubblico e insieme le legittime aspirazioni degli interessati, sono stati accolti dal ministro e dalla Commissione.

Debbo anche riconoscere che alcune delle mie preoccupazioni derivavano da inesattezze di forma a cui non corrispondeva il pensiero effettivo della Commissione. Comunque le tenaci insistenze di questi giorni, delle quali forse avranno potuto sentirsi vessati l'onorevole Carcano e l'onorevole ministro, hanno avuto un effetto utile per tutti nel chiarire certi punti e nel migliorare talune disposizioni.

Gli industriali delle ferrovie private, io credo non possano dolersi dell'opera della Commissione parlamentare, che innovando sostanzialmente le linee del disegno di legge ministeriale, ha introdotto in esso per loro molti benefici, più che sufficienti, nel loro complesso, a compensare l'onere che per effetto del disegno di legge verrà a gravare sui loro bilanci.

Ma io mi astengo dall'esprimere apprezzamenti su queste innovazioni del disegno di legge, intendendo limitare le mie osservazioni a quella parte che riguarda il personale addetto ai pubblici servizi di trasporto.

E mi occuperò brevemente di tre punti, parlandone in forma generale, riservandomi di prendere la parola per dirne più concretamente, se ve ne sarà bisogno, nella discussione degli articoli.

In primo luogo esprimo l'avviso che sia necessario elevare il limite del contributo di previdenza di cui l'articolo 21 della legge 30 giugno 1906, n. 262 e del contributo sociale a favore degli agenti anziani.

L'onorevole Carcano, da quel consumato finanziere che è, non ha bisogno ch'io gli

illustri le ragioni tecniche dell'aumento richiesto, e che parmi non debba preoccuparlo come soverchiamente gravoso per le società esercenti i trasporti, quando si considerino in tutta la loro effettiva portata le concessioni fiscali stabilite a favore delle società dal presente disegno di legge.

A parte questo, sembrami che questo limite sia empirico, e non suscettivo di indicare se, nei singoli casi, risulterà assicurato dalla sua applicazione un contributo sufficiente per costituire una pensione adeguata.

Quello però che si può all'ingrosso prevedere, si è che il contributo complessivo sarà insufficiente; e di questa opinione, a quanto mi fu riferito, sarebbe lo stesso direttore della Cassa nazionale di previdenza.

Non vogliamo dunque costringere fin d'ora la Commissione per l'equità ad essere suo malgrado iniqua per molta gente.

Vorrei fosse anche corretta la dizione dell'articolo 8. nel senso, che, tolto l'ultimo inciso del primo comma, si dica invece che gli esercenti o concessionari potranno rifiutarsi a un aumento che ecceda il due per cento (o la maggior misura che voi voleste, e come io vi chiesi, sostituirvi) degli stipendi o salarii del personale. La ragione ne è ovvia.

Del resto sul tema del trattamento di previdenza potranno suggerire specifiche modificazioni i presentatori degli emendamenti relativi, che son fioriti sul nuovo testo, in questi due ultimi giorni, con una interessante gara al rialzo.

E così lascio ad altri di parlare dell'articolo 4, osservando solo che se il Governo vorrà mantenere l'inciso di cui si chiede la radiazione, si assume la responsabilità di vigilare a che i criteri di apprezzamento in esso enunciati, non siano applicati a pregiudizio di quel *minimum* di equità che dev'essere in ogni caso assicurato.

In secondo luogo io vorrei avere dall'onorevole ministro la formale assicurazione che la disposizione transitoria di cui all'articolo 18 non sarà di troppo tarda applicazione per qualsiasi delle società o meglio del personale relativo. In private conversazioni ci fu assicurato che il termine ultimo per l'applicazione al personale di qualsiasi delle società comprese in questa legge delle norme dell'equo trattamento della legge del 1906 si maturerà col 1° luglio 1913. Ma per potere votare con piena cognizione della applicabilità sua e quindi del suo effettivo valore l'articolo 18, ci è neces-

sario che questa applicabilità ci sia formalmente chiarita dal ministro responsabile.

In terzo luogo, invito la Commissione ed il ministro ad osservare come non risponda al fine che indubbiamente essi si sono proposti, la disposizione dell'articolo 2, che per far giungere nella Commissione consultiva la utile voce delle parti interessate chiama a far parte della Commissione stessa fra altri membri alle dipendenze dirette o indirette dello Stato, « quattro membri del Consiglio superiore del lavoro, designati dal medesimo, due tra i consiglieri operai e due fra quelli industriali ».

Nel Consiglio superiore del lavoro non vi sono, ch'io mi sappia, ferrovieri, nè dello Stato nè di altra categoria: i membri quindi del Consiglio del lavoro, pure operai, saranno anche necessariamente, degli incompetenti per la funzione specifica che saranno chiamati ad adempiere nella Commissione consultiva.

È opportuno quindi che il personale stesso interessato deleghi persone della sua classe a conoscere delle questioni che lo riguardano e a esprimere nella formazione dei pareri della Commissione una voce che muove da un punto di vista particolare, resa più illuminata ed equa dall'esame dei singoli casi.

Questa voce diretta sarà più sincera, più efficace nel dare forza e prestigio alle deliberazioni della Commissione consultiva, sarà libera da influenze estranee ai soli interessi di classe.

Del resto così facendo, non si farà che seguire utilmente un criterio già applicato senza danno ed anzi con frutto nella maggiore legge sulle ferrovie di Stato, il cui articolo 12 dà direttamente questa rappresentanza al personale, che provvede alla nomina dei suoi rappresentanti col voto di tutti gli interessati.

Questo criterio potrà essere applicato anche quanto alle modalità, concedendo alle rappresentanze di cui all'articolo 3 questo diritto di scelta, e coordinando la disciplina di queste rappresentanze alla funzione di scelta che sarebbe così loro affidata.

Nei riguardi del personale di questi servizi tanto più il principio della rappresentanza diretta si dimostra tecnicamente accettabile, essendo che per i ferrovieri in questione, non v'è quello speciale rapporto di diritto pubblico che v'è per i ferrovieri di Stato. Il regolamento poi potrà facilmente provvedere a particolari contingenze, come



ad esempio al caso in cui il delegato del personale fosse personalmente interessato in una data questione.

Confido che queste semplici mie richieste avranno favorevole accoglienza. Così si suggerirà il buon accordo fortunatamente raggiunto alla vigilia di questa discussione tra il Governo e la Commissione, nell'interpretare gli interessi stessi del personale che si vollero assicurare.

Il personale dei pubblici servizi di trasporti avrà così ragione di convincersi che per tutti giunge l'ora del riconoscimento dei propri diritti, e che lo Stato può, all'infuori e al disopra degli interessi di parte, che possono fare opera utile o dannosa per l'avvento delle leggi sociali, secondo la sincerità e la saggezza di chi se ne fa interprete, dare a tutti al momento opportuno la proporzionata difesa.

Io confido, ed ho finito, che questa legge così modificata e interpretata rettamente nella sua applicazione, sarà veramente utile al paese. (*Approvazioni*).

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Turati.

**TURATI, relatore per la minoranza.** Onorevoli colleghi, parlo ora invece di valermi della consuetudine che dà al relatore della minoranza, a discussione generale chiusa, il posto immediatamente antecedente a quello del relatore della maggioranza, perchè ho la speranza un po' orgogliosa di poter dire brevemente alcune cose che possano abbreviare la discussione, anche per la parte che ebbi nella genesi di questo disegno di legge.

Per coloro che ignorano i precedenti, è utile rammentarli. La formula « equo trattamento » si trova, s'io non erro, la prima volta, nel disegno di legge per l'esercizio di Stato delle ferrovie del 22 aprile 1905. Tutti ricordano che l'articolo 18 di quella legge dichiarava i ferrovieri dello Stato pubblici ufficiali e li presumeva dimissionari se scioperavano o ostruivano il servizio. L'articolo 27 aggiungeva: « la prima parte dell'articolo 18 si applica anche agli addetti alle ferrovie concesse a imprese private »; cioè a dire tutti sono considerati ugualmente pubblici ufficiali.

Ma vi sono, come ben sapete, due maniere diverse, e, direi, opposte, di essere pubblici ufficiali; l'una aumenta il potere verso il pubblico, l'altra diminuisce il potere verso sè stessi. Ora, quanto alla seconda maniera, e cioè per quella parte che toglieva il diritto naturale di sciopero, l'ar-

ticolo 27 soggiungeva che sarebbe applicabile ai ferrovieri privati unicamente se l'impresa da cui dipendono avesse stabilito a loro favore un « equo trattamento ».

Di lì questa dicitura abbastanza elastica, onde sorse subito il quesito: che cosa si dovesse intendere per trattamento equo. Infatti, se è già tanto difficile precisare che cosa sia la giustizia, immaginiamoci poi quando si tratti di quella cosa ancor più indeterminata e mal determinabile, che è la cosiddetta equità!

E allora ecco ciò che avvenne. L'onorevole Tedesco, il quale dovrebbe essere qui a prestarmi man forte, perchè egli fu il vero primo padre dell'istituto di cui discorriamo, sin dal 19 dicembre 1904, in un suo progetto, presentato al Senato, sulla costruzione ed esercizio delle ferrovie, aveva imposto alle Compagnie private certe norme a favore del personale, relative ai turni, agli orari, al trattamento, alla previdenza, ecc. ecc.; e il Senato (diciamone bene qualche volta), con la relazione dell'Ufficio centrale, redatta dall'onorevole Casana, saviamente vi aggiungeva l'obbligo per le Compagnie di assicurare anche le vedove e i minorenni dell'agente premorto, disposizione che si è perduta per via e che bisognerebbe oggi ripescare. L'onorevole Carlo Ferraris, successore dell'onorevole Tedesco ai lavori pubblici, ripresentando lo stesso progetto al Senato il 9 maggio 1905, cioè pochi giorni dopo che il disegno sull'esercizio di Stato delle ferrovie era divenuto la legge del 22 aprile, si conformava al citato articolo 27 di quest'ultima, e introduceva la formula dell'« equo trattamento », colle spiegazioni e le specificazioni che rimasero poi inalterate, e divennero gli articoli 21 e 22 di quella legge del 30 giugno 1906 che oggi, dopo ben cinque anni di esperienza, si tratta di riformare e di integrare.

L'istituto dell'equo trattamento fu dunque il compenso e il sostitutivo della parificazione dei ferrovieri privati ai ferrovieri dello Stato, parificazione che toglieva anche ai primi la difesa naturale dello sciopero, e così li diminuiva civilmente, economicamente e politicamente.

Ma la legge era troppo sommaria; a completarla e a concretarla sopravvenne il regolamento Gianturco del 28 dicembre 1906.

L'equo trattamento sarebbe rimasto una astrazione se non gli si fosse dato modo di concretarsi. Il compianto Gianturco perciò istituiva un'apposita Commissione consultiva, quella che fu chiamata per l'appunto

Commissione per l'equo trattamento, composta di ottimi elementi, ma quasi esclusivamente funzionari, molto, troppo estranei alla vita industriale e alla vita del lavoro ferroviario; di più, nello stesso regolamento, determinava, alla meglio o alla peggio, lo vedremo poi, cogli articoli 2 e 5, i criteri dell'equità di trattamento e stabiliva, all'articolo 10, la durata in vigore decennale delle norme che, sul parere della Commissione, il ministro avrebbe nei singoli casi approvato.

Il nuovo istituto, nell'applicazione, incontrò tuttavia infinite difficoltà, ben note all'onorevole ministro, che fu tante volte tediato dalle questioni attinenti all'applicazione dell'equo trattamento, ad opera anche dell'umile sottoscritto.

Naturalmente la relazione del Ministero, che presenta questo disegno di legge, è, com'è naturale, molto ottimista nel riferire i risultati ottenuti.

Essa dice che le cose procedettero abbastanza bene e che le Compagnie, questo è verissimo, non ne ebbero alcun danno sensibile. Ma in realtà la legge si trovò molto deficiente sotto vari aspetti, ed è perciò che si sentì poi il bisogno dell'attuale riforma. Fra l'altro, il legislatore si era semplicemente dimenticato di dare una sanzione qualsiasi alle sue prescrizioni! Una piccola dimenticanza, come si vede, da cui derivò che i pareri della Commissione consultiva, e le conformi prescrizioni del ministro, venivano il più delle volte prese a gabbo dalle Compagnie, senza che il Governo avesse alcun'arma legale per imporle l'osservanza, con quanto vantaggio della effettiva equità di trattamento e del prestigio dello Stato ciascuno può immaginare!

Così fu che le cose imposero la riforma che discutiamo. Colla quale, oltre estendere l'istituto ad altre categorie di lavoratori affini, per le ragioni che novera la relazione ministeriale, e cioè a quelli delle tramvie intercomunali a trazione meccanica e a quelli della navigazione interna costituente servizio pubblico, si doveva mirare a rendere l'equità di trattamento più completa, più effettiva, meno irrisoria che non fosse dapprima.

Secondo i concetti svolti in questa Camera, sia in occasione dell'ultima legge del 1911 pel miglioramento delle condizioni dei ferrovieri dello Stato, sia in occasione del bilancio dei lavori pubblici, e secondo gli affidamenti dati ripetutamente dal ministro onorevole Sacchi, la riforma doveva pro-

porci un triplice intento: migliorare e precisar meglio i criteri dell'equità di trattamento; abbreviare la durata in vigore delle norme approvate, essendo pacifico che il periodo decennale, stabilito dall'articolo 10 del regolamento del dicembre 1906, era eccessivo; modificare la procedura della Commissione consultiva, sia migliorando anzitutto la composizione della stessa, sia organizzando il contraddittorio e la rappresentanza delle parti, sia, soprattutto, munendo di sanzioni le prescrizioni che essa avrebbe suggerito e che il ministro avrebbe imposto alle Compagnie.

La conseguenza ineluttabile di questa triplice riforma doveva essere la revisione immediata, come ha detto benissimo l'onorevole Patrizi, dei patti in vigore, approvati in condizioni così deficienti, senza la rappresentanza e il contraddittorio delle parti, e ad opera di una Commissione in cui l'elemento tecnico non era abbastanza rappresentato.

Senonchè il testo governativo del progetto, se rispondeva agli accennati scopi, in quanto riguarda la riforma della procedura, perchè effettivamente migliorava la Commissione consultiva, creava le rappresentanze delle parti, muniva la legge delle sanzioni di cui mancava, e si preoccupava di fornire alle Compagnie i mezzi per l'esecuzione delle prescrizioni del Governo; veniva meno completamente alle altre due ragioni essenziali per cui la riforma si era provocata, e che erano emerse ineluttabili dalle difficoltà incontrate in pratica dalla Commissione e dal ministro; non provvedeva cioè a una abbreviazione sufficiente della durata in vigore delle norme approvate o da approvarsi, e lasciava inalterati quei criteri fondamentali dell'equità, la cui deficienza aveva impedito che il trattamento degli agenti potesse venire sufficientemente migliorato; e, parlando di trattamento, non alludo soltanto alle paghe, alla carriera, ecc., ma anche e soprattutto alla previdenza, di cui si occupò testè l'onorevole Coris, e a cui si riferiscono gli emendamenti dell'onorevole Cabrini e miei, riflettenti il regime di vecchiaia e di invalidità, soprattutto a difesa degli anziani, che oggi vengono licenziati, vecchi, logori, impotenti, con mancie ridicole, con elemosine tali, che li espongono a dover cercare la pubblica carità.

La Commissione, di cui avevo l'onore di far parte, pareva dapprima concorde nella necessità di riparare a queste lacune del progetto; ma, alla fine del suo lavoro, essa,

ossia la sua maggioranza, parve dimenticarsene, e accettò in questa parte senz'altro il testo del Governo, che, come ho detto non risolveva la questione dei criteri di equità come era desiderabile; non migliorava il trattamento di vecchiaia e di invalidità; e, quanto alla durata in vigore dei patti approvati, mentre si era sempre parlato di ridurla a un quinquennio, si acquetò al periodo di un settennio, che soltanto oggi venne poi ridotto a un sessennio; e, in fine, non introdusse neppure l'obbligo di una revisione immediata dei patti in vigore. Viceversa approvò il dotto ed elaborato lavoro del presidente e relatore, onorevole Carcano sui risarcimenti finanziari alle Compagnie...

CARCANO, *presidente e relatore per la maggioranza*. Della Commissione.

TURATI, *relatore per la minoranza*. Della Commissione, sì, poichè ho detto che l'approvò, ma (è inutile fare ipocrisie) quel lavoro fu speciale fatica dell'onorevole Carcano, e nessuno più di lui avrebbe potuto approfondire l'argomento, data la sua grande competenza finanziaria, per la quale appunto egli fu eletto relatore.

Fu risolta così molto bene la questione finanziaria dei compensi da darsi alle Società, ed io sono ben lontano dal lagnarmene; ma furono trascurate le parti interessanti direttamente i lavoratori, per i quali la riforma si era chiesta e si era annunciata.

Per questo, che mi parve un vero capovolgimento, perchè l'equo trattamento dei ferrovieri in realtà diventava l'equo trattamento delle Compagnie, io, in Commissione, votai contro il disegno di legge che io stesso avevo provocato, e salvai l'anima mia redigendo, a protesta, quella breve postilla, che nessuno forse mi avrà fatto l'onore di leggere, alla relazione della maggioranza, nella quale dissi quali emendamenti sarebbero indispensabili perchè la riforma non si risolvesse in una vera delusione.

Rinviano alla discussione degli articoli gli emendamenti minori, debbo dunque lumeggiare i tre punti principali, che investono l'anima della legge e rispondono ad una necessità assoluta, ai motivi stessi per i quali la legge fu provocata e presentata.

Primo punto, i criteri dell'equità. L'articolo 21 della legge del 1906 diceva: *l'equo trattamento consisterà nello stabilire, per i ferrovieri privati, disposizioni di trattamento « analoghe » a quelle stabilite per i ferrovieri dello Stato.*

Trattandosi di industrie affini, essendo i ferrovieri privati parificati ai ferrovieri dello Stato nei doveri, nelle responsabilità di fronte al codice penale, nell'obbligo di rinunciare alle libere lotte del lavoro di fronte al capitale, attribuiamo loro in compenso, ha detto la legge, un trattamento analogo a quello dei ferrovieri dello Stato, tanto per la parte economica quanto per la parte disciplinare.

Questo dice ben chiaramente l'articolo 21. Senonchè il regolamento del dicembre 1906, probabilmente senza che l'onorevole Gianturco lo volesse o se ne avvedesse, modificava e diminuiva il chiaro concetto e il proposito razionale della legge.

Infatti, mentre la legge prometteva analogia di trattamento economico e disciplinare tra i ferrovieri privati e i ferrovieri dello Stato, il regolamento arbitrariamente distinse e limitò: analogia di trattamento sì, per quello che riguarda le punizioni; ma per ciò che è più essenziale, per le paghe, per gli stipendi, per la carriera, per gli avanzamenti, i congedi, i licenziamenti, la vecchiaia e l'invalidità, per tutto ciò l'analogia può sparire, rimanere un'ombra vana senza subbietto, dovendosi in concreto considerare le condizioni locali dei prezzi delle sussistenze e del mercato della mano d'opera, le condizioni del servizio più o meno faticoso, e soprattutto l'importanza e potenzialità economica delle Compagnie, e i prodotti delle singole aziende.

Il personale ha sempre protestato contro questa limitazione, che io non dubito di qualificare incostituzionale, perchè non esplicava ma distruggeva il chiaro precetto della legge. E lo distruggeva contro ogni consiglio di ragione, essendo evidente che l'analogia di trattamento era assai meno essenziale per la parte disciplinare, e dirò così patologica, che non per la parte fisiologica, normale, sostanziale, cioè per il trattamento economico, per le carriere, per la previdenza.

Difatti, tolta a questi agenti la libera competizione, la libera lotta, che è il grande regolatore naturale dei patti di lavoro, come vi sostituirete artificialmente un trattamento equo, se non appunto pigliando norma dal trattamento garantito alla categoria dei lavoratori sotto ogni aspetto più affini, cioè ai ferrovieri dello Stato? Nè gioverebbe opporre che qualche differenza di trattamento possa anche esser logica, nei congrui casi, tra i ferrovieri privati e quelli delle ferrovie di Stato. Ammetto benissimo che non sia applicabile matematica-

mente, meccanicamente, una perfetta identità. Il trattamento, le qualifiche, gli stipendi, le carriere, gli avanzamenti, le norme di ogni genere, che valgono per i ferrovieri di Stato, e che hanno una fisionomia unitaria che forse non è del tutto giusta tra le varie regioni d'Italia, ammetto che possano subire modificazioni nei ferrovieri delle singole Compagnie locali. Ma è appunto in vista di questo che la legge parla di « analogia » e non di « identità ». Mi sono preso la briga (giacchè oggi avevamo qualche minuto di più largo respiro), di consultare i dizionari più autorevoli, ed ho constatato che tutti, dal Fanfani al Rigutini, al Tommaseo al Pianigiani, tutti definiscono l'analogia, da *ἀνά* e *λόγος*, come somiglianza di cose per altri aspetti diversi, come eguaglianza di punto di partenza modificata da circostanze speciali, come proporzione, non certo come identità. Così l'analogia permette appunto tutte le modificazioni, caso per caso, razionali e proporzionali.

Ma quando, dopo aver parlato di analogia, soggiungete, che dovrà tenersi conto delle condizioni locali dei salarii e dei prezzi del mercato, delle condizioni del servizio, quando la Commissione aggiunge di suo, in ciò anche peggiorando, con una nuova limitazione, il testo del Governo, che si dovrà considerare la eventuale differenza nei titoli di ammissione (perchè forse per le ferrovie dello Stato si esigerà per date qualifiche la licenza, poniamo, della quarta elementare, mentre certe Società si contenteranno della terza) e così di seguito, e in ultimo erigete a criterio anche le più o meno sincere condizioni economiche delle varie Compagnie; e allora l'analogia non esiste più, diventa una vera burletta.

Imperocchè non si tratta mica di assegnare dei grandi stipendi, ma dei minimi necessari alla vita, nell'interesse non solo dei ferrovieri e degli agenti, ma anche più nell'interesse dei passeggeri e del traffico, ossia della sicurezza del servizio; queste disposizioni non sono mica l'effetto di semplice filantropia, ma rispondono a un pubblico interesse, in quanto si vuole che le aziende private di trasporti, fruendo di un regime di concessione e servendo ai bisogni del pubblico e dell'economia nazionale, siano guidate e condotte da persone non reclutate nell'ultima feccia, che abbiano il senso della responsabilità vivo e vigile, e che riposino nella certezza di una carriera

abbastanza soddisfacente e di una vecchiaia non priva di riposo e di pane.

Si capisce che le piccole Compagnie, per fare delle economie, dovranno organizzarsi diversamente dalle ferrovie dello Stato, nel senso di semplificare i servizi, di cumulare più funzioni in uno stesso agente, di evitare l'esuberanza del personale burocratico e sedentario; ma, se l'equo trattamento non deve essere una fiaba, non è speculando sulla miseria e sulla fame, sulla insicurezza del domani dei loro agenti, che dovranno diminuire le loro spese.

Soprattutto, quello che non può ammettersi è il subordinare il trattamento alla potenzialità economica delle Compagnie. Anzitutto come potete assicurarvi di questa potenzialità? Chi la conosce? Le Compagnie, è naturale, quando si chiedono loro miglioramenti, sia al personale, sia al servizio, hanno l'abitudine di piangere miseria continuamente. Anche quando si trattò di quella così modesta legge del 1906, anche allora proclamavano che sarebbe stato il loro fallimento. Avete visto dalla relazione Sacchi, che, viceversa, non ne ebbero alcun danno; le prospere hanno continuato a prosperare, le meno prospere a zoppiare, ma nessuna ha subito effetti disastrosi dagli obblighi di umanità che la legge fece loro.

Ordinariamente, le condizioni economiche delle Compagnie noi non le potremo desumere se non dai loro bilanci, intendo dai bilanci da esse pubblicati, e i quali, poichè non son gonze, saranno compilati avendo ben presente l'agente delle imposte, per la maggior difesa del capitale azionario. E questa è una prima ragione per cui si dovrebbe escludere un criterio così incerto ed infido.

Ma v'è di più: quando si voglia subordinare il trattamento alla potenzialità delle Compagnie, si viene a questo assurdo, che, se una Compagnia dimostri di essere in condizione di non distribuire dividendi e di rimetterci del suo, allora non dovrà pagare niente al personale, anzi si dovrà attribuirgli una partecipazione sui danni. Ma l'assurdo logico e giuridico cresce a mille doppi e diventa un assurdo morale, quando voi consideriate che la legge, come è diventata, è tutta favorevole alle Compagnie di cui mette a posto magnificamente gli affari. Ora io ammetto che possa essere utilissimo e giustissimo quello che si fa in questo senso, ma è certo che quel modestissimo articolo 8 del progetto ministeriale, che si limitava ad

autorizzare certi aumenti di tariffe, più o meno analoghi a quelli già adottati per le ferrovie dello Stato, e dei quali le Compagnie lamentavano la inapplicabilità o la insufficienza, si è sviluppato nella lunga serie degli articoli 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17 e 20, coi quali non solo si dà facoltà al ministro di autorizzare ben altri e maggiori aumenti sulle tariffe dei trasporti, ma altresì di modificare i capitoli di concessione, diminuendo la compartecipazione dello Stato e degli enti concedenti: si estendono le maggiori sovvenzioni alle imprese che non ne godevano; si autorizza l'emissione di obbligazioni garantite dalle sovvenzioni stesse; si semplificano le tasse di bollo e si modifica l'applicazione della tassa di registro nei sensi desiderati dalle Compagnie. Ed allora, se diamo alle Compagnie i mezzi per potere accordare i miglioramenti al personale senza alcun loro sacrificio, che ragione ha più il riferimento alla loro potenzialità finanziaria? Cotesta potenzialità è creata, ad esuberanza, dai benefici che reca loro questa legge.

Quindi, se vogliamo stare sul terreno della equità e della logica, dobbiamo tornare al concetto che informò l'articolo 21 della legge del 1906, della analogia e niente altro. L'analogia è appunto la somiglianza, modificata ragionevolmente dalle speciali circostanze di ciascun caso. Neanche significa che importerà sempre un trattamento peggiore; quando il lavoro fosse più gravoso (e il caso è tutt'altro che raro) o quando si trattasse di una Compagnia molto florida, si potrà anche immaginare ferrovieri privati meglio pagati di quello che siano pagati i ferrovieri dello Stato. Ma è impossibile codificare questa casistica. Di qui la legittimità degli emendamenti nostri, dell'onorevole Patrizi e mio.

L'onorevole Patrizi mi ha rimproverato amichevolmente di avere adottato una formula meno rigida. Ha perfettamente ragione. Quando si è parte di una Commissione, si diventa straordinariamente addomesticati; quell'amore di pace e di concordia, di cui fece elogio l'onorevole relatore della maggioranza, (elogio, a dir vero, non del tutto meritato, perchè, a un dato punto, questa concordia non c'è stata più, nè ci poteva più essere) e il desiderio o la lusinga di riunire su una data proposta l'unanimità o la maggioranza dei colleghi, inducono a transazioni, che spesso compromettono la logica. Io riconosco che l'emendamento del collega

Patrizi, cui interamente mi associo, è certamente più logico ed è preferibile al mio.

Il secondo punto importante, che debbo prospettare alla Camera, riguarda la durata in vigore delle norme di trattamento, una volta approvate. Era pacifico che si trattava di ridurla da dieci anni a cinque. Quando l'onorevole Gianturco prescrisse i dieci anni, forse per conformarsi al sistema decimale, non immaginava certo il rapido infuriare del caroviveri che sopravvenne indi a poco. In fatto non c'è nessun contratto di lavoro che abbia questa durata. Dandotelo a chi se ne intende, all'onorevole Canepa e ad altri; in Piemonte ed in Liguria, dove si fecero tanti contratti collettivi di lavoro, non ce n'è uno solo che superi i cinque anni. In cinque anni tutto si modifica, i prezzi, i salari, le condizioni di vita, i bisogni morali e materiali; ed è assurdo, in quest'epoca dell'elettricità nella quale viviamo, pretendere di ipotecare l'avvenire cristallizzando per più lungo termine una materia così mobile qual'è il contratto di lavoro.

Perciò, come già dissi, in tutte le pratiche e le trattative preparatorie di questo disegno di legge, si è sempre parlato di ridurre il periodo in questione a cinque anni. Questo era il pensiero concorde del Governo e nostro. Come poi, per quali pressioni, per quale transazione, sia saltato fuori il settennio, per me è un mistero. Il Governo sente talmente l'incongruenza della cosa, che ora egli stesso propone di ridurlo a un sessennio. Faccia dunque un passo di più, ritorni a ciò che era stato pacificamente concordato fin da principio!

Comunque, si stabilisca per l'avvenire il sessennio o il quinquennio, questo almeno vi parrà indiscutibile: che le norme già approvate ed attualmente in vigore, se la loro scadenza non è imminente, e se diedero luogo a doglianze ed a controversie, debbano, anche prima del nuovo termine, venir rivedute, secondo i criteri e colle forme della legge nuova.

Non è soltanto questione di elementare giustizia. È questione, ancor prima, essenzialmente politica. Ma credete sul serio che vi sia la possibilità politica, una volta che avete ritenuto necessario di modificare la legge, perchè avete riconosciuto che essa era insufficiente e non garantiva quell'equità che è il suo fine e l'essenza sua; una volta che avete modificato la Commissione consultiva, che avete modificato i criteri del-

l'equo trattamento, che avete modificato la procedura, organizzando il contraddittorio e la legale rappresentanza delle parti innanzi alla Commissione; una volta insomma che avete modificato le basi della legge, credete che ci sia la possibilità pratica di ottenere che siano rispettate ed osservate ancora per due, per tre, per quattro o più anni le norme che avete approvate nel 1909 e negli anni successivi, e che il fatto stesso della riforma della legge ha esautorate e condannate?

Forsechè la riforma della legge è stata fatta per un fine puramente accademico? Ma no; gli è che si riconobbe che il caro viveri aveva reso iniquo il trattamento che poteva apparire tollerabile alcuni anni sono; gli è che le ragioni stesse che avevano imposto l'elevamento dei salari dei ferrovieri di Stato esigevano la riforma di quelli dei loro fratelli delle imprese private; gli è che le questioni concrete agitatesi avanti la Commissione dell'equo trattamento, avevano dimostrato l'urgenza della riforma della legge, perchè la Commissione stessa diceva agli operai reclamanti e diceva al ministro: il reclamo è giusto, è sacrosanto, ma la legge, com'è, non ci dà armi per provvedere; urge riformare la legge.

Coi dieci anni, l'equo trattamento era diventato una catena di schiavitù: di fronte ai reclami più onesti del personale, le Compagnie non avevano che questa sola risposta: « di che cosa vi lagnate? non avete l'equo trattamento? Per dieci anni vi possiamo tenere sotto il nostro tallone! »

Ma vi è altro e di peggio. Vi è l'assurdo morale del fatto che le Compagnie lucrerebbero esse sole sui mezzi che la legge accorda loro, a spese dello Stato e a spese degli utenti, perchè vengano devoluti al miglioramento del personale. Quei signori dell'Unione italiana delle ferrovie secondarie, dell'Unione della tramvie, allorchè reclamarono perchè i provvedimenti finanziari preveduti dal disegno del Governo parevano loro insufficienti, al sospetto che potessero poi speculare sui provvedimenti stessi a loro profitto si sbracciavano a protestare che neanche un centesimo di quei risarcimenti avrebbero dovuto ricevere nelle loro Casse; si doveva trovare una formula per la quale quei benefici passassero interamente e immediatamente a vantaggio del personale.

Invece, oggi, con la legge che facciamo avviene che i benefici per le Compagnie, in parte decorrono subito; sovvenzioni, obbli-

gazioni, modifiche ai capitolati, riduzione di tassa di registro, ecc., ecc.

I benefici per i ferrovieri quando verranno? Per alcuni il settennio scadrà fra due anni, per altri fra tre anni e via dicendo. E così creeremo dissidi e differenze odiosissime fra categorie e categorie di ferrovieri e di tranvieri: gli uni arriveranno subito alla loro Goleonda, al pattodell'equo trattamento, mentre gli altri rimarranno indietro trascurati, essi che hanno fatto insieme una medesima lotta per ottenere subito qualche vantaggio, e non già per avere un beneficio di cui dovessero godere i loro figliuoli!

La Commissione, vale a dire la sua maggioranza, e per essa l'onorevole Carcano dice che vi sono ragioni delicate da considerare, che non bisogna turbare troppo spesso i rapporti tra capitale e lavoro, che conviene rispettare i diritti acquisiti.

L'argomento, ahimè! prova troppo. Esso se avesse un valore, condurrebbe a respingere del tutto questa riforma. Ma, signori, se parliamo di diritti acquisiti, poichè le norme vigenti furono approvate per dieci anni, anche la riduzione a un sessennio è una violazione del diritto.

Ma il parlare di diritti acquisiti qui non ha senso; anzitutto, perchè questa è materia di diritto pubblico e lo Stato può sempre intervenire; poi perchè siamo in un regime di concessioni; infine perchè diamo quattrini, ne dà lo Stato e ne danno i consumatori, e quindi bisogna che questi quattrini siano adoperati.

Dunque nessuna obiezione, in linea di principio; ma, come ha accennato l'onorevole Coris, si dice che, con la formula nuova concordata dell'articolo 5 che parla di periodo sessennale e non più settennale, computabile dalla decorrenza stabilita nel decreto che approvò le norme in vigore, ne verrebbe che, di fatto, al primo gennaio 1913, quasi tutte le Compagnie verrebbero messe in condizione di dover fare la revisione delle loro convenzioni.

Di questa affermazione troppo sommaria, avrei qualche ragione di dubitare; e avrei veduto molto volentieri che l'onorevole Sacchi avesse annesso alla legge un prospetto, da cui avessimo potuto dedurre la situazione in cui si trovano tutte queste società, quanto alla data di approvazione dei loro statuti, e avessimo potuto conoscere quali sono le loro scadenze, l'importanza loro, ecc. ecc.

Ad ogni modo mi pare che questo argomento verrebbe sempre più in mio favore; se è vero che quasi tutte le Compagnie, al primo gennaio 1913, si troveranno in condizioni di far rivedere i loro patti, e allora tanto meno è da temere il turbamento di diritti acquisiti o di situazioni economiche costituite, che potrebbero derivare dalla invocata revisione straordinaria; per la massima parte dei casi essa coinciderebbe colla revisione normale, e non vi sarebbe motivo di costituire un privilegio a qualche Compagnia la quale facesse eccezione.

Anche qui l'onorevole Patrizi ha voluto essere più largo e più logico di me, e propone che la revisione venga fatta senz'altro per tutte le compagnie. Anche qui, per amore di concordia, in seno alla Commissione, io avevo proposto una formula meno recisa, quella stessa che riappare nel mio emendamento, lusingandomi di aver solidale la maggioranza; ma all'ultimo momento mi sono trovato ad essere d'accordo solamente con gli onorevoli Taverna, Canepa e Romussi, che poi era d'accordo con me per un quarto ed adesso lo è per un sedicesimo. (*Si ride*).

In sostanza io ragionavo così: laddove la scadenza delle norme vigenti è imminente o se esse non diedero luogo a controversie notevoli, la revisione straordinaria non è indispensabile. Negli altri casi, decida il ministro; abbia egli facoltà di ordinare una revisione straordinaria; insomma mi rimettevo, con un completo olocausto al potere ministeriale ed al senno dell'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Ma certo la tesi dell'onorevole Patrizi è molto più logica, e inoltre libererebbe il ministro dalla responsabilità del decidere caso per caso, e da tante seccature che avrebbe da parte di quei signori delle Compagnie.

Comunque, in una forma o nell'altra, ciò che importa è che la possibilità della revisione sia conservata nella legge. E in ogni caso proporrei una modificazione di forma all'articolo, per rendere efficace quello che sarebbe il pensiero del ministro, e che nella formula da lui adottata temo non risponda allo scopo.

Terzo ed ultimo punto: la questione della previdenza, che è la più grave e la più dolorosa, e lo sanno bene i colleghi che hanno ferrovie secondarie o tramvie nei loro collegi. Il primo eccitamento alla riforma è stata certamente la considerazione del cattivo trattamento per gli agenti più anziani, per coloro che hanno un certo numero di

anni di servizio, e che si vedrebbero abbandonati nelle condizioni peggiori dopo aver finito il servizio.

Effettivamente, mentre si parla tanto oggi di pensioni operaie e quasi quasi si erano promesse coi frutti del monopolio delle assicurazioni sulla vita, non sarà eccessiva pretesa il chiedere che, quando si faccia una legge per l'equo trattamento degli agenti dei servizi pubblici, il regime di vecchiaia e di invalidità che loro si prepara non si risolva in una delusione.

Perciò sono d'accordo con gli emendamenti che l'onorevole Cabrini svolgerà agli articoli 6 e 8, al cui contenuto io accenno rapidamente.

Quale è il regime attuale? Per gli articoli 21 e 22 della legge del 1906, le Società hanno l'obbligo di assicurare i loro agenti alla Cassa nazionale di previdenza, salvo che provvedano analogamente con loro proprie Casse interne speciali. Alla Cassa nazionale di previdenza debbono versare un contributo di almeno il quattro per cento per gli operai, e di almeno il sei per cento per gli impiegati, e possono trattenere, in aggiunta, una quota non superiore a quelle percentuali sugli stipendi e paghe del personale.

L'onorevole Cabrini propone due cose: che, in luogo di obbligare la Cassa di previdenza a stipulare tante convenzioni quante sono le Società (notate che ora queste Società diventeranno parecchie centinaia) sia adottato un regolamento generale, una formula generale per tutti questi contratti, lasciando in bianco le specificazioni di cifra, caso, per caso. Non c'è ragione di fare tante convenzioni, che significano tonnellate di carta, enorme lavoro, questioni possibili, reclami, litigi ecc. Fate un regolamento generale e ditelo nella legge. Vi sono questioni generali da regolamentare, che sono spinosissime.

Quali categorie si iscriveranno al riparto operai e quali al riparto impiegati, ossia a quali spetterà e a quali no la quota di concorso della Cassa nazionale? Con quali criteri si computeranno le mercedi, per stabilire il quattro o il sei per cento di contributo? Le competenze accessorie, le diarie, le indennità (che sono spesso tanta parte delle paghe in queste industrie) si computeranno nella mercede agli effetti della percentuale?

Come si regola il pagamento degli arretrati, il pagamento a rate, che norme si adotteranno per le liquidazioni ecc., ecc.? Sono tutte cose da stabilire con formule

generali. Occorre provvedere alla invalidità professionale; si deve disciplinare ciò, a cui aveva pensato il Senato, alla reversibilità alle vedove e ai minorenni. Tutto questo deve esser fatto da un regolamento, che la legge prescriva, che abbia valore, in qualche modo, di legge.

Fu domandato da Cabrini che per le Casse proprie delle Società siano fissate delle norme chiare, perchè non diventino una burlletta a danno dei ferrovieri.

Io, per principio, sarei contrario alle Casse private di assicurazione. Le comprendo in materia di malattia, e credo utile in tali casi la Cassa locale per la vigilanza reciproca dei soci, che previene le frodi; ma quando si tratta di pensioni abbiamo appunto la Cassa nazionale, la quale presenta ben maggiori vantaggi e ben più forti garanzie.

Perciò, per mio conto, io abolirei coteste Casse locali e direi: venite tutti alla Cassa nazionale. Ma, se questo non si vuole, per lo meno si faccia in modo che il trattamento sia uguale, che si stabiliscano delle rendite vitalizie, uguali a quelle della Cassa nazionale di previdenza, e non sia lecito liberarsi dagli agenti invecchiati od infermi, dando loro quel meschino capitaletto una volta tanto, che, per lo più, presto è sciupato e non risponde allo scopo.

Si dirà forse che già l'articolo 22 della legge del 1906 obbligava a tutto questo, che la rendita vitalizia può essere ottenuta vitalizzando il capitale che si riceve, ma io preferisco che la legge parli chiaro, poichè in fatto la pratica ci dice che oggi le cose vanno ben diversamente.

E vengo all'ultima questione, che è la più grave, quella dei contributi per la previdenza. Anche il progetto ministeriale di ben poco migliora la vecchia legge; e la vostra Commissione non ha migliorato affatto il progetto ministeriale.

La verità è che l'esperienza ha constatato che l'attuale regime è assolutamente insufficiente. Si propone perciò che, invece del 4 o del 6 per cento sugli stipendi e paghe, il ministro dei lavori pubblici, esaminate le condizioni speciali di ciascuna azienda, udito il Consiglio dell'equo trattamento, ecc., ecc., abbia facoltà (non obbligo!) di imporre alle Società un aumento di contributo, non oltre, intendiamoci bene, un altro 2 per cento.

La formula dell'articolo era stata, com'è naturale, preparata dal commendatore Magaldi; ma questi si era ben guardato dal limitare l'aumento al 2 per cento. La limi-

tazione fu introdotta dal Ministero. Ora, come già osservò l'onorevole Coris, l'aumento, puramente facoltativo, e mantenuto in così angusti limiti, non risolve affatto il problema.

Non ci avete fornito gli elementi aritmetici necessari, ma i conti si possono fare sulle dita, e poi, per non sbagliare, li ho fatti fare da persone competenti e non sovversive, come il professore Gobbi del Consiglio della previdenza, il professore Paretti ed altri competenti; ed abbiamo assodato che così non si risolve niente, che questo 2 per cento è una irrisione.

Io, già, vorrei che le pensioni, sempre, fossero organizzate stabilendo anzitutto una pensione minima, fosse pure modestissima, di sole annue 300 lire. Ma insomma, gli assicurandi, cui si chiede un contributo, sapessero qual è il minimo che verranno a pigliare! E questa, onorevole Nitti, sarebbe anche la sola maniera, fino a che non avremo l'assicurazione obbligatoria, di rendere attraente l'assicurazione libera.

Ci vorrà un po' più di denari, ma i denari si possono trovare sempre, se si vuole. Il ministro del tesoro ha saputo trovare le centinaia di milioni per la guerra, si potrà trovare qualche milione per integrare il fondo della Cassa di previdenza.

E quando si saprà che, pagando un tanto, si avrà almeno una lira al giorno, quando si sarà vecchi, una certa attrattiva ci sarà effettivamente per coloro che vorranno assicurarsi. Adesso nessuno può fare previsioni sicure. C'è un conto individuale, un conto collettivo, un conto riservato, la mutualità, la quota di concorso dello Stato che potrebbe esser ridotta; insomma nessuno è sicuro di niente, e poi volete che si senta l'attrattiva sufficiente a fare il sacrificio necessario per l'iscrizione?

Quindi vorrei che si partisse da un minimo. Ma ad ogni modo, poichè non è il caso di pretendere molto, in questa agonia della Camera, domando che quel due per cento di sopracontributo stabilito come massimo, diventi invece un minimo, come domanda anche Cabrini. E allora, anche limitandolo tra il 2 e il 4, pur non essendo gran cosa, si potrà arrivare un po' più su delle rendite conseguibili col 6 e col 8 per cento, che sarebbero il massimo secondo questo articolo ottavo.

Perchè, se fate i calcoli, il 4 per cento, che, col raddoppiamento dato dall'agente, diventa 8 per cento, su uno stipendio medio di 1,000 lire (e molte volte gli stipendi



sono minori) vi dà 80 lire all'anno. Moltiplicatele per 25 anni, che è il periodo normale pel diritto a pensione, e avrete 2,000 lire, che, cogli interessi composti e la quota di concorso, diventeranno, suppongo, circa 3,000, le quali, investite in vitalizio e ammessa la reversibilità alle famiglie, non credo che potranno dare, nelle ipotesi migliori, molto più di circa 150 lire all'anno di rendita. Qualcosa come 40 centesimi al giorno, dopo 25 anni di lavoro. Non parlo dell'invalidità, che sarebbe trattata anche peggio!

Analogamente pel contributo speciale a favore degli anziani. L'onorevole Giolitti, quando era presidente del Consiglio l'onorevole Luzzatti, diceva, a proposito della riforma elettorale, che le riforme si fanno sul serio o non si fanno, ma questo deve esser vero non soltanto quando è al potere l'onorevole Luzzatti, dovrebbe esser vero in ogni caso!

Vogliamo provvedere o no a questi anziani? Se vogliamo provvedere, quel limite del due per cento di contributo speciale, che non sarà mai superato, perchè è vero che si dà l'aria di essere un minimo, ma, in effetto, sarà anche un massimo, perchè vorrò vederla la faccia del ministro che si prenderà la responsabilità di andare al di là, vi dà un effetto assolutamente irrisorio.

Ho fatto fare i calcoli da amici attuari, e mi è risultato che, per chi avesse venticinque anni di servizio, con uno stipendio in media di mille lire, cotesto 2 per cento darebbe una rendita di forse venticinque lire all'anno o poco più. Dico venticinque lire all'anno! Precipitiamo veramente nel ridicolo! E, appunto per non fare una legge ridicola, noi proponiamo di aumentare.

Ma c'è di peggio, ed è che i ferrovieri di certe Compagnie temono che la nuova legge faccia loro perdere quello su cui attualmente suppongono di poter calcolare.

Perchè è ben vero, in teoria, che, se una Compagnia avrà assicurati migliori patti, questa legge non avrà il potere di peggiorarli. Ma, in pratica, vi sono speranze leggittime che essa potrà risolvere in fumo.

Considero il caso della Nord-Milano. In seguito alle pressioni dal basso, in seguito anche alle pressioni della Commissione dell'equo trattamento, la Nord-Milano aveva promesso che avrebbe migliorato un poco le sorti degli anziani così: attribuendo loro, quando vanno in quiescenza, un mese di stipendio per ogni anno di servizio prestato, in modo però che queste

pensioni non dovessero essere mai inferiori a un capitale di 3,250 lire.

Or chi mi assicura che oggi, dacchè interviene una legge che obbliga la Nord ad un aumento di contributo, essa non cerchi di cavillare per sottrarsi all'impegno preso? Se si riuscisse a questo, invece delle promesse 3,250 lire, quei poveri anziani non riceverebbero più che le 30, le 40, le 50, le 60 lire all'anno che possono derivar loro da questo così misero contributo speciale!

Quando si pensi che la legge sulle pensioni agli impiegati civili obbliga lo Stato a versare loro tanti dodicesimi fino alle 2 mila lire di stipendio (e per il dippiù tanti dieciottesimi) quanti sono gli anni di servizio prestati, e che tutti si lagnano del mezzo risultato, immaginatevi l'effetto di questa legge che obbligherà a versare in ragione di tanti cinquantesimi, vale a dire meno di una quarta parte.

CARCANO, *presidente e relatore per la maggioranza*. Ma per tanti anni! È questione di aritmetica!..

TURATI, *relatore per la minoranza*. Ma è la stessa cosa! Anche la legge sulle pensioni per gli impiegati civili stabilisce tanti dodicesimi per quanti sono gli anni di servizio! Ora, un dodicesimo moltiplicato per gli anni di servizio sarà sempre più nel quadruplo di un cinquantesimo moltiplicato ugualmente per gli anni di servizio.

CARCANO, *presidente e relatore per la maggioranza*. Le risponderò poi.

TURATI, *relatore per la minoranza*. Sarà come dite: vorrà dire che io non capisco; ma allora chiaritelo in modo che gli asini pari a me possano capirlo: (*ilarità*) perchè io credo che fra i ferrovieri delle ferrovie private, fra i battellieri delle compagnie di trasporti fluviali e lacuali, molti avranno intelligenza non superiore alla mia, e conseguentemente, dalla vostra legge capiranno niente neanche loro!

Del resto, io ho fatto i calcoli, e li ho rifatti anche con persone competenti. Qui si dice: noi vogliamo che le società versino il due per cento su tutti gli stipendi degli anni non assicurati. Ora, questo due per cento, vale a dire un cinquantesimo, moltiplicato per il numero di anni non assicurati, dieci, quindici, venti, vi conduce ad avere all'ultimo un capitale ridicolo, una somma, come ho detto prima, di 500, 400, 300 lire, da cui dovrete poi ricavare la rendita. E poi, paragonate colle pensioni assicurate al personale delle Ferrovie dello

Stato, e vedrete la differenza. Io credo dunque che il Governo vorrà accettare una modifica, su questo punto, alla legge.

Ed ho finito. Ho ricordato quella mia postilla, che nessuno certamente ha letto, alla relazione, nella quale postilla constatasi il capovolgimento che era avvenuto di questa legge; legge che, anzichè di equo trattamento per il personale, finì per diventare un equo trattamento per le Società, le quali sono naturalmente le più forti. Ed anzi io avevo messo nella mia postilla una frase, che il mio carissimo maestro e conterraneo, onorevole Carcano, ha cancellato, esercitando un amichevole diritto di censura, di cui del resto non mi dolgo.

Io scrivevo che, di fronte a questa legge, le Compagnie, quando hanno visto che invano avrebbero tentato di farla naufragare, hanno pensato: ebbene, facciamo come il cuculo, deponiamo le nostre uova in quel nido, e cerchiamo di cavarne il nostro vantaggio; e il fatto prova che cotesto loro disegno era stato, in realtà, più audace che temerario. L'onorevole Carcano ha creduto di cancellare questa frase dalla mia postilla, ed io gli sono grato per l'intenzione che certamente egli ebbe di risparmiarmi il rimorso di una insinuazione, e al tempo stesso perchè quella cancellazione, che è poi una sottolineazione, ha fornito a me il modo di dare ad essa maggior valore e di chiarire il mio pensiero.

Se l'onorevole Carcano fosse tanto Marxista quanto lo sono oggimai moltissimi anche non socialisti, avrebbe capito che non c'era nessuna insinuazione nella mia constatazione di fatto. In tutti i casi in cui l'opera del Parlamento è chiamata a intervenire nelle competizioni che si svolgono fra capitale e lavoro, avviene che il capitale è sempre armato, magnificamente armato di tutte le armi, ha appoggi, amici, sa presentare dotti memoriali, ha entrata in tutti gli uffici; mentre il lavoratore non ha niente, è povero, è impacciato, non ha nessuno che si occupi sul serio di lui, spesse volte neanche nell'estremo settore della Camera (salvo quando si tratti di interessi locali e elettorali), e quindi rimane naturalmente sacrificato, per fatalità di cose, per disparità di forze, per deficiente organizzazione e attività della sua classe o del suo partito; e così, senza cattiva intenzione di nessuno, fatalmente, avvengono questi capovolgimenti!

Sapevo benissimo che mi sarei trovato a dura prova mettendomi in lotta con un

ingegnere Campiglio, presidente dell'Unione italiana delle ferrovie secondarie, con un ingegnere Bertini, presidente dell'Associazione italiana delle tramvie, insomma coi rappresentanti di tanto capitale italiano ed estero investito nelle nostre Compagnie di trasporti; ma, come tutti gli eroi del poema greco, che avevano sempre un nume o una dea dell'Olimpo ad assisterli nelle loro tenzoni, anch'io, povero diavolo che sono, contavo un po' sull'aiuto dell'onorevole Sacchi, il quale, viceversa, come avveniva anche ad Omero, sembra si sia addormentato, proprio mentre avveniva la trasformazione dell'equo trattamento del personale in equo trattamento delle Compagnie.

Io dico: torniamo al concetto originario degli onorevoli Tedesco e Gianturco, restituiamo il criterio schietto della analogia di trattamento, riduciamo la durata delle norme a un quinquennio, ammettiamo la revisione dei contratti che non si possono più mantenere per evidenti ragioni, se vogliamo fare una legge seria di equo trattamento e di educazione civile e bilaterale, di educazione dei lavoratori e di educazione degli imprenditori, contro l'utopia della Nazione e contro l'utopia dell'anarchia; altrimenti abbandoniamola, perchè fare una legge, che dovrebbe rappresentare l'attuazione di un grande concetto di riformismo e che invece si riduce ad una canzonatura, mi pare che sia ciò che di più immorale, di più disonesto e di più anarchico si possa fare da un Parlamento. (*Approvazioni dall'estrema sinistra*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Pozzo.

POZZO. Quando vennero dinnanzi alla Camera i noti provvedimenti in favore degli agenti delle ferrovie dello Stato, io non potei assistere alla discussione, perchè ero in cattive condizioni di salute; però avevo preso parte alla discussione che erasene fatta per lunghi giorni, a Camera chiusa, in seno alla Giunta del bilancio, e fui io stesso che presentai fin d'allora una proposta, con la quale s'invitava il Governo ad esaminare se non fosse il caso di provvedere affinchè, di pari passo coi miglioramenti che si proponevano per i ferrovieri dello Stato, si presentassero anche analoghe proposte per gli agenti delle ferrovie concesse all'industria privata. La proposta da me formulata in seno alla Giunta del bilancio, insieme all'affidante risposta del Governo, si trova inserita nella relazione su quel disegno di legge presentata, alla

Camera dal presidente della Giunta, onorevole Abignente.

Io ricordo questo precedente, e ricordo altresì quello ben noto all'onorevole ministro, cioè l'azione insistente che poi ho sentito il dovere di esercitare presso di lui affinché là dove le condizioni economiche locali specialmente lo richiedevano, e le condizioni finanziarie dell'azienda ferroviaria specialmente lo consentivano, si trovasse modo di provvedere legislativamente, ove amministrativamente non fosse possibile, ad una revisione straordinaria delle norme che erano stabilite in esecuzione della legge del 1906, senza attendere il decorso dei dieci anni, tenuto conto dell'eccezionalità del caso. Ricordo questi precedenti non certo per attribuirmi la paternità del presente disegno di legge, ma per assumere la mia parte di responsabilità, ben sapendo d'altronde che, a differenza della paternità naturale, la paternità legislativa non è mai l'opera di un solo individuo. (*ilarità*).

Nella questione riguardante la durata delle norme per l'equo trattamento e l'opportunità di una revisione straordinaria io mi trovo pertanto d'accordo piuttosto con la minoranza della Commissione, rappresentata dall'onorevole Turati, che non colla maggioranza. (*Approvazioni a sinistra*).

E mi trovo così d'accordo, non solo con me stesso, ma anche con la logica delle cose, imperocchè, una volta ammesso il diritto dello Stato ad intervenire per disciplinare il contratto d'impiego fra i concessionari dei pubblici servizi e i loro dipendenti, per l'alto interesse pubblico che vi si trova connesso, e una volta che con questo disegno di legge, e sempre per il medesimo principio, si viene a troncare il termine di dieci anni che è stato stabilito, quale è il criterio per risolvere la questione essenziale che oggi si dibatte? Dimostrerò più tardi che non posso consentire con l'onorevole Turati, in quanto egli sostenne che il trattamento degli agenti delle ferrovie concesse all'industria privata abbia ad essere determinato unicamente in relazione a quello che è fatto ai ferrovieri dello Stato.

Fin d'ora però posso notare che lo stesso onorevole Turati ha dimostrato di non essere molto convinto della verità apodittica di questa sua affermazione, in quanto che egli stesso è venuto poi a ricordare quella che è la ragione essenziale della odierna agitazione degli agenti delle ferrovie private, cioè il rincaro della vita.

Infatti il criterio che ci deve guidare, per risolvere equamente la questione, è questo: vedere cioè se si può ancora oggi considerare equo quel trattamento che fu stabilito per la durata di dieci anni, sulla presunzione che equo, più o meno, dovesse restare precisamente per tutto questo termine.

Ora, poichè il costo della vita è cresciuto a dismisura e rapidissimamente, oltre ogni previsione, è fallita la presunzione per cui fu fissato il termine di dieci anni.

I prezzi dei generi alimentari e delle abitazioni, specie in certe località, sono cresciuti in questi ultimi anni del 30 per cento ed anche più. E mentre per i ferrovieri dello Stato con la legge del 13 aprile 1911 si sono fatti retroagire a data anteriore i soprassoldi accordati, estendendoli perfino ai capi divisione, e sonosi concessi premi sulle economie altresì ai funzionari direttivi superiori, non mi sembra logico rimandare a epoca più lontana i miglioramenti che si riconosce fin da ora doversi accordare anche ai ferrovieri delle linee private.

E, poichè con l'odierno disegno di legge si accordano per di più ai concessionari dei risarcimenti, non vi è motivo per rimandare a più lontana scadenza la revisione delle norme per l'equo trattamento che furono stabilite in applicazione della legge del 1906. A dir vero, secondo l'ultimo testo concordato tra la Commissione e il Governo, essendosi il termine ridotto ad anni sei, e le norme vigenti avendo preso decorrenza per la massima parte dal primo gennaio 1907, la questione ha perduto pressochè ogni importanza, sempre quando le nuove norme si facciano decorrere dal primo gennaio prossimo, come formalmente propongo, chiedendo all'onorevole ministro di voler darne alla Camera preciso affidamento.

Non dobbiamo certamente lasciarci comunque influenzare o dominare da agitazioni esterne, agitazioni deplorabili, inconsulte, che sono ad un tempo un'offesa al Parlamento e direi quasi un tradimento che alcuni ferrovieri hanno tentato a danno dei loro compagni.

**CAMPANOZZI.** Sono state le società che non hanno voluto l'equo trattamento.

**POZZO.** Se, per avventura, onorevole Campanozzi, sono state le società ad istigare lo sciopero che noi lamentiamo, allora dovremmo concludere che male avveduti sono gli agenti e anche peggio coloro che li guidano; seppure non ho maggiormente ragione di sospettare che coloro che li guidano siano dei traditori!

TURATI, *relatore per la minoranza*. Sono illusi! Sono sobillati!

POZZO. Illusi da una parte, traditori dall'altra! E passo oltre.

Se sono stato d'accordo con l'onorevole Turati nel chiedere che sia riacorciato il termine ordinario, non sono invece d'accordo con lui nelle altre critiche che egli ha mosso al disegno di legge, e specialmente all'opera dell'illustre relatore della Commissione.

TURATI, *relatore per la minoranza*. Anzi l'ho lodato!

POZZO. Mi perdoni, onorevole Turati, ma ella ha biasimato la relazione dell'onorevole Carcano, e con alquanto acerbità, in due parti, in quella che riguarda i criteri per determinare le norme dell'equo trattamento, e in quella che si riferisce ai risarcimenti accordati ai concessionari.

Queste critiche sono, in entrambe le parti, assolutamente ingiustificate. Ho già accennato che non si può consentire che l'equo trattamento degli agenti delle ferrovie concesse all'industria privata venga determinato esclusivamente in base al trattamento fatto ai ferrovieri dello Stato. Questo non può e non deve essere il solo termine di comparazione, ma giustizia esige che si tenga conto anche degli altri criteri fissati nel disegno di legge, cioè delle condizioni economiche locali, delle condizioni finanziarie dell'azienda, delle condizioni del servizio, ed anche dei titoli di ammissione alla carriera.

Per gli agenti delle ferrovie dello Stato il trattamento non può essere che uniforme, non avendo essi una residenza fissa, e potendo essere continuamente dislocati; ma ben diversa è la cosa per gli agenti delle ferrovie concesse all'industria privata, rispetto ai quali la stabilità della sede richiede e consente che si tenga anche conto prima di tutto delle condizioni economiche locali, inquantochè, ad esempio, a Roma può essere non equo un trattamento che è invece equo per la Valsugana.

Il costo della vita ha un'influenza decisiva e costituisce, secondo me, uno dei criteri fondamentali.

TURATI, *relatore per la minoranza*. Siamo perfettamente d'accordo: deve essere analogia, non identità.

POZZO. Sono ben lieto, onorevole Turati, che ella si accordi con me. Ma è giusto che tengasi conto anche delle condizioni finanziarie dell'azienda. Certo in nessun caso possono essere negati agli agenti i minimi di salario indispensabili per la vita, ma, se

l'azienda è prospera e debbono farsi condizioni più larghe agli agenti, non si devono mai disgiungere le condizioni del capitale e quelle del lavoro.

La legge economica vuole l'accordo e non il conflitto fra capitale e lavoro, e la fortuna del capitalista deve essere anche quella del lavoratore; le condizioni loro sono inseparabili, e non si può pretendere che una azienda retribuisca con larghezza i suoi addetti, se essa non è redditizia.

Fare partecipare i lavoratori ai profitti della azienda è un concetto che dovrebbe essere gradito specialmente a lei, onorevole Turati; ecco quale è la portata del mio pensiero.

Non mi fermo a discutere gli altri fattori, le condizioni del servizio, i titoli di ammissione alla carriera. Chi può paragonare la gravezza e i pericoli del servizio dei ferrovieri dello Stato, specialmente di quelli adibiti ad alcune linee, con quello che presta la massima parte dei ferrovieri delle linee concesse all'industria privata? Ora non sarebbe giusto che i ferrovieri dello Stato i quali devono sottostare a maggiori fatiche e disagi, e anche a maggiori pericoli, dovessero avere lo stesso trattamento degli agenti delle ferrovie concesse all'industria privata, i quali, in massima parte, prestano un servizio meno faticoso, meno disagiato e meno pericoloso.

E non sono d'accordo con l'onorevole Turati neppure nelle critiche che egli ha mosso ai risarcimenti. Se i miglioramenti ai ferrovieri dello Stato portano come conseguenza la diminuzione degli introiti dell'azienda, è il contribuente italiano, in definitiva, che ne sopporta le conseguenze.

Ma quando si tratta di ferrovie concesse all'industria privata, può lo Stato aggravare le spese d'esercizio di sua autorità, anche quando l'aumento del traffico non lo consente, senza accordare dei risarcimenti? Chi assume la costruzione e l'esercizio di una determinata linea, in base a un piano finanziario, ha calcolato in una determinata somma le spese di esercizio. Se, dopo stipulata la concessione, lo Stato interviene, si interpone fra il concessionario e gli agenti, ed impone delle norme per le paghe, per l'assunzione e la carriera del personale, in poche parole disciplina egli stesso, di sua autorità, il contratto di impiego fra il concessionario e gli agenti, aggravando le spese di esercizio, non ha forse anche il dovere di accordare i compensi necessari per fronteggiare i sacrifici che si impongono al conces-

sionario e che questi non potrebbe altrimenti tollerare?

TURATI, *relatore per la minoranza*. Ma siamo d'accordo!...

Chiedo di parlare per fatto personale.

POZZO. Sono sempre più lieto che ella continui a mettersi d'accordo con me, mentre, me lo perdoni, nel suo discorso non lo era affatto.

Ella invece ha fatto delle critiche spietate ai risarcimenti che la maggioranza della Commissione ha proposto, ed io ho creduto di compiere un dovere, difendendo questa parte del disegno di legge. La logica s'impone a tutti. Bisogna prescindere da considerazioni di partito, bisogna esaminare le cose obiettivamente con senso di giustizia ed equanimità per tutti. Allora si va per la via diritta. I compensi che sono stati accordati all'azienda ferroviaria di Stato con la legge del 13 aprile 1911 non potrebbero trovare applicazione, od avrebbero un'applicazione assolutamente inadeguata per le ferrovie concesse all'industria privata essendo quei compensi principalmente applicabili alle lunghe percorrenze. Ed allora la maggioranza della Commissione, nel suo senso di giustizia e d'equità, ha escogitato altri risarcimenti, che non meritano le acerbe censure dell'onorevole Turati. Egli ha trascorso quando è giunto ad affermare che i concessionari, i capitalisti hanno saputo in questa circostanza invertire a loro vantaggio la legge, far trionfare i loro interessi, trovando maggiore ascolto dei lavoratori.

Ciò non è esatto, onorevole Turati. Questa legge è fatta nell'interesse dei ferrovieri, ed i risarcimenti per i concessionari potranno essere accordati solo se saranno necessari e dovranno essere correlativi e subordinati ai miglioramenti degli agenti. Ed io debbo esprimere il rammarico che vi siano masse di lavoratori, le quali, eccitate da mestatori, dimostrino non solo scarsa fiducia ma anche scarso rispetto per il Governo e per il Parlamento.

CAMPANOZZI. Ma non è questa la questione.

POZZO. Onorevole Campanozzi, chiedo di parlare; sentirò ben volentieri il suo pensiero. Io dico che è scopo della legge migliorare le condizioni del personale delle ferrovie concesse all'industria privata e che, per raggiungere questo scopo, bisogna apportare i mezzi idonei. Non è forse questa la questione?

Devo anzi osservare che la Commissione non ha dato, per alcuni casi speciali, i ri-

sarcimenti necessari, indispensabili. Vi sono linee di così scarso traffico che vivono, si può dire, del sussidio dello Stato.

Nell'ultimo capoverso dell'articolo 11 si concede la diminuzione delle quote di partecipazione a favore dello Stato o degli enti concedenti per rimediare alle difficoltà che alcune circostanze speciali possono presentare. Ora, io faccio osservare che, quando non si raggiunge, e non si è in grado di raggiungere, e tanto meno di superare, il prodotto iniziale, oltre il quale il concessionario dovrebbe dare una quota di partecipazione, anche il provvedimento accordato dal capoverso dell'articolo 11 non serve affatto, e così restano senza i necessari risarcimenti precisamente le ferrovie che versano nel maggior bisogno, poco servendo ad esse, appunto per lo scarso traffico, anche i risarcimenti derivanti dai rimaneggiamenti delle tariffe: cioè dall'aumento del 6 per cento per i trasporti dei viaggiatori e delle merci a grande velocità, e del 3 per cento per i trasporti delle merci a piccola velocità.

Quindi io prego l'onorevole ministro e l'onorevole relatore della Commissione di precisare quali sono le altre modificazioni nei capitoli dei preesistenti atti di concessione che l'onorevole ministro dei lavori pubblici, d'accordo con l'onorevole ministro del tesoro, e sentite le Commissioni consultive, potrà in casi eccezionali concedere.

Dopo ciò non voglio tediare più oltre la Camera, e mi auguro che aleggino sempre in mezzo a noi il pensiero giuridico e il sentimento d'equità del compianto nostro collega Gianturco, al quale si deve il nuovo istituto; per procedere con passo sicuro in questa nuova via del diritto pubblico, che la mente geniale e il cuore generoso dell'illustre giurista e statista hanno lasciato in retaggio alla Camera e al paese. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. L'onorevole Turati ha facoltà di parlare per fatto personale.

TURATI, *relatore per la minoranza*. Due sole parole, per toglier di mezzo due equivoci, che veramente mi dispiacciono.

L'onorevole Pozzo mi rimproverò di voler escludere dal criterio dell'analogia di trattamento ogni considerazione relativa alla natura del servizio, ai prezzi del mercato, al tasso dei salari, ecc. Forse io non mi sono spiegato: ma io non ho inteso di escludere un bel nulla; semplicemente ho notato che l'analogia comprende già queste

considerazioni; che l'insistervi espressamente non solo è superfluo, ma è dannoso; che se voi parlate di analogia e poi dite « tenuto però conto del servizio, dei salari, della potenzialità economica della Compagnia, ecc. », distruggete l'analogia. Esempio pratico: nelle ferrovie dello Stato un manovratore, supponiamo, o un fuochista è pagato quattro lire. Voi potrete dire: quello della Nord Milano lo pagheremo per analogia soltanto tre lire; poi perchè i viveri in Brianza costano un po' meno, ridurremo a 2.50; poi, perchè non c'è lavoro notturno, faremo due lire; poi, dacchè la Società si lagna di far magri guadagni, scenderemo a 1.50. Infine, poichè per l'ammissione non occorre uguale coltura, si andrà a finire ad una lira. Questa è l'analogia quando voi la condite con tutte quelle droghe.

Secondo fatto personale. L'onorevole Pozzo mi accusa di avere attaccato i provvedimenti finanziari proposti dall'onorevole Carcano, provvedimenti di cui sono anzi ammiratore e che del resto sarei anche incompetente a criticare; mi guarderei bene dal farlo.

Il valore tecnico dell'onorevole Carcano come finanziere, e il suo valore morale di antico garibaldino sono superiori ad ogni discussione.

Ciò che io volli notare, ed in questo insisto, è che, dacchè si è fatta opera, sia pure giustissima, così efficacemente vantaggiosa alle Compagnie, è giusto pretendere che una legge — che vuol essere di equo trattamento per i lavoratori — dia anche ad essi e specialmente ad essi quanto loro spetta. E questo è ciò che l'attuale disegno di legge non fa.

PRESIDENTE. L'onorevole Cesare Nava ha facoltà di parlare.

NAVA CESARE. Non occuperò più tempo di quello che ha occupato l'onorevole Turati a svolgere il suo fatto personale.

Avrei anzi rinunziato a prendere la parola, se non avessi udito la difesa che ha fatto l'onorevole Pozzo della disposizione contenuta nell'articolo 4, e che tanto da parte dell'onorevole Patrizi quanto da parte dell'onorevole Turati si vorrebbe togliere dall'articolo stesso.

L'onorevole Pozzo ha preso a difendere la disposizione, per la quale il giudizio dell'equo trattamento dovrebbe essere subordinato a diverse considerazioni e cioè a quelle riguardanti le condizioni economiche locali, quelle del servizio ed infine le con-

dizioni finanziarie dell'azienda. Ora è certo che, le condizioni di vita potendo variare da un punto all'altro del paese e trattandosi di un personale che non si muove da una data regione, di queste condizioni locali si deve tener conto nel determinare quale sia l'equo trattamento per il personale ferroviario in una data località.

Ma io non posso assolutamente ammettere che questo giudizio sull'equo trattamento debba esser subordinato anche alla condizione finanziaria dell'azienda. Noi tutti ammettiamo che, perchè una industria possa essere vitale, bisogna coordinare i mezzi allo scopo, ai risultati che la industria stessa si propone. Ma vi sono elementi di produzione, i quali non ammettono assolutamente riduzioni.

Ha detto benissimo l'onorevole Turati, che se un'azienda va male, in quest'azienda si deve cercare l'economia nella semplificazione dell'organismo, perchè vi sono alcuni elementi che non si possono ridurre e mutare.

Se, ad esempio, in una locomotiva per ogni cavallo-vapore occorrono due chilogrammi di carbone all'ora, io non posso dire, se l'azienda va male ed intendo di fare economia: ebbene, impiegherò soltanto un chilogrammo per cavallo-vapore: il treno si fermerebbe. E nello stesso modo, noi non possiamo ridurre a metà quello che è il carbone necessario per la vita dell'uomo. Stabilito quale sia in una determinata plaga il carbone necessario per il funzionamento di questa macchina-uomo, noi abbiamo anche determinato quale sia l'entità dell'equo trattamento in quel dato posto. Ma una volta che abbiamo determinato tale minimo necessario, quando, cioè, abbiamo determinato il *minimum* di fabbisogno per le esigenze dei ferrovieri, quale importanza può avere al proposito la condizione finanziaria della azienda? Quando ho detto: a questi ferrovieri non posso dare meno di 2 lire o di 2.50 al giorno, che cosa importa a me di sapere se la Società faccia buoni o cattivi affari?

Tale condizione di cose non ha più nessuna influenza, perchè al di sotto dello stretto necessario nessuno intende di abbassare il trattamento, e quindi la disposizione della quale ci occupiamo si dimostra inutile.

Ma potrà diventare di danno per i lavoratori. Perchè, consacrando nella legge il principio che il giudizio sull'equo trattamento del personale possa (se anche non si vuol dire debba) essere sottoposto anche al

criterio delle condizioni finanziarie dell'azienda, noi veniamo a rendere giustificata da parte delle società esercenti la presentazione al Ministero di proposte, le quali non rappresenteranno più un equo trattamento, ma, essendo al di sotto di questo, costituiranno un trattamento iniquo. Ed avrà diritto la società proponente di dire: badate che voi avete consacrato nella legge il principio che, giudicando dell'equo trattamento, si deve tener conto anche della condizione finanziaria dell'azienda: le condizioni della nostra sono cattive, e noi quindi non possiamo fare un trattamento migliore al personale.

Per queste ragioni insisto presso il ministro ed il relatore, affinché accettino l'emendamento dell'onorevole Patrizi e dell'onorevole Turati...

TURATI, *relatore per la minoranza*. Benissimo! Mi faccio cattolico. (*Si ride*).

NAVA CESARE. Ma, poichè ho la parola, mi permetto di parlare brevemente anche sull'applicazione della legge. Con questa noi concediamo delle larghezze, dei favori alle società esercenti; e diamo questo risarcimento, come lo ha chiamato l'onorevole Pozzo, precisamente per offrire loro i mezzi onde poter far fronte agli oneri che impone l'equo trattamento del personale. Ora quale ragione vi potrebbe essere perchè noi avessimo da concedere i benefici quando non dovessimo nel momento istesso far ricadere sulle società gli oneri? Sarebbe un dono gratuito e quindi senza ragione di essere.

Credo quindi che, ammessa la giustizia di questo risarcimento, parrà parimenti giusto che il relativo godimento sia contemporaneo ai fatti onerosi che lo giustificano. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Congiu.

CONGIU. Onorevoli colleghi, non intendo fare un discorso, nè indugiarmi in uno studio analitico di raffronto tra i desiderata del personale addetto ai pubblici servizi di trasporto e le provvidenze dell'attuale disegno di legge. L'ora presente non lo consente.

Dirò telegraficamente le mie impressioni, nelle quali credo di avere autorevolmente assenzienti tutti i colleghi qui presenti della deputazione politica sarda, non escluso neppure l'onorevole Pala, se fosse presente.

Il disegno di legge, che l'onorevole Sacchi ha presentato, e che la Commissione parlamentare con amore, e vincendo non lievi difficoltà, ha nel suo ultimo testo migliorato,

ha fatto un passo innanzi nella via della desiderata soluzione.

Se pure non avesse altro merito, ha certamente quello di rendere più pratico, più efficiente il funzionamento di quell'istituto che la mente geniale di Emanuele Gianturco credè, e quello di chiamare a goderne i benefici un gran numero di persone che prima n'era escluso.

Notevoli soprattutto sono le disposizioni in ordine alle penalità, che si infliggono ai concessionari riluttanti alle prescrizioni della legge, l'arbitrato volontario per le controversie d'interesse collettivo, l'applicazione della tassa proporzionale di bollo sui trasporti di persone e merci e sui relativi biglietti e riscontri, la risoluzione intorno al modo ed alla misura della tassa di registro da applicarsi agli atti di concessione delle tramvie non sovvenzionate; la quale così pone fine ad un'annosa controversia gravida di pericoli.

Tra la proposta del disegno ministeriale, che portava ad un settennio il periodo dell'equo trattamento, ed i voti espressi negli Uffici della Camera per un quinquennio — ed io e molti altri colleghi fummo di questo avviso — la Commissione, a mezzo del suo illustre presidente e relatore, onorevole Carcano, ha trovato la formula conciliativa di un sessennio.

Degna di nota è la disposizione dell'articolo 5 del testo concordato tra la Commissione ed il Governo, in virtù della quale la data di modifica delle norme dell'equo trattamento viene fissata non già dalla loro approvazione, come era nel primitivo progetto ministeriale, ma dalla decorrenza stabilita nel decreto d'approvazione; il che vuol dire che il nuovo equo trattamento non potrà, per tutti quelli che v'erano sottoposti, andare oltre il 1º gennaio 1913. Sarebbe meglio, per rendere più chiara la portata di questa disposizione concordata tra Governo e Commissione, che si accettasse l'emendamento dell'onorevole Turati. Questi sei mesi d'attesa non saranno perduti, perchè saranno impiegati nella compilazione del regolamento, cui è subordinata l'applicazione della legge.

Due modificazioni vorrei che alla legge fossero apportate: l'una riguarda il personale ferroviario, l'altra il pubblico, entrambe determinate da considerazioni che sono di interesse generale, ma che più specialmente toccano la Sardegna.

Sono convinto che, se il personale ferroviario addetto a questi pubblici servizi di

trasporto si saprà bene agguerrire, con studio largo e serio, di tutti gli elementi che devono servire ad una pratica applicazione dell'equo trattamento, non pochi benefici potrà ritrarne; ma vorrei, perciò, che il criterio della equità non fosse limitato, ma sciatto libero, integro quale era nella legge del 1906.

D'altronde dobbiamo proprio noi sottoporre a vincoli il concetto della equità; noi cui nell'animo tuttora vibra limpido, perspicuo, squisito il sentimento dell'antica *aequitas* romana?

Lasciamo che i limiti siano fissati dalla Commissione consultiva. Perciò mi associo agli emendamenti degli onorevoli Patrizi e Turati che vorrebbero dall'articolo 4 del testo concordato, togliere tutte quelle indicazioni che, secondo me, sanno di casistica e come tali pericolose sempre.

E questo lo dico specialmente nell'interesse dei ferrovieri sardi, le cui condizioni di vita, lo creda l'onorevole ministro, lo creda la onorevole Commissione, massime quelle degli agenti delle ferrovie secondarie, sono gravi, quasi incredibili.

Potrei portare qui non pochi ed impressionanti dati, non lo faccio per un doveroso riguardo alla Camera, che vuole condurre sollecitamente alla fine la discussione di questa legge.

Ma quel modesto ed in fondo assai buono personale ha, massime in alcune categorie, dei salari, degli stipendi coi quali, indipendentemente da qualunque rapporto d'analogia con altre prestazioni di lavoro — rapporto nel quale pur il nostro rimane al di sotto — non è possibile assolutamente tirare la più grama vita. È questione contestata, onorevoli colleghi, non solo d'interesse politico-sociale, ma d'interesse supremamente umano.

Non voglio con ciò dire che dessi non vengano da questa legge ad avere dei miglioramenti, ma, per una benintesa opportunità politica, non vorrei che alla applicazione delle norme per il loro migliore vivere si creassero eventualmente degli ostacoli.

L'altra modificazione, a parer mio, da adottarsi sarebbe quella di togliere tutta quella parte dell'articolo 11 che riguarda l'inasprimento delle tariffe.

Grave è questa misura per tutti, gravissima per la Sardegna, dove le necessità economiche industriali non possono consentire un inasprimento nei trasporti, dove anzi, con ottimo indirizzo politico, finora si sono

avute delle provvidenze legislative che hanno diminuito le tariffe normali.

L'ultima legge del 21 luglio 1911, che ha la firma dell'onorevole Sacchi, ha lodevolmente sancito questa situazione.

Ella, onorevole Sacchi, sa quanti reclami le siano pervenuti da tutti gli enti locali, quante insistenze abbia presso di lei fatto la Deputazione politica sarda, perchè la legge del 21 luglio 1911 — la quale esonerava i trasporti sardi dall'aumento delle tariffe che gli articoli 14 e 15 della legge 13 aprile 1911, richiamati nell'articolo 11 dell'attuale disegno di legge, imponevano ai trasporti sulla rete di Stato — fosse un fatto compiuto. Io credo che l'articolo 11 dell'attuale disegno, quando otterrà la sua forza obbligatoria di legge, non possa annientare la portata della legge del 21 luglio 1911, perchè questa è una provvidenza d'indole speciale, che non può essere abrogata da una legge d'indole generale; e se lo potesse, non lo dovrebbe, perchè la Sardegna, anzichè inasprimento di tariffe che non può sopportare, richiede altre maggiori riduzioni ed agevolanze, delle quali ha bisogno per lo sviluppo della sua vita economica.

Capisco che per gli eventuali oneri, cui possano andare incontro le Società, occorrono dei mezzi.

Ma a questi si può e si deve provvedere in due modi, normalmente industriandosi di sapere leggere nei bilanci delle Società, onde non vengano occultate nella loro interezza le attività e siano ridotte alla misura giusta le passività.

Straordinariamente, quando, cioè, sia pienamente giustificato che le Società non possono sopportare i nuovi oneri che l'equo trattamento loro impone, allora si dovrà ricorrere, senza inasprire le tariffe, a quegli espedienti che il Governo ha in suo potere, abilmente maneggiando la formula di compartecipazione sul prodotto chilometrico lordo.

Il Governo può con questo mezzo provvedere, non solo alle necessità del maggior costo dell'equo trattamento, ma eziandio a completare il servizio in quelle linee dove fossero deficienti le coppie dei treni, come giustamente si chiede in Sardegna da molto tempo.

Con questi ritocchi, con questi intendimenti, la legge può essere tranquillamente votata e sarà quello che deve essere, opera di vera pacificazione, quale tutti ci auguriamo, massime in questa ora, tra due classi di persone, la cui vita è legata a quella in-



dissolubile armonia che nel movimento economico deve sempre coesistere tra capitale e lavoro. (*Bene! Bravo!*)

PRESIDENTE. Spetterebbe di parlare agli onorevoli Tovini e Strigari, ma non sono presenti.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Cabrini.

CABRINI. Vi rinunzio, riservandomi, ove occorra, di parlare sugli articoli.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Montresor, il quale svolgerà anche il seguente ordine del giorno, che egli ha presentato insieme con gli onorevoli Coris, Bettoni, Da Como e Pastore:

« La Camera invita il Governo ad applicare al residuo personale della Navigazione sul lago di Garda gli effetti dell'articolo 7 della legge 25 aprile 1893, che la stessa Rete Adriatica rispettò, prima che subentrasse lo Stato nell'esercizio ferroviario ».

MONTRESOR. Il mio ordine del giorno, firmato dai deputati del Garda e da altri, trova le sue ragioni in una disparità dolorosa di trattamento, che il ministro può togliere; e in via subordinata io glielo raccomando vivamente, anche come clausola della futura convenzione.

Il personale della navigazione del lago di Garda, già dipendente dalla Rete Adriatica e passato alla ditta Mangili, per la legge 25 aprile 1893, chiede che l'articolo 7 della legge stessa si applichi per tutti i suoi effetti dall'Amministrazione statale, come veniva applicato dalla Rete Adriatica, prima che subentrasse lo Stato.

Infatti questo personale, ormai ridotto a 25, che tra poco andranno in pensione, è iscritto alla Cassa pensioni dei ferrovieri dello Stato: perciò deve usufruire di tutte le prestazioni sanitarie, rimborso delle maggiori ritenute per Cassa pensioni, agli effetti dell'articolo 5 delle ex-Casse pensioni e di soccorso, come pure per quanto riguarda le concessioni di biglietti e di bagagli, che la Rete Adriatica aveva sempre concessi, appunto in armonia col predetto articolo 7 della legge 25 aprile 1893.

L'Amministrazione statale subentrata alla Rete Adriatica non può disconoscere questo diritto del vecchio personale, che trovava sul solo lago di Garda.

C'è anche una giustizia immediata da rendere, cioè la rifusione del denaro in più versato alle Casse pensioni dagli agenti operai.

L'onorevole ministro vede che la mia preghiera non porta oneri al bilancio: perciò mi auguro che egli voglia benevolmente applicare nient'altro che le leggi precedenti, posto che si tratta oggi di equo trattamento.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole De Tilla.

DE TILLA. Ho chiesto di parlare per esprimere un concetto, che veramente avrebbe trovato sede più opportuna nell'articolo primo, ma che io svolgo ora per soddisfare un desiderio dell'onorevole ministro.

La Commissione parlamentare, d'accordo con l'onorevole ministro, ha esteso la disposizione dell'equo trattamento al personale delle ferrovie e delle tramvie concesse ad imprese private, col sopprimere la frase « sovvenzionate dal Governo ». Cosicché la nuova disposizione legislativa è più larga, nel senso che si applica alle tramvie e ferrovie concesse ad imprese private, che non ebbero sovvenzioni dal Governo.

Ora è stato concordato un testo, in cui si dice che queste ferrovie e queste tramvie sono quelle extra-urbane. Ma tutto sta ad intendersi sul concetto dell'urbe; bisognerebbe spiegare se questo concetto di intercomunalità si riferisce anche a quelle ferrovie, a quelle tramvie a trazione meccanica, le quali servono all'interesse cittadino, allacciando la città con i villaggi.

Perchè vi sono molte ferrovie e tramvie a trazione meccanica che allacciano le città con villaggi i quali fanno parte del comune, che sono niente altro che frazioni del comune, e che, ciò non pertanto, non andrebbero comprese nella dizione adottata d'accordo fra Governo e Commissione, vale a dire dire di intercomunali o extra-urbane.

Perciò vorrei così dall'onorevole ministro, come dall'onorevole relatore della Commissione, a nome della Commissione stessa, una spiegazione, un chiarimento al riguardo, e l'assicurazione, che non verranno escluse quelle ferrovie o tramvie a trazione meccanica, le quali, non sovvenzionate dallo Stato, servono ad interessi tra le città ed i villaggi, pur facendo parte questi ultimi della città stessa; cosicché la frase o sia modificata, oppure abbia la dichiarazione autentica ed esplicita dell'onorevole ministro proponente.

PRESIDENTE. Non vi sono altri oratori iscritti.

CARCANO, *presidente e relatore per la maggioranza*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CARCANO, *presidente e relatore per la maggioranza*. Cercherò di essere breve. So che non è il giorno di un lungo discorso, benchè la materia sia complessa. Posso promettere di non ripetere nulla di quanto è detto nella relazione della maggioranza della Commissione, con un solo voto contrario; non essendo ammissibile lo indovinare come pensassero gli assenti. E ciò dico a rettifica di quanto è stato, poco fa, asserito dall'onorevole relatore della minoranza.

Per essere breve, toccherò le quistioni che furono trattate o che formano oggetto di emendamenti, e lo farò in forma sintetica, senza rispondere partitamente ai singoli oratori.

Io spero vorranno scusarmi, e intanto vivamente li ringrazio; li ringrazio tutti, quelli che hanno parlato bene della relazione, e quelli che ne hanno parlato male; anche ad essi sono grato, poichè mi hanno dato motivo di mettere meglio in chiaro quale sia la vera portata del disegno di legge in discussione.

Seguo l'ordine degli articoli, e, passandoli in rapida rassegna, riferirò anche sulle petizioni che pervennero alla Commissione dopo la pubblicazione della relazione.

All'articolo 1°, venne fatto l'appunto che era equivoca o non esatta la dizione « tramvie extraurbane », perchè poteva dubitarsi fossero in esse comprese anche quelle del suburbio, delle quali ha parlato or ora l'onorevole De Tilla.

Però la Commissione, d'accordo col Ministero (tutto il lavoro ha proceduto sempre di pieno accordo con gli onorevoli ministri proponenti e poi anche con i ministri delle finanze e del tesoro), ha introdotto nel nuovo testo, quello oggi in discussione e del quale solo dobbiamo parlare, all'articolo 1, la dizione più esatta e più chiara « tramvie intercomunali » qual'è stata usata in altro dei successivi articoli.

Un'altra questione, assai più grossa, fu fatta intorno all'articolo 1; ed anche su questa vi sono petizioni recentissime e proteste degli industriali, che non vorrebbero veder comprese nella nuova legge le tramvie non sussidiate dallo Stato.

Su questo punto avremo occasione di ritornare parlando dell'articolo 11, dove si tratta dei compensi.

Per ora mi limito ad osservare che dalla discussione d'oggi, piuttosto che rischiarata, mi sia lecito dirlo, è stata assai oscurata la portata dei provvedimenti ora proposti al vostro esame.

Nessuno, per esempio, ha avvertito che estendere le norme dell'equo trattamento al personale delle tramvie non sussidiate dallo Stato significa aggiungere il personale di 4,200 chilometri di tramvie (forse lo disse il collega Pozzo), per le quali sono impiegate circa 20 mila persone. Ma su ciò, come dissi, torneremo nell'esaminare l'articolo 11.

All'articolo 2 furono presentati due emendamenti: uno del collega onorevole Cabrini, e un altro dell'onorevole Coris, riguardo alla composizione della Commissione permanente consultiva per l'equo trattamento. Ma permettetemi anzi tutto di fare una breve aggiunta alla storia di fatto esposta dall'onorevole Turati. L'onorevole collega opportunamente ha ricercato le origini di questo disegno di legge, ed ha messo in rilievo che non si tratta oggi di creare un istituto nuovo.

L'istituto così chiamato dell'equo trattamento deriva dalla legge 29 giugno 1906, ed è dovuto alla mente geniale di Emanuele Gianturco.

Altri l'hanno ricordato: sia lecito anche a me mandare un saluto alla cara memoria del compianto carissimo amico Gianturco, con l'augurio che la sua bell'anima riviva nei suoi bravi figliuoli. (*Approvazioni*).

Riprendiamo la storia dei precedenti. Ha detto bene l'onorevole Turati: l'istituzione della Commissione dell'equo trattamento all'atto pratico ha incontrato difficoltà insuperabili. L'esperienza ha dimostrato che la legge del 1906 era difettosa, non era abbastanza efficace. E perchè non lo era? Questo è il punto da chiarire. Non era abbastanza efficace, perchè mancavano alla Commissione permanente i mezzi e le ragioni per poter obbligare le Società o gli esercenti delle ferrovie (allora si trattava soltanto delle ferrovie) a portare notevoli miglioramenti alle retribuzioni del personale e al suo trattamento di riposo.

Nell'articolo 4, che è stato tanto criticato, per definire in qual cosa consista l'equo trattamento, è usata una formula che già leggesi nel regolamento per l'esecuzione della legge del 1906. Ma se anche non fosse scritta nè nel regolamento, nè nella legge, è scritto nella logica, nella necessità ineluttabile. Chi non ne ha non ne può dare; è quindi inevitabile il tener conto anche delle condizioni dell'azienda.

Voi dite: noi non dobbiamo qui occuparci degli interessi delle Compagnie: non dobbiamo pensare a procurare benefici agli esercenti delle ferrovie e delle tramvie: noi

dobbiamo provvedere soltanto a migliorare le condizioni economiche dei lavoratori.

Orbene, qui sta l'errore: il benessere degli operai e degli agenti è necessariamente connesso col benessere e la prosperità dell'industria per la quale lavorano.

Se mettete le aziende in condizione di dovere andar male, di cessare o fallire, che aiuto date voi ai lavoratori? Li mettete sul lastrico, li mandate alla rovina. Su questo punto non vi può essere, non vi deve essere, e nemmeno nella Commissione vi è stata, divergenza veruna.

Se non si apprestano dei mezzi, non si raggiunge lo scopo. Se noi non diamo agli esercenti l'industria dei trasporti la possibilità di compensi per fronteggiare i nuovi oneri, facciamo opera vana: e la Commissione consultiva si troverà da capo nella penosa condizione di non poter imporre un trattamento migliore a favore del personale.

Quest'altro dato di fatto giova chiarire: In quali condizioni economiche e finanziarie versa l'industria dei trasporti? Voi lo sapete: non su di un letto di rose. Nessuno può dire che i dividendi agli azionisti delle società ferroviarie e tramviarie siano lautissimi, e che sia facile raccogliere, come sarebbe tanto desiderabile, i capitali occorrenti a nuovi impianti di ferrovie e di tramvie e di linee di navigazione interna.

La verità vera è che l'industria dei trasporti versa in condizioni difficili. Voi ne sapete bene le cause: il rincaro del combustibile; la necessità di tramutare ferrovie e tramvie a vapore in elettriche, per poter crescere il numero dei treni senza incontrare un eccessivo aumento di spesa; la necessità di tenere basse le tariffe, per poter vincere o vivere nella lotta di concorrenza; e via via.

Voi sapete tutte queste cose; e chiunque voglia esaminare il problema con equità e con sereno giudizio non può non riconoscere che la direttiva della nuova legge deve essere questa: di non trascurare il giusto equilibrio: da una parte apprestare benefici al personale, sia per la retribuzione sia per il trattamento di riposo; e d'altra parte, dare all'industria equi compensi che controbilancino gli oneri, in modo che l'industria stessa non soffra, non si indebolisca e non muoia, e anzi, si ravvivi e cresca e si estenda, come il progresso del paese esige. Questa dev'essere la nostra meta.

All'articolo 2, già lo dissi, sono stati proposti due emendamenti. Il primo è stato

svolto dall'onorevole Coris. La Commissione ritiene non sia accettabile.

L'onorevole Coris vorrebbe vi fossero sempre, fra i componenti la Commissione, che ha una funzione non meno delicata di quella dei giudici, persone appartenenti alle classi dei ferrovieri, tramvieri e naviganti, che sono parti interessate: e lo vorrebbe con un metodo di elezione che richiederebbe mesi parecchi.

Il personale è chiamato dall'articolo 3 a comparire davanti alla Commissione, a far valere le proprie ragioni; e nello stesso articolo è anche rimesso ad un regolamento lo stabilire il modo di eleggere i delegati. E ciò sta bene. Ma ben altra cosa sarebbe tramutarli in giudici ed introdurli nella Commissione consultiva, la quale deve vagliare le ragioni degli industriali da una parte e dei lavoratori dall'altra.

Vi è poi un emendamento dell'onorevole Cabrini; e questo, se i ministri consentono, pare alla Commissione che possa essere secondato, però con una formula diversa.

L'onorevole Cabrini osserva che attualmente nella Commissione consultiva permanente, dapprima saviamente indirizzata e presieduta dall'onorevole Tedesco e poi da un altro uomo eminente, che abbiamo la fortuna di avere da alcuni giorni nostro collega, l'onorevole Roberto De Vito, vi sono, secondo il regolamento vigente, due egregi funzionari del Ministero del commercio, tutti e due competentissimi, il capo degli uffici di previdenza e il capo degli uffici del lavoro.

È bene che questo stato di cose continui, e quindi, da parte della Commissione, non vi sarebbe difficoltà a portare (come era nel disegno di legge ministeriale) il numero dei componenti la Commissione a dodici, comprendendo, invece di uno solo, due funzionari del Ministero di agricoltura, industria e commercio, il quale ha la doppia competenza della previdenza e del lavoro.

All'articolo 3 nessuna osservazione è stata fatta e nessun emendamento è presentato.

All'articolo 4 si sono appuntate specialmente le armi degli oppositori. Ma, ascoltando l'onorevole Coris, l'onorevole Turati e qualche altro collega, pensavo fra me che anche fra i partiti come fra gli uomini vi sono curiose differenze caratteristiche: gli uni badano poco alla forma e molto alla sostanza (ed io sono fra questi); gli altri assai più che alla sostanza badano alla forma, all'apparenza.

Se si vuole fare una questione sostan-

ziale, tutta la divergenza intorno all'articolo 4 sfuma. I ferrovieri conoscono bene i loro interessi, forse meglio dei loro patroni. Quando facevano obiezioni all'articolo 4 del primo disegno, avevano qualche ragione, perchè allora non erano sufficienti i compensi dati agli industriali, ossia, non erano sufficienti i mezzi dati alla Commissione permanente consultiva per poter imporre dei miglioramenti notevoli a favore del personale. Perciò non a torto si preoccupavano della definizione dell'equo trattamento, e temevano che ogni vantaggio sfumasse, dovendosi tener conto delle condizioni economiche dell'azienda. Da uomini pratici, dubitavano che si offrisse a loro un bel piatto, ma senza contenuto.

Oggi la cosa è ben diversa. Di fronte al nuovo testo, ferrovieri e tramvieri ben comprenderanno che le critiche non hanno più ragion d'essere, appunto perchè si sono aggiunti altri compensi a quello indicato dal disegno di legge ministeriale che consisteva unicamente in un aumento delle tariffe, compenso intorno al quale, ed a ragione, hanno fatto serie osservazioni alcuni degli oratori che mi hanno preceduto, come gli onorevoli Cao-Pinna e Congiu.

Credo anch'io e crede la Commissione che in molti casi l'aumento delle tariffe è inattuabile, ossia, tornerebbe dannoso; e appunto perciò il secondo capoverso dell'articolo 11 prevede il caso che i compensi indicati al comma precedente non siano applicabili o non siano adeguati, e aggiunge altri compensi di varie specie, e di molto valore, come son quelli derivanti dalla facoltà di variare i patti dei capitolati di concessione.

Dunque ora c'è quel bilancio che prima non era perfetto, ora c'è un pareggio tra oneri e benefici; e pertanto la questione della formula dell'articolo 4 diventa una questione, mi sia permesso dirlo, quasi bizantina.

Si dice nell'articolo 4 quello che, come ho detto poc'anzi, è scritto nella logica e nella ragione, e nella irriducibile necessità delle cose e delle leggi economiche.

La Commissione permanente, ottima, che fu nominata per la legge del 1906, doveva necessariamente arrestarsi quando incontrava una società che non desse nessun dividendo o il dividendo dell'uno e mezzo o del due per cento, perchè pochissime sono quelle che danno dividendi discreti; e che ne diano di grossi non ve n'è, salvo forse una eccezione, della quale parlerò più tardi.

Oggi i termini della questione sono mutati, e il compito della Commissione, che prima era insolubile, diviene agevolato.

Quindi, gli onorevoli colleghi che hanno proposto variazioni all'articolo 4, dopo questi chiarimenti e dopo quelli maggiori che potranno essere aggiunti dagli onorevoli ministri, vorranno aderire, io spero, alla mia preghiera di non insistere nei loro emendamenti.

All'articolo 5, prima del nuovo testo, vi era una divergenza non lieve. Allora si parlava della durata di un settennio: i contraddittori trovavano che tale periodo di tempo era troppo lungo; e di più lamentavano la mancanza di chiarezza della disposizione transitoria, dubitando essi che per un nuovo settennio si dovesse attendere la revisione e la migliorìa del trattamento del personale.

Il Ministero, apprezzate queste osservazioni, si è con la maggioranza della Commissione, (potrei dire con tutta la Commissione) persuaso della convenienza di stabilire la durata di sei anni e di rendere più chiare le disposizioni transitorie.

Dunque, nessuna questione ci può esser più. L'onorevole ministro confermerà quello che sto per dire, che cioè, nel fatto, le norme per l'equo trattamento hanno tutte, meno una, la decorrenza dal primo gennaio 1907. Quindi la scadenza del sessennio è assai prossima. E non vedo quale significato avrebbe sostituire il termine dei cinque anni, quando un periodo più lungo è già trascorso.

TURATI, *relatore per la minoranza*. Si vuole il quinquennio per l'avvenire.

CARCANO, *presidente e relatore per la maggioranza*. Certa cosa è che la controversia, intorno all'articolo 5 si può dire eliminata dopo la presentazione del nuovo testo con cordato.

L'articolo 6 e gli articoli 7 e 8 riguardano gli istituti di previdenza. Dell'articolo 7 nessuno ha parlato, sia permesso a me di dirne una parola.

TURATI, *relatore per la minoranza*. È un buon articolo.

CARCANO, *presidente e relatore per la maggioranza*. La ringrazio, onorevole Turati; poichè ella, poc'anzi, nella foga del dire (è un male comune agli oratori) si è lasciato un po' trascinare: sul principio camminava bene; ma poi ella si è messo a correre senza freno su di una china che lo ha condotto in un precipizio. Ha fatto diventare il disegno di legge una cosa irrisoria, una canzonatura; sono sue parole.

Ma guardiamo invece le cose obbiettivamente. L'onorevole Coris, per esempio, ha inventato una proposta Carcano intesa a preparare il fondo per le pensioni col semplice contributo del due per cento. Lasciamo andare che non si tratta di proposta Carcano, bensì della proposta ministeriale, che la Commissione ha accettata, perchè essa significa ben altra cosa.

Probabilmente alcuni dei critici non hanno avuto il tempo di leggere i precedenti legislativi e di considerare bene l'articolo primo, dove è il nerbo e l'epilogo di tutta la nuova legge. Ivi si dichiarano da applicarsi gli articoli 21 e 22 della legge del 1906 con le varie modificazioni e molte aggiunte nuove, allo scopo appunto di correggerne i difetti, di colmarne le lacune.

E così si rispettano e si mantengono le buone norme di previdenza contenute negli articoli 21 e 22 della legge del 1906; e così continua l'opzione fra i due metodi: la iscrizione alla Cassa nazionale di previdenza, ovvero la Cassa speciale, la quale però deve recare benefici non inferiori a quelli dati dalla Cassa nazionale..

Poi si aggiungono benefici nuovi con le disposizioni contenute negli articoli 6, 7 e 8 del disegno di legge.

Si sottopongono anzitutto all'approvazione dei ministri dei lavori pubblici e della agricoltura, sentiti i Consigli competenti, le convenzioni con la Cassa nazionale di previdenza e gli statuti delle Casse speciali, e, si noti bene, non soltanto i nuovi, ma anche, in base all'articolo 19 delle disposizioni transitorie, le convenzioni e gli statuti già approvati.

E con l'articolo 7 si dà un nuovo beneficio tangibile: si stabilisce che i lavoratori addetti ai servizi di trasporti, quando appartengono alla classe degli operai, hanno diritto a ricevere dalla Cassa nazionale di previdenza la quota di concorso delle dieci lire annue, il che pur contribuisce a migliorare il fondo di previdenza e a preparare una rendita vitalizia non così stremata ed esigua, come l'ha calcolata l'onorevole Turati.

E' vero che l'onorevole Turati ha citato una grande autorità, di fronte alla quale io m'inchino, il professore Gobbi, ma tuttavia non esito a dichiarare che il conto testè riferito dall'onorevole Turati è erroneo, forse perchè basato su dati non esatti.

Non so se siasi tenuto conto della quota annua di concorso, della quale ho parlato, e del contributo del quattro per cento a carico dell'industriale e di altrettanto a ca-

rico dell'agente, e poi dell'aumento del due per cento dall'una e dall'altra parte. (*Interruzione del deputato Turati*).

Vero è che per preparare con cautela e larghezza un trattamento pieno di pensione si preferirebbe dai tecnici far salire il versamento totale annuo fino al 14 per cento. Ma la differenza non è grande. E ad ogni modo non si dica che qui si facciano delle disposizioni mancanti di serietà. Si riconosca che invece si fanno delle disposizioni che migliorano di assai lo stato attuale delle cose, e senza escludere che qualche cosa d'altro si possa fare in avvenire.

Osservo a coloro che si sono occupati di quest'argomento che, secondo le nostre proposte e secondo la legge vigente, ogni quinquennio si dovrà fare il bilancio tecnico. Se, alla chiusura del primo quinquennio, risulteranno delle deficienze ed emergerà la convenienza di aggiungere qualche altra cosa, si potrà fare e si farà, come è avvenuto pel Monte pensioni dei maestri; per il quale, ogni volta che si chiuse il bilancio tecnico quinquennale, si sono portate davanti al Parlamento delle proposte di migliorie.

Vengo all'articolo 9. In primo luogo devo avvertire l'onorevole presidente, che, per una svista, è stato stampato: Nelle controverse d'indole collettiva fra il personale e i concessionari « delle ferrovie ». Quel « delle ferrovie » va cancellato.

PRESIDENTE. Di questo sarà meglio parlare all'articolo 9.

CARCANO, *presidente e relatore per la maggioranza*. Scusi, mi permisi dirlo adesso per risparmiare discorsi: sapevo che l'onorevole Giovanelli, per esempio, si era accorto dell'errore, e mi premeva di tranquillizzarlo.

Siamo all'articolo 11, che è la parte più importante della legge. Dirò poche parole. Risponderò soltanto ai colleghi Cao-Pinna, Congiu ed altri che nessuno dei loro timori ha ragione di essere, che anzi essi hanno ragione di compiacersi di questa legge e delle disposizioni contenute nell'articolo.

Nel loro animo caldo d'affetto, come il mio, per la loro isola, è sorto il dubbio che sia obbligatorio l'aumento delle tariffe e che non sia di sicuro effetto la disposizione aggiunta che consente di scemare le quote di compartecipazione a favore dello Stato.

Il caso delle ferrovie sarde merita di essere chiarito.

La Società delle secondarie sarde esercita una rete abbastanza estesa, ma con un

cattivo o ben scarso servizio, per colpa del capitolato di concessione, con condizioni che si possono dire veramente strane. Ha poco meno di 5,900,000 lire di sovvenzione chilometrica dallo Stato.

SCANO. Ma sono due le Società: questa è per la Reale.

CARCANO, *presidente e relatore per la maggioranza*. La sovvenzione è molto ragguardevole; ma vi è nel capitolato un patto che riserva allo Stato la compartecipazione del 40 per cento sui prodotti lordi.

E notate (voi lo sapete meglio di me) che il coefficiente della spesa normale d'esercizio dovrebbe essere intorno all'80 per cento. Che ne consegue? Se la Società facesse un buon servizio con molti treni e tariffe miti, secondo i giusti desideri degli egregi colleghi sardi, la Società perderebbe, sul maggior prodotto lordo, circa il 20 per cento.

Ecco perchè la Commissione, anche prima che venisse alla luce la proposta dell'onorevole Cao-Pinna, già aveva deliberato di proporre una disposizione che permetta al Governo di limitare la quota di partecipazione a lieve misura; per raggiungere lo intento di abbassare le tariffe, aumentare i treni e il traffico e servire il paese.

L'onorevole Cao-Pinna accennava al dubbio che ciò non si faccia. Ma non vi è ragione di dubitare: se mai tardasse il ministro dei lavori pubblici, si muoverebbe il ministro del tesoro; perchè è interessato anche lui. Oggi, col quaranta per cento di partecipazione, lo Stato non prende nulla: perchè, essendo stabilito il prodotto iniziale non soggetto a quota di partecipazione in lire duemila (soltanto), la Società fa il servizio più misero che si possa immaginare per non incassare più di duemila lire all'anno: fa un servizio che si può rassomigliare a quello che faceva, un tempo, la diligenza di Marino. E se la Sardegna si lagna, ne ha ben ragione.

La nuova disposizione permette di togliere di mezzo questo grave inconveniente e di dare al paese la giusta soddisfazione dei suoi bisogni.

Se l'ora lo consentisse, vorrei dire che tutto il sistema della partecipazione ai prodotti lordi, merita d'esser riformato: è un sistema troppo empirico, difettoso e poco razionale.

Certamente sarebbe più equa la partecipazione dello Stato agli utili netti, come avviene, per esempio, per gli Istituti di emissione.

Sull'articolo 11 v'è un emendamento dell'onorevole Turati, del quale non ho compreso il significato. L'onorevole Turati propone di sopprimere l'ultimo comma, il quale dice: « Le disposizioni contenute nel presente articolo valgono in quanto siano applicabili anche per le tramvie intercomunali... ».

TURATI, *relatore per la minoranza*. Ne parleremo all'articolo.

PRESIDENTE. Onorevole relatore, forse sarebbe più breve la discussione, se si lasciassero gli argomenti speciali agli articoli.

CARCANO, *presidente e relatore per la maggioranza*. Facendo come fo, credo d'abbreviare; poichè non avrò più bisogno di parlare sugli articoli.

All'articolo 13 c'è una disposizione molto importante, sulla quale è pervenuta alla Commissione una petizione che tocca argomento di competenza del ministro di grazia e giustizia.

Si osserva essere ottima la disposizione intesa ad ampliare la facoltà d'emettere obbligazioni; ma si soggiunge ch'essa sarà interamente inefficace e non avrà pratica attuazione, se non si riformano anche altri articoli del codice di commercio, quelli che riguardano le formalità per l'emissione d'obbligazioni, e richiedono un numero così grande di votanti che non è mai raggiungibile.

L'onorevole guardasigilli, in una privata conversazione, mi disse che volentieri avrebbe dichiarato alla Camera il suo proposito di presentare al più presto al Parlamento un disegno di legge per una migliore e più semplice disciplina delle Società commerciali...

NITTI, *ministro di agricoltura, industria e commercio*. È una materia che abbiamo allo studio.

CARCANO, *presidente e relatore per la maggioranza*. ...di competenza anche del Ministero di agricoltura, industria e commercio.

Io confido che dal banco del Governo mi sarà confermato che alla ripresa dei lavori parlamentari verrà davanti al Parlamento la desiderata riforma, che è veramente indispensabile, e più che matura.

Avrebbero meritato di essere poste in rilievo le nuove provvide proposte che riguardano le tasse di bollo. E le meriterebbe altresì quella riguardante la tassa di registro per le concessioni di tramvie; poichè l'articolo 17 tronca aspre controversie e libera l'Amministrazione finanziaria da perniciosi litigi e le società da crucci e da molesti dispendi.

Sulle disposizioni transitorie ci sono due emendamenti, l'uno dell'onorevole Patrizi e l'altro dell'onorevole Turati. Ma dopo le spiegazioni che ho avuto l'onore di dare alla Camera, ritiene la Commissione che ambedue i detti emendamenti non abbiano più ragione di essere.

Credo di aver detto abbastanza per poter concludere che molto volentieri la Camera darà i suoi suffragi alle proposte concordate tra Ministero e Commissione, le quali soddisfano in equa misura, conciliandole, le varie esigenze dell'industria e del lavoro.

Onorevoli colleghi, non a me solo, ma a molti è parso che la Camera non poteva scegliere un giorno ed un modo migliore per chiudere questo periodo parlamentare: oggi ricorre l'anniversario della vittoria di San Martino e Solferino, che diede all'Italia l'indipendenza, e ha cementato col sangue, fra due nazioni sorelle, un vincolo di affetto che non si estinguerà giammai; oggi è anche l'onomastico dell'illustre e forte uomo che è al timone dello Stato e al quale porgo tutti i migliori auguri. E quanto al modo, come chiudere meglio i nostri lavori che approvando un disegno di legge ispirato da alte finalità di ordine economico e sociale? È un disegno di legge che vuol dare non speranze, non vane promesse, ma effettivi ed efficaci provvidenze per migliorare le condizioni della numerosa classe dei lavoratori addetti ad uno dei più importanti servizi pubblici; è in pari tempo, con equa misura, vuole non incagliare, bensì agevolare, quella industria dei trasporti, che è tanta parte della vita economica del paese. (*Vive approvazioni — Congratulazioni*).

*Voci.* La chiusura! La chiusura!

**PRESIDENTE.** Onorevoli colleghi, lo sanno benissimo, non si può votare la chiusura se non dopo che abbia parlato l'onorevole ministro.

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

**SACCHI, ministro dei lavori pubblici.** Onorevoli colleghi, il discorso esauriente dell'onorevole relatore, che era stato preceduto da quella bellissima relazione, la quale aveva posto il problema chiaramente e aveva dato larga esplicazione a tutte le parti di questo disegno di legge, mi permette di limitarmi a brevi dichiarazioni.

Il disegno di legge è stato oggetto di critica da due parti opposte, cioè da parte del personale e da parte delle Società esercenti.

**CARCANO, presidente e relatore per la maggioranza.** È verissimo.

**SACCHI, ministro dei lavori pubblici.** Questo fatto dimostra già per sé, che il disegno di legge, come era stato presentato, si teneva in quel giusto mezzo che è sempre il miglior modo per rispettare le esigenze contraddittorie. Ma poi è un fatto che esso è stato molto ampliato dalla Commissione, ed il Governo ha, colla Commissione, volenterosamente collaborato...

**CARCANO, presidente e relatore per la maggioranza.** È verissimo.

**SACCHI, ministro dei lavori pubblici.** ... ed ha ascoltato tutti i suggerimenti e tutti i consigli che sono venuti colle forme debite, non curando ed anzi deplorando le inconsulte agitazioni che sono state provocate ad arte; perchè sappiamo essere stata falsamente sparsa la voce che non si voleva discutere questo disegno di legge, e poi, quando si ebbe la certezza che invece esso sarebbe stato certamente discusso dal Parlamento, allora si sparsero le voci che le presenti proposte non davano nessuna soddisfazione alle giuste esigenze del personale.

E qui elementi torbidi ed agitatori, cogliendo il pretesto da queste false dicerie, hanno eccitato ad uno sciopero inconsulto che ha per vero movente la pretesa statizzazione delle ferrovie della Sardegna, e non già le disposizioni dell'equo trattamento. (*Bene! Bravo!*)

**CAMPANOZZI.** Sono state le Compagnie.

**SACCHI, ministro dei lavori pubblici.** Io non dico questo: dico che ha per vero movente la statizzazione.

Non posso però lasciar passare una affermazione che fu fatta dal rappresentante della minoranza della Commissione, e cioè che fino ad ora non si fosse fatto nulla, che la legge del 1906 non avesse recato alcun beneficio...

**TURATI, relatore per la minoranza.** Non l'ho detto.

**SACCHI, ministro dei lavori pubblici.** Ecco: all'onorevole Turati per quella foga oratoria, di cui ha parlato l'onorevole Carcano, quando ha riferito le sue parole, avviene spesso di enunciare delle affermazioni che poi egli stesso sente nella sua equanimità di dover correggere; ed allora ci possiamo anche trovare d'accordo. (*Commenti*).

Ella, onorevole Turati, ha dovuto fare molti sforzi per dimostrare che questa legge non sia molto utile anche al personale. Ma ella deve rammentare che la legge del 1906, che si era detta insignificante, aveva esteso ad 11 mila agenti i suoi benefici ed aveva fatto in un solo anno aumentare le retribuzioni da 9 milioni e mezzo a 10 mi-

lioni e 600 mila, e dopo due anni dalla sua promulgazione aveva fatto aumentare la retribuzione a 11 milioni e 400 mila. E questo senza tener conto delle competenze accessorie.

La percentuale di aumento da un minimo di 10 per cento era salita in taluni casi persino al 53 per cento, oltre i vantaggi derivanti dagli organici, e cioè dalla carriera assicurata e dal trattamento di previdenza che era stato reso obbligatorio.

E questi effetti utili che si sono avuti per il personale sono stati il frutto di un lavoro enorme, di un lavoro paziente e di una grande sollecitudine e di un grande zelo spiegato dalla Commissione dell'equo trattamento, che fu presieduta dal mio amico e collega il ministro del tesoro, onorevole Tedesco, il quale ha sempre portato un senso di grande equanimità e di grande sollecitudine per gli interessi sociali affidati all'opera sua.

Quindi non si può dire ch'essa stato insignificante o quasi nullo l'effetto della legge del 1906, perchè quella legge ha costituito un primo notevole passo, mentre questa costituisce un grandissimo miglioramento tanto per il personale quanto per le Società.

E questa duplicità di effetto è assolutamente necessaria perchè la legge possa avere la sua applicazione.

I benefici del personale si possono riassumere in questo: si è data la sanzione che mancava nella legge del 1906. Questo istituto era sorto come un istituto di mero diritto pubblico, indipendentemente dalle conseguenze di esso nei riguardi degli interessi delle Società; ma d'altra parte si era mancato di curare che fosse reso obbligatorio il pronunziato della Commissione, e così si sono verificati casi in cui le pronunzie della Commissione non hanno potuto avere effetto utile, appunto per la mancanza della sanzione.

Ora questa sanzione viene introdotta con le penalità stabilite dalla legge per qualsiasi contravvenzione alle disposizioni di questa legge ed a quelle degli articoli 21 e 22 della legge del 1906, le quali, come l'onorevole relatore con molta chiarezza ed acutezza ha messo in evidenza, si debbono collegare a questa legge, di cui, diversamente, non si potrebbe comprendere la portata, specie nelle disposizioni che riguardano la previdenza.

È migliorato dunque il trattamento di previdenza, e molto migliorato perchè il contributo di aumento non è soltanto del

2 per cento, ma va in aumento ai contributi già prima deliberati.

Bisogna guardare al complesso, e d'altra parte il mio collega, ministro di agricoltura, industria e commercio, mi ha già detto come questa materia debba essere argomento di revisione; e dovendosi poi formare i bilanci tecnici dalle Società, nelle convenzioni che si debbono approvare dal Governo, dopo sentita la Commissione consultiva, è evidente che tutto quanto sarà necessario per ottenere una efficace previdenza sarà applicato in virtù delle disposizioni di questa legge.

Ma il beneficio maggiore e più sostanziale è quello della riduzione della durata delle convenzioni dal decennio, portato dalla legge vigente a sei anni.

È vero, siamo passati per il gradino dei sette anni; ma così succede sempre in tutte queste provvidenze legislative di ordine sociale, che dopo la prima presentazione, passando attraverso il lavoro delle Commissioni parlamentari, subiscono sempre dei miglioramenti e delle modificazioni, appunto per quello spirito di equanimità e di rettitudine che ha sempre guidato il Parlamento e al quale ha accennato benissimo l'onorevole Marco Pozzo.

E questo termine di sei anni io credeva anzi che fosse accolto senz'altro anche dalla minoranza della Commissione perchè nella sua relazione la stessa minoranza (diciamo minoranza, mentre non si tratta che del solo onorevole Turati)...

TURATI, *relatore per la minoranza*. Siamo tre frazioni!

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. ... aveva detto che se almeno si fossero dati sei anni di durata, si sarebbe trovata realmente soddisfatta, mentre dal discorso odierno dell'onorevole Turati pare che così non sia.

Ma è un fatto che nel corso dell'elaborazione di questo disegno di legge, avendo il rappresentante più acceso dei lavoratori osservato che il sessennio poteva essere accettato, parve alla Commissione ed al Governo che accoglierlo avrebbe posta la questione su basi tali di equità che dovevano essere riconosciute anche dalla minoranza della Commissione.

TURATI, *relatore per la minoranza*. Purchè ci sia la revisione straordinaria!

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. La revisione straordinaria diventa implicita. Ma perchè dobbiamo fare una disposizione che ordini una revisione straordinaria, quando, per la necessità stessa delle cose,



la revisione diventa ordinaria ed è la conseguenza della stessa disposizione?

Perchè, come ben disse l'onorevole relatore, quasi tutte le Società hanno nei loro organici le norme vigenti di equo trattamento, approvate con decorrenza dal 1° gennaio 1907.

Sono quarantasette le Società esercenti, che hanno le norme di equo trattamento, approvate con decorrenza dal 1° gennaio 1907. Quindi l'opportuna modificazione, introdotta d'accordo con la Commissione nell'articolo 5, e con cui si stabilisce la decorrenza delle norme e non la data del decreto di loro approvazione, coordinata con le disposizioni transitorie, che applicano il sessennio anche alle disposizioni di equo trattamento esistenti, porta per necessità di cose che col 1° gennaio 1913 la revisione si può fare per tutte le Società. Occorrerà certamente del tempo, ma potrà essere data la decorrenza dal 1° gennaio 1913.

Quindi le proposte formulate tanto dall'onorevole Turati, quanto dall'onorevole Patrizi, che con molta equità, giacchè siamo in argomento di equo trattamento, ha riconosciuto — ed io lo ringrazio — come questa legge raggiunga lo scopo propostosi, credo non abbiano ragione d'essere, e che si possa riconoscere dal personale di avere ottenuti sufficienti miglioramenti. Nè quelli accennati sono i soli. Ve ne sono altri importantissimi. Ad esempio, si è data la rappresentanza al personale, che possa essere sentita dalla Commissione. Questa rappresentanza è sufficiente ed è in analogia a quella creata con la legge ultima pel riordinamento delle ferrovie dello Stato.

Giustamente l'onorevole relatore ha osservato che in questi termini, come furono proposti e concordati tra Commissione e Governo, è raggiunto lo scopo della riforma, quello di dar voce agli interessati; mentre introducendoli nella Commissione, come vorrebbe l'onorevole Coris, si porrebbe la parte a far da giudice.

All'onorevole Coris faccio poi osservare come, dal momento che vi sono i rappresentanti del Consiglio del lavoro nella Commissione, e dal momento che questi si debbono scegliere nella parte operaia, anzichè nella parte dirigente, sia evidente che vi è già la diretta rappresentanza dei lavoratori. Ma, si dice dal Coris e da qualche altro: non vi è la competenza. Ma, onorevoli colleghi, qui non si tratta di competenza per giudicare come si debba attaccare un vagone, od una locomotiva o manovrare un

treno, bensì si tratta di un giudizio di equità sulla retribuzione in relazione al servizio. Questo giudizio di equità è pronunziabile da tutti, e, certo, con la massima competenza anche dai membri operai del Consiglio superiore del lavoro.

Resta una divergenza sull'articolo 4, dove è detto che si debbono applicare per analogia le disposizioni, che riguardano le ferrovie dello Stato, ma tenuto conto delle condizioni locali e della azienda. Ora l'onorevole Turati è trascorso perfino a chiamare insidioso questo articolo 4. Mi permetta di dirgli che certamente la parola è andata oltre il suo pensiero, perchè questo articolo 4 è equo e necessario.

Perchè bisogna considerare bene che, per gli agenti delle ferrovie e delle tramvie, a differenza degli agenti delle ferrovie dello Stato, vi è una certa localizzazione, che impone di tenere conto sempre delle condizioni locali.

Non è come per gli agenti delle ferrovie dello Stato, che possono servire ovunque, e possono, indifferentemente, essere trasferiti dall'estrema Sicilia all'estremo Piemonte; ma qui vi è sempre quel rapporto col luogo, con la famiglia, con la parentela e gli altri mezzi di sussistenza della famiglia e dei parenti, che impone di tenere conto, per equità, anche delle condizioni locali.

E non vi è nemmeno il pericolo temuto dall'onorevole Cesare Nava, il quale vorrebbe non si tenesse conto delle condizioni finanziarie della azienda.

Io credo che non si possano in nessun modo disciplinare i rapporti di mercede, di condizione, di compenso per qualsiasi lavoratore di qualsiasi industria, senza tener conto delle condizioni di questa. Non vi possono essere delle riforme efficaci che non siano basate sulla conciliazione degli interessi fra capitale e lavoratori, altrimenti ogni riforma diventa inefficace e momentaneamente soltanto può dare qualche frutto.

Ad ogni modo si deve tener conto che giudice supremo è la Commissione e che queste condizioni locali, e le condizioni dell'azienda, dell'industria, sono altrettanti elementi, la cui efficacia ed ampiezza devono essere da essa valutate e considerate. E poichè la Commissione consultiva, è riconosciuto da tutti, ha dato sin qui le più splendide prove di grande equità, rettitudine e saviezza, è certo che lasciando ad essa di giudicare se una retribuzione sia giusta ed equa in rapporto alle condizioni

di persona, di luogo e di tempo, abbiamo sicura garanzia di ottenere pronunciati ispirati a quella equità che è il fine della legge.

Non può negarsi che siansi concessi benefici alle Società, ed anche in questa parte la Commissione ha ampliato, è vero, la proposta ministeriale, ma l'ha ampliata in quanto ha esteso anche la portata della proposta ministeriale riguardante le linee e le Società sottoposte agli obblighi del presente disegno di legge. E mentre il disegno di legge ministeriale, da principio, non riguardava che le ferrovie secondarie e le sole tramvie sovvenzionate, le quali hanno una condizione specialissima, invece la Commissione propose al Governo di estendere a tutte le tramvie extra urbane, o, con parola più propria, intercomunali, e alle linee di navigazione in servizio pubblico, i benefici di questa legge.

Era quindi naturale che, allargando la portata della legge, si dovesse meglio garantirsi della possibilità di renderla economicamente e finanziariamente applicabile.

E i benefici delle Società sono questi. Che dapprima l'istituto era sorto, come già dissi, quale mero istituto di diritto pubblico. Lo Stato interveniva ad esaminare le condizioni contrattuali, senza preoccuparsi degli interessi delle Società. Invece ora lo Stato se interviene, se impone dei miglioramenti, deve però tener conto anche di giusti compensi da dare alle Società.

Le quali, poi, hanno un ulteriore compenso nel margine delle economie, chè, bisogna notare, non tutte le Società hanno raggiunto i massimi già consentiti dalla legge precedente.

Quindi è notevole il compenso che in questa parte si è dato.

Ma non bisogna neppure perdere di vista qui, come mi è parso si sia perso di vista in qualche critica che si è fatta, il concetto fondamentale.

Questi miglioramenti sono dati come mezzo, questo è dichiarato formalmente nella legge e lo ha ricordato l'onorevole relatore, alle Società per il miglioramento per il personale e non già a titolo gratuito, indipendentemente dai miglioramenti che si devono introdurre per i lavoratori. Quando non si perda di vista questo, che è il concetto fondamentale della legge, si può esser certi che nell'applicazione pratica vi sarà sempre quel certo limite di giustizia e di equità che è desiderabile in qualunque questione, in qualunque controversia.

È già l'onorevole relatore ha posto in chiaro come uno dei benefici principali sia quello dell'aumento delle tariffe, in ragione del sei per cento per i viaggiatori e per le merci a grande velocità, e del tre per cento per le merci a piccola velocità; e ciò non deve impressionare gli onorevoli colleghi Cao-Pinna e Congiu che hanno parlato per la nobile isola di Sardegna, perchè queste sono condizioni che di caso in caso saranno valutate dalla Commissione, e quindi non è detto che tutte quante le tariffe debbano essere modificate.

Confido che questa dichiarazione varrà a completamente rassicurarli.

Vi è poi il beneficio della trasformazione di tasse di bollo e di registro che è importante, ma è anche giusta, perchè è un fatto che la forma con cui era applicata la tassa proporzionale di registro si risolveva in molti casi in una vera confisca, perchè si considerava il prodotto lordo per tutta la durata della concessione; ed è perciò che il mio collega ed amico onorevole Facta, ministro delle finanze, ha potuto consentire in questa modificazione, appunto avendo riconosciuta la necessità di intervenire a risolvere con giustizia ed equità questa questione. (*Approvazioni*).

Altro e notevolissimo beneficio per le Società è la facoltà di modificare i capitoli, che si può estendere non solo alle partecipazioni, ma a tutti quegli oneri che sono nei capitoli. È una disposizione di grande portata, la cui applicazione è affidata alla sapienza della Commissione e alla prudenza del Governo; ma è certo che in questa disposizione utilmente viene assorbita, per così dire, la proposta legislativa dell'onorevole Cao-Pinna, che con sentimento di giustizia e di equità si era preoccupato delle condizioni che non sono più consentite per la partecipazione nei prodotti per le ferrovie secondarie sarde, e aveva fatto una proposta legislativa per rendere possibile la modificazione della formula.

Questa proposta legislativa, ripeto, è assorbita da questa disposizione utilmente introdotta dalla Commissione, e certamente ciò varrà a risolvere con equità quel problema che va indubbiamente risolto anche nell'interesse dell'esercizio del servizio ferroviario in Sardegna.

Sicchè non sono giuste le lagnanze di nessuna parte, e neanche quelle mosse dalle aziende delle tramvie non sovvenzionate, perchè queste hanno ricevuto un grande be-

neficio dalla disposizione che la Commissione ha introdotto nel disegno di legge.

La Camera può dunque con tutta tranquillità votare questo disegno di legge, che non reca danno nè all'industria, nè al traffico, nè al personale, ma giova invece all'industria e al personale, e quindi gioverà anche al traffico.

L'equo trattamento, genialmente ideato dal compianto onorevole Gianturco come istituto di diritto pubblico, era forse, come succede sempre nelle prime introduzioni di nuovi istituti, incompleto, ma verrà oggi ad avere una completezza che lo renderà un vero integro istituto di diritto pubblico, di quegli istituti di equità sociale di cui già oramai è ricca la legislazione sociale italiana. Perchè qui lo Stato entra a valutare il contratto di lavoro. Esso solleva un rapporto di mio e di tuo dalle sfere del diritto privato a quelle del diritto pubblico.

E così lo Stato, non preoccupandosi degli eccessi verbali o di fatto, prosegue tranquillamente in quella via di equa tutela dei diritti dei lavoratori, che è uno dei più grandi suoi fini, con un istituto che non ha esatto riscontro in nessun altro paese, e può compiacersi di dare un altro esempio di utile e illuminata legislazione sociale. *(Vive approvazioni — Vivi applausi).*

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Prima di passare alla discussione degli articoli, chiedo all'onorevole ministro se accetta l'ordine del giorno dell'onorevole Montresor.

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici.* L'onorevole Montresor ha detto che gli dava valore di semplice raccomandazione, e come raccomandazione lo accetto.

PRESIDENTE. Passiamo ora alla discussione degli articoli:

#### Art. 1.

« Al personale addetto ai pubblici servizi, concessi all'industria privata o esercitati da provincie o da comuni, per i trasporti su ferrovie e su tramvie intercomunali a trazione meccanica, e così pure al personale addetto a pubblici servizi di linee di navigazione interna extra-urbana, con motori meccanici, sono applicabili le norme per l'equo trattamento del personale indicate negli articoli 21 e 22 della legge 30 giugno 1906, n. 272, con le modificazioni e aggiunte contenute negli articoli seguenti.

« È eccettuato il personale direttivo, per il quale siano regolati i reciproci rapporti da patti speciali ».

Su questo articolo è iscritto per parlare l'onorevole De Tilla.

Ne ha facoltà.

DE TILLA. Vi rinunzio.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, metto a partito l'articolo 1°.

*(È approvato).*

#### Art. 2.

« Per l'applicazione delle norme riguardanti l'equo trattamento del personale indicato nel precedente articolo, è istituita una Commissione consultiva permanente, nominata dal ministro dei lavori pubblici.

« Essa è composta di undici persone, e cioè:

un consigliere di Stato, presidente;

un consigliere di Cassazione, vice presidente;

un funzionario di ciascuno dei tre Ministeri dei lavori pubblici, dell'agricoltura, industria e commercio e del tesoro;

un funzionario della Direzione generale delle ferrovie dello Stato;

un delegato della Cassa nazionale di previdenza;

e quattro membri del Consiglio superiore del lavoro, designati dal medesimo, due tra i consiglieri operai e due fra quelli industriali.

« I componenti la Commissione durano in carica per cinque anni e sono rieleggibili ».

Ora Commissione e Governo d'accordo propongono che il secondo comma di questo articolo sia modificato così:

« Essa è composta di dodici persone, e cioè:

un consigliere di Stato, presidente;

un consigliere di Cassazione, vicepresidente;

due funzionari del Ministero di agricoltura, industria e commercio, un funzionario per il Ministero dei lavori pubblici e uno per quello del tesoro »; e poi l'articolo continuerebbe come nel testo stampato.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Cabrinì, che ha presentato anche il seguente emendamento:

« Nel comma 2° alle parole: undici, sostituire: dodici; e nell'ultimo versetto del comma

stesso alle parole: e quattro membri del Consiglio superiore del lavoro, *premettere*: il direttore dell'Ufficio del lavoro ».

CABRINI. Non vi insisto.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Coris, il quale insieme con gli onorevoli Tovini, Chiozzi, Paolo Bonomi, Cesare Nava, Cabrini, Paparo, Chimienti, Bettoni, Gaetano Rossi, ha presentato anche il seguente emendamento:

« Al penultimo capoverso: e quattro membri, ecc., *sostituire*:

due delegati dagli esercenti e concessionari e due dal personale, scelti tra le parti rispettivamente interessate secondo le norme da stabilirsi dal regolamento ».

CORIS. Avrei anche rinunciato a dire su questo mio emendamento, se, come avevo il diritto di prevedere, l'onorevole ministro e l'onorevole relatore si fossero limitati a darmi del loro rifiuto ad accettarlo quella ragione che privatamente mi avevano esposto, cioè la difficoltà pratica di ottenere in modo equo la scelta di questi due delegati, ma invece essi hanno criticato il principio, ed io sulla questione di principio non posso rinunciare a parlare, per quanto brevemente.

Il criterio, che si è esposto, che non possano essere contemporaneamente giudici e parti gli operai ferroviari, se mai fosse un principio, debbo dire che è stato violato più volte.

Il caso tipico è quello della legge sui probiviri, dove precisamente gli operai probiviri concorrono a giudicare degli interessi che riguardano la loro classe.

Non è dunque il caso di invocare il supposto principio contro i desideri del personale dei servizi pubblici di trasporto.

Soggiungo anche che per il caso eccezionale che i due delegati fossero veramente parti interessate, in una determinata questione, e sarà sempre un caso eccezionale quello che la questione investa precisamente gli interessi dei due che sono membri della Commissione consultiva, si può provvedere con una disposizione di indole eccezionale.

L'onorevole ministro ha voluto anche dare altra ragione: che i membri operai del Consiglio superiore del lavoro, chiamati a far parte della Commissione consultiva, hanno pure una competenza generica nel giudicare di questioni di lavoro.

Ma, se questa ragione dovesse valere, si distruggerebbe la ragione essenziale delle

competenze tecniche che si chiamano a far parte di Commissioni come questa ed altre, alle quali da speciali disposizioni legislative sono state assegnate delicate funzioni di apprezzamento.

E poi si pensi che questi membri operai del Consiglio superiore del lavoro hanno già molto da fare, per caricarli di altre funzioni, col pericolo certo di non averne un'opera adeguata alle particolari esigenze del caso.

Quindi anche per una ragione di possibilità pratica, per rendere possibile il normale espletamento delle funzioni che vengono ad essere affidate alla Commissione consultiva, credo opportuno l'emendamento che avevo proposto.

Tutto ciò nell'ipotesi che si tratti veramente di parti giudicanti. Ma ciò non è; perchè questa Commissione consultiva dà unicamente dei pareri al ministro, ed è il ministro che decide ed assume la responsabilità delle sue decisioni.

Che se anche fossero veramente parti giudicanti, cosa possono fare due operai in una Commissione di dodici membri, quando vi sono otto membri che sono funzionari del Governo?

Questi due operai non possono, quindi, che portare unicamente nell'informazione e nella discussione una voce più equa e più illuminata di quella che non sia la voce portata caso per caso dai rappresentanti del personale, perchè, assistendo ai diversi esami e dibattiti che si fanno in occasione della formulazione delle norme di equo trattamento, hanno l'opportunità di diventare veramente, se parti giudicanti debbono essere, parti giudicanti competenti.

Questo in tema di replica; restano poi le altre ragioni che già esposi sulla opportunità del principio da me propugnato.

Queste ragioni ho voluto dire, e vorrei, se fosse possibile, sulla questione del merito, una dichiarazione dell'onorevole ministro che non la pregiudicasse per l'avvenire.

Ad ogni modo ritiro l'emendamento.

PRESIDENTE. Nessun'altro chiedendo di parlare, metto a partito l'articolo 2 con la modificazione proposta dalla Commissione d'accordo col Governo.

(È approvato).

### Art. 3.

« La Commissione consultiva permanente sente, volta per volta, tanto i rap-

presentanti degli esercenti o concessionari delle imprese di trasporto indicate nell'articolo 1, quanto quelli del personale che ne dipende. Quindi emette il suo parere, in seguito al quale il ministro dei lavori pubblici determina, per ciascun caso, le norme da osservarsi.

« Il ministro dei lavori pubblici provvederà con regolamento a determinare le norme per la costituzione di legali rappresentanze da eleggersi dal personale medesimo ».

(È approvato).

#### Art. 4.

« La Commissione consultiva esamina, per ciascun caso, se il trattamento sia equo o quali modificazioni occorranza per renderlo tale, in analogia a quello delle ferrovie dello Stato, tenuto però conto delle condizioni economiche locali e di quelle finanziarie dell'azienda, dei requisiti per l'ammissione del personale e del servizio che esso deve prestare ».

A questo articolo l'onorevole Turati insieme con l'onorevole Pala ha presentato il seguente emendamento:

« Sostituire:

« La Commissione consultiva esamina, per ciascun caso, se il trattamento sia equo, o quali modificazioni occorranza per renderlo tale, in analogia a quello del personale delle ferrovie dello Stato, e in relazione alle speciali condizioni del servizio ».

TURATI, *relatore per la minoranza*. Vi è anche quello dell'onorevole Patrizi che è più largo.

PRESIDENTE. L'onorevole Patrizi ha dichiarato di ritirarlo.

TURATI, *relatore per la minoranza*. Allora mantengo il mio, rinunciando a chiedere la votazione nominale.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro dei lavori pubblici ha già dichiarato di non poter accettare questo emendamento.

Ora, poichè l'onorevole Patrizi ha dichiarato di rinunciare all'emendamento, che egli aveva proposto per « *sopprimere tutta la seconda parte dell'articolo dalle parole: « tenuto però conto... »* metto a partito l'emendamento sostitutivo dell'onorevole Turati, non accettato nè dal Governo, nè dalla Commissione.

(Non è approvato).

Nessun altro chiedendo di parlare, metto a partito l'articolo 4.

(È approvato).

#### Art. 5.

« Le norme per l'equo trattamento non potranno essere modificate prima di sei anni dalla decorrenza stabilita nel decreto d'approvazione ».

Ha facoltà di parlare l'onorevole Turati, il quale ha presentato insieme con l'onorevole Pala i due emendamenti seguenti:

« Sostituire:

« Le norme per l'equo trattamento non potranno di regola essere modificate se non dopo un quinquennio dalla decorrenza stabilita per i quadri organici in esse approvati ».

« *In subordine, alle parole del testo concordato: nel decreto di loro approvazione, sostituire: per i quadri organici in esse approvati ».*

TURATI, *relatore per la minoranza*. Non insisto sulla questione del quinquennio, che diventa ormai un po' bizantina, ma chiedo al ministro e all'onorevole presidente della Commissione che accettino, trattandosi di un semplice chiarimento, il mio emendamento subordinato, sostituendo la frase « nel decreto di loro approvazione » con l'altra « per i quadri organici in essa approvati », poichè la decorrenza dal 1° gennaio 1907 è sempre stabilita nei regolamenti per i quadri organici, e non se ne fa parola in nessun decreto di approvazione.

Si tratta di un semplice chiarimento, per rendere efficace la disposizione, e non già di una proposta divergente.

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Per quanto vi sia perfetta equipollenza fra i due termini, poichè quando vi è il decreto che approva i quadri organici, la decorrenza, anche se è nei quadri organici, s'intende sempre dal decreto reale, pure accetto l'emendamento dell'onorevole Turati.

PRESIDENTE. Sta bene. Metto allora a partito l'articolo 5 con la modificazione contenuta nel secondo emendamento degli onorevoli Turati e Pala, di cui ho dato lettura, e che è accettato dall'onorevole ministro.

(È approvato).

#### Art. 6.

« La iscrizione del personale alla Cassa nazionale di previdenza a norma dell'articolo 21 della legge 30 giugno 1906, n. 272, deve risultare da convenzione, fra la Cassa e l'impresa di trasporti, approvata dal mi-

nistro dei lavori pubblici, sentita la Commissione consultiva di cui all'articolo 2.

« I regi decreti per l'approvazione degli statuti delle Casse mutue a norma dell'articolo 22 della legge predetta, come degli altri istituti speciali di previdenza, sono promossi dal ministro di agricoltura, industria e commercio, d'accordo col ministro dei lavori pubblici, sentita la Commissione di cui all'articolo 2 e il Consiglio della previdenza e delle assicurazioni sociali ».

A quest'articolo l'onorevole Cabrini propone il seguente emendamento:

« Al primo comma si sostituiscano i due seguenti:

« Le norme per la iscrizione del personale alla Cassa nazionale di previdenza a termini dell'articolo 21 della legge 30 giugno 1906, n. 272, saranno stabilite con uno speciale regolamento da approvarsi con regio decreto, sentita la Commissione consultiva di cui all'articolo 2 ed il Consiglio di Stato.

« Le Casse mutue che le Società possono istituire a norma dell'articolo 22 della legge predetta dovranno assicurare al personale nei casi di invalidità e vecchiaia un trattamento sotto forma di rendite vitalizie, ed in misura non inferiore a quello che risulterebbe dalla iscrizione alla Cassa nazionale di previdenza ».

CARCANO, *presidente e relatore per la maggioranza*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CARCANO, *presidente e relatore per la maggioranza*. Pregherei l'onorevole Cabrini di non insistere nel suo emendamento, perchè il nostro progetto contiene di più di quello che egli domanda.

Secondo il disegno di legge, non è escluso che nel regolamento da farsi per l'applicazione della legge, si comprendano anche delle disposizioni d'indole generale per gli Istituti di previdenza. D'altra parte, l'onorevole Cabrini vorrà ammettere che non conviene sottrarre all'approvazione governativa le singole convenzioni, perchè vi sono norme d'indole generale, ma ve ne sono anche altre d'indole speciale da determinarsi caso per caso.

La Commissione, nello studio di questo disegno di legge, ebbe molte volte occasione di notare la necessità di procedere e giudicare caso per caso, non potendosi stabilire norme fisse eguali per ferrovie, tramvie, ecc.

Questo per quanto riguarda la prima parte dell'emendamento Cabrini.

Quanto alla seconda parte, osservo che la conversione del fondo di previdenza a ciascuno spettante in rendita vitalizia è già implicita nel disposto degli articoli 21 e 22 della legge del 1906.

TURATI, *relatore per la minoranza*. Ma non si fa.

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Ora però si farà, perchè sono stabilite delle sanzioni.

CARCANO, *presidente e relatore per la maggioranza*. Ringrazio l'onorevole ministro della sua dichiarazione, che tronca il dibattito.

Forse non si fece in passato, perchè sarà stata così esigua la somma raccolta che sarà mancato il tornaconto di convertirla in rendita vitalizia. Ciò non avverrà per l'avvenire.

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

CABRINI. Io accetto la spiegazione datami dal relatore in riguardo al primo comma ed alla prima parte del secondo comma; ma, siccome il relatore non ha creduto di censurare e di dimostrare inopportuna l'ultima parte del secondo comma, la considero come accettata.

CARCANO, *presidente e relatore per la maggioranza*. Anche questo c'è nell'articolo 22.

CABRINI. È una misura non inferiore a quella che risulterebbe dall'iscrizione alla Cassa di previdenza. Questo per renderci conto delle conseguenze che deriverebbero, perchè tutte quelle Casse, alle quali ha accennato l'onorevole Turati, dovrebbero essere proibite come una truffa e un inganno ai ferrovieri.

CARCANO, *presidente e relatore per la maggioranza*. Ma mi permetta, onorevole Cabrini. Le leggo l'ultimo periodo dell'articolo 22 della legge 1906, richiamato dall'articolo 1º del disegno di legge in discussione:

« Nell'uno e nell'altro caso, l'approvazione sarà concessa alle stesse condizioni e con la stessa procedura seguita per l'approvazione degli statuti delle Casse di nuova istituzione ».

CABRINI. Non insisto.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, pongo a partito l'articolo 6.

(È approvato).

Art. 7.

« Il personale delle imprese di trasporti meccanici da classificarsi fra gli operai, quando sia iscritto alla Cassa nazionale di previdenza per la invalidità e la vec-

chiaia, ha diritto a tutti i relativi benefici, compresa la quota di concorso annuale dello Stato o della Cassa medesima, ancorchè faccia parte di Casse mutue speciali, se non altrimenti sovvenzionate dallo Stato ».

(È approvato).

Art. 8.

« Allo scopo di provvedere ad un equo trattamento per la invalidità e la vecchiaia del personale, il ministro dei lavori pubblici, previo esame delle condizioni finanziarie degli esercenti o concessionari delle imprese di trasporti considerate nella presente legge, sentito il parere della Commissione consultiva, ha facoltà di richiedere un aumento del *contributo ordinario* di previdenza oltre i limiti minimi stabiliti dall'articolo 21 della legge 30 giugno 1906, n. 272, in misura però che l'aumento non ecceda il 2 per cento degli stipendi o salari del personale.

« Allo stesso scopo, e previe le stesse indagini, il ministro potrà richiedere che sia stabilito un *contributo speciale* a favore degli *agenti anziani*, da versarsi in una sola volta o a rate, in misura non inferiore alla metà del contributo ordinario, computato per un numero di anni eguale alla differenza tra 25 e il numero di anni di servizio prestato o da prestare dopo l'applicazione del contributo ordinario.

« Nelle ipotesi considerate nei due comma precedenti, la facoltà di accrescere i contributi si intende estesa in egual misura anche alle quote a carico degli impiegati e degli agenti; le quali saranno effettivamente versate mediante ritenuta su stipendi e salari ».

A questo articolo sono stati presentati due emendamenti, uno dagli onorevoli Turati e Pala:

« Nel 1° comma, alle parole: in misura però che l'aumento non ecceda il due per cento, ecc. ...., sostituire: in misura non inferiore al due e non superiore al quattro per cento degli stipendi o salari, indennità ed assegni del personale »; l'altro dall'onorevole Cabrini:

« Al secondo e terzo comma si sostituiscono i due seguenti:

« Ogni azienda considerata all'articolo 1 della presente legge dovrà versare o in una sola volta o in rate, secondo le norme che saranno stabilite nel regolamento, un contributo speciale a favore degli agenti anziani in misura non inferiore alla metà del

contributo ordinario per tutti gli anni di servizio prestato per i quali non sia stato versato il contributo ordinario, e fino ad un massimo di 15 anni arretrati.

« Il contributo ordinario e straordinario che deve essere ritenuto sugli stipendi e sui salari degli impiegati e degli agenti non può essere inferiore alla metà del contributo obbligatorio ordinario e straordinario della Società, e nei casi considerati al primo comma di questo articolo, sentito il parere della Commissione consultiva, potrà essere stabilito in una misura superiore ai limiti stabiliti nell'articolo 21 della legge 30 giugno 1906, n. 272 ».

L'onorevole Turati mantiene il suo emendamento, sottoscritto anche dall'onorevole Pala?

TURATI, *relatore per la minoranza*. Lo manteniamo.

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

CARCANO, *presidente e relatore per la maggioranza*. Tutta la ragione dell'emendamento sta nel sostituire alla parola *potrà* la parola *dovrà*.

CABRINI. Io lo mantengo, perchè altrimenti non ci sarà pensione seria.

PRESIDENTE. Il ministro e la Commissione accettano o no questi due emendamenti?

CARCANO, *presidente e relatore per la maggioranza*. È una questione di parola, o meglio, c'è una diffidenza contro il ministro dei lavori pubblici; si dubita che il ministro, che ha la facoltà di aumentare questi contributi, non se ne avvalga, e perciò si propone di dire che il ministro *deve* anzichè *può*.

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Siccome nel primo comma si dice che è data *facoltà* al ministro, così io credo che la stessa facoltà debba essere conservata al Governo nel secondo comma.

PRESIDENTE. Dunque il ministro e la Commissione non accettano l'emendamento degli onorevoli Turati e Pala.

L'onorevole Turati v'insiste?

TURATI, *relatore per la minoranza*. Vi insisto.

PRESIDENTE. Allora metto a partito l'emendamento degli onorevoli Turati e Pala, di cui ho data lettura, e che non è accettato dall'onorevole ministro, nè dalla Commissione.

(Non è approvato).

L'onorevole Cabrini insiste nel suo emendamento?

CABRINI. Lo ritiro.

PRESIDENTE. Allora metto a partito l'articolo 8.

(È approvato).

A questo punto gli onorevoli Turati e Pala avevano proposto anche un articolo aggiuntivo, così formulato:

Art. 8-bis.

« Le disposizioni dei tre precedenti articoli saranno applicabili, a tutte le aziende considerate nell'articolo 1°, dal giorno dell'entrata in vigore della presente legge ».

L'onorevole Turati vi insiste?

TURATI, *relatore per la minoranza*. Non vi insisto.

PRESIDENTE. Passiamo dunque all'articolo 9.

Art. 9.

« Nelle controversie di indole collettiva fra il personale e i concessionari delle ferrovie, la decisione può essere conferita, di accordo fra le parti, a tutti o alcuni componenti la Commissione, costituiti in collegio arbitrale.

« Può altresì la Commissione, su richiesta di una delle parti, comunicata all'altra parte, esprimere parere motivato sulla equa soluzione delle controversie stesse ».

(È approvato).

Art. 10

« È punita con l'ammenda fino a lire mille qualunque contravvenzione da parte dei concessionari o esercenti di ferrovie agli articoli 21 e 22 della legge 30 giugno 1906, n. 212 e alla presente legge, e con l'ammenda fino a lire cinquecento qualunque contravvenzione alle norme regolarmente approvate.

« Quando i concessionari od esercenti non ottemperino nei termini loro prefissi alle ingiunzioni del ministro dei lavori pubblici, sarà provveduto d'ufficio, seguendo, per il ricupero delle spese, la procedura di cui all'articolo 16 della legge 16 giugno 1907, n. 54.

« Il prodotto delle pene pecuniarie comminate in questo articolo è devoluto alla Cassa di previdenza o alla Cassa mutua, e propriamente a favore degli anziani del personale appartenente all'azienda condannata ».

(È concesso).

Art. 11.

« Per far fronte agli oneri che eventualmente derivassero dall'osservanza della presente legge, i concessionari e gli esercenti

sono autorizzati ad introdurre nelle tariffe e nei diritti fissi, aumenti analoghi a quelli di cui agli articoli 14 e 16 della legge 13 aprile 1911, n. 310, salvo in ogni caso l'approvazione governativa.

« Laddove i compensi indicati nel comma precedente siano non applicabili al caso o non adeguati, il ministro dei lavori pubblici, sentita la Commissione consultiva, autorizza gli esercenti o concessionari a modificare le tariffe e i diritti fissi, anche in deroga a quelle pattuite con gli enti concedenti, e così ad accrescere, nei limiti dello stretto necessario, i prezzi dei trasporti. Tali aumenti però (tenuto conto degli aumenti di cui al comma precedente) non potranno essere mai in misura eccedente il 6 per cento di ciascun prezzo massimo del trasporto dei viaggiatori e delle merci a grande velocità, e il 3 per cento per ciascun prezzo di trasporto delle merci a piccola velocità.

« Qualora poi le difficoltà del caso lo esigano, il ministro dei lavori pubblici, sentita la Commissione consultiva, ha facoltà di autorizzare, nei limiti del necessario, altre modificazioni nei capitoli dei preesistenti atti di concessione, compresi i patti riguardanti la compartecipazione ai prodotti a favore dello Stato o degli enti concedenti, da qualunque atto o disposizione sia stabilita. In quest'ultimo caso, quando trattisi di scemare le quote di compartecipazione a favore dello Stato, si richiede pure il previo concerto col ministro del tesoro.

« Le disposizioni contenute nel presente articolo, valgono in quanto sono applicabili, anche per le tramvie intercomunali e per le linee di navigazione in servizio pubblico ».

Gli onorevoli Turati e Pala propongono la soppressione dell'ultimo comma di questo articolo. L'onorevole Turati ha facoltà di svolgere la sua proposta soppressiva.

TURATI, *relatore per la minoranza*. È una proposta di ordine puramente tecnico. Quest'ultimo comma ebbe questa origine. Nel testo precedente del disegno di legge era scritto al primo comma: « articolo 8. *Per far fronte ecc, ecc.*, gli impresari ed esercenti di ferrovie sono autorizzati ad introdurre ecc. ». E allora era logico aggiungere in fine che queste disposizioni si dovevano, in quanto applicabili, estendere anche alle tramvie e alla navigazione.

Nel nuovo testo, dopo le parole « impresari ed esercenti » le parole successive « di ferrovie » vennero tolte. Ne viene che questo articolo, come tutti gli altri, si ri-



ferisce indistintamente ai concessionari od esercenti di tutto quello che è materia di questa legge: ferrovie, tramvie e navigazione. Ed allora non c'è più ragione di aggiungere quest'ultimo comma, il quale può dar luogo a questo dubbio: che soltanto questo articolo e non tutti gli altri, si applichi anche alle tramvie e alla navigazione. Ecco perchè l'ultimo comma è diventato inutile, fonte di un possibile equivoco, e quindi, per la correttezza del dettato, si dovrebbe sopprimere.

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

**SACCHI, ministro dei lavori pubblici.** È una necessità quest'ultimo comma, che abbiamo aggiunto d'accordo con la Commissione, dopo che si fece l'estensione delle disposizioni di questa legge alle tramvie comunali, cioè alle tramvie che non sono sussidiate. È una necessità per spiegare che valgono in quanto siano applicabili, appunto perchè queste tramvie non hanno sovvenzioni e le concessioni dipendono dagli enti locali. Ecco perchè era necessario aggiungere quest'ultima disposizione.

A tutto rigore si potrebbe dire che fosse implicita, ma essa serve a chiarire ulteriormente. Perciò d'accordo con la Commissione abbiamo aggiunto questo comma e lo manteniamo.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

**CARCANO, presidente e relatore per la maggioranza.** Dichiaro a nome della Commissione che essa mantiene l'ultimo comma, già da essa accettato all'unanimità, in seguito a proposta dell'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Trattasi di aggiunta non superflua, mentre giova abbondare in chiarezza. Difatti sono in condizioni così diverse le tramvie e le linee di navigazione, che potrebbe sorgere il dubbio che ad esse non sieno applicabili le diverse disposizioni contenute nell'articolo. L'eliminare qualsiasi dubbio giova anche per rispondere al lamento mosso da parte delle Società tramviarie, che credevano di non avere alcun beneficio dalla legge; mentre, in forza di quest'articolo, esse possono ottenere modificati tutti i patti dei capitoli di concessione.

**PRESIDENTE.** Dunque, onorevole Turati, mantiene o ritira la sua proposta?

**TURATI, relatore per la minoranza.** Le nostre leggi sono fatte coi piedi, ed anche questa è fatta coi piedi; tuttavia ritiro la mia proposta.

**PRESIDENTE.** Nessun altro chiedendo di parlare, metto a partito l'articolo 11.

(È approvato).

#### Art. 12.

« Le disposizioni contenute nell'articolo 7 della legge 12 luglio 1908, n. 441, sono applicabili anche alle ferrovie concesse anteriormente alla legge medesima. E anche per queste il Ministero dei lavori pubblici determina quale parte della sovvenzione dallo Stato concessa sia da attribuirsi alla costruzione della ferrovia e quale all'esercizio ».

**BERTOLINI.** Chiedo di parlare.

**PRESIDENTE.** Ne ha facoltà.

**BERTOLINI.** Io assai lodo questa disposizione, la quale estende anche alle ferrovie costruite anteriormente alla legge 12 luglio 1908 i benefici dell'articolo 7 della legge stessa, che si concretano nel permettere che la sovvenzione data dallo Stato possa servire di garanzia ad operazioni finanziarie.

Nella mente degli autori della legge del 1908, che siamo stati l'onorevole Carcano ed io, siffatta garanzia era ammessa per operazioni finanziarie fatte da qualsiasi banca od istituto di credito; ma nella interpretazione rimase dubbio se tra gli istituti di credito fossero compresi gli istituti di emissione. Ora questo dubbio conviene togliere.

D'altra parte, la garanzia offerta dalla sovvenzione dello Stato non ha minor grado di certezza per gli istituti di emissione che gli altri titoli sui quali questi istituti sono ammessi a fare anticipazioni.

Pertanto, avendovi ottenuto il benevolo consenso del ministro del tesoro e dei lavori pubblici, ho fatto pervenire alla Presidenza l'emendamento aggiuntivo del quale do lettura:

« Fra gli istituti di credito, di cui al terzo comma del succitato articolo, si dichiarano compresi gli istituti di emissione i quali possono all'uopo fare anticipazioni a termini dell'articolo 29 della legge 28 aprile 1910, n. 204 testo unico » (Benissimo!)

**PRESIDENTE.** Questa aggiunta proposta dall'onorevole Bertolini è accettata dal Governo e dalla Commissione?

**SACCHI, ministro dei lavori pubblici.** Precisamente.

PRESIDENTE. Allora, nessun altro chiedendo di parlare, metto a partito l'articolo 12 con questa aggiunta.

(È approvato).

Art. 13.

« I concessionari di ferrovie, di tramvie e di servizi di navigazione interna hanno facoltà di emettere obbligazioni, in titoli nominativi o al portatore, da ammortizzare entro il periodo di durata della concessione, per un ammontare non superiore al doppio del capitale sociale versato, se trattasi di obbligazioni non coperte da garanzie speciali.

« La sovvenzione dovuta dallo Stato o da altri enti pubblici potrà essere dai concessionari vincolata a garanzia di altre obbligazioni emesse o da emettere, anche agli effetti dell'articolo 171, secondo comma, del Codice di commercio.

« Le modalità di siffatto vincolo saranno stabilite con decreto reale, promosso dal ministro del tesoro di concerto col ministro dei lavori pubblici ».

FINOCCHIARO-APRILE, *ministro di grazia e giustizia e dei culti*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FINOCCHIARO-APRILE, *ministro di grazia e giustizia e dei culti*. L'onorevole relatore della Commissione, pochi momenti fa, mentre io ero assente dall'aula, domandava di sapere che cosa intendesse fare il Governo in ordine alla questione attinente alle obbligazioni delle società per azioni.

È un argomento del quale mi sono già occupato coi miei colleghi, e specialmente col ministro di agricoltura, industria e commercio; e abbiamo preso gli opportuni accordi perchè la questione, sotto ogni rapporto importante, possa essere definita con proposte concrete.

Credo che questa dichiarazione varrà a soddisfare la richiesta fatta dall'onorevole relatore della Commissione.

CARCANO, *presidente e relatore per la maggioranza*. Ringrazio l'onorevole ministro di grazia e giustizia a nome della Commissione.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, metto a partito l'articolo 13.

(È approvato).

Art. 14.

« Alle disposizioni contenute negli articoli 20, numero 5, e 66 ultimo comma della legge sul bollo (testo unico) 4 luglio 1897,

n. 414, nell'articolo 3 della legge 9 giugno 1901, n. 220, e nell'articolo 16 della legge 30 giugno 1906, n. 272, sono sostituite le disposizioni seguenti:

a) sui biglietti, contromarche e riscontri relativi ai trasporti di persone e di merci su ferrovie, comprese quelle in esercizio economico, e così pure ai trasporti su linee automobilistiche, sarà applicata una tassa di bollo proporzionale all'importo totale dei biglietti per i viaggiatori e dei riscontri per le merci nella misura dell'uno e mezzo per cento, fatta eccezione dei trasporti di merci a piccola velocità, per i quali sarà applicata l'aliquota di centesimi 40 per ogni cento lire.

« Sono però esenti dalla tassa di bollo i biglietti per trasporti in ferrovia di viaggiatori dell'ultima classe, se di importo non superiore a mezza lira;

b) sui biglietti per l'abbonamento al trasporto a tempo determinato di viaggiatori, rimane ferma la tassa di bollo proporzionale al loro importo nella misura dell'uno e mezzo per cento, come è stabilito dall'articolo 16 della legge 30 giugno 1906, n. 272;

c) per i trasporti di persone e di merci sulle tramvie intercomunali, sui biglietti, compresi quelli di abbonamento, come sulle contromarche e riscontri, il cui importo sia superiore ai 50 centesimi, rimane ferma la tassa di bollo in ragione dell'uno per cento come è stabilito dall'articolo 27 della legge 22 aprile 1911, n. 509.

« Per le tramvie urbane rimane ferma la esenzione da bollo giusta il disposto della legge predetta.

« Le disposizioni recate dal comma c) del presente articolo sono applicabili anche ai trasporti su battelli con motori meccanici per la navigazione interna, rimanendo esenti da bollo quelli sui battelli addetti ai servizi urbani ».

(È approvato).

Art. 15.

« La sovratassa a favore delle provincie danneggiate dal terremoto, sui trasporti su ferrovie e sulle linee di navigazione, stabilita in via temporanea dalla legge 12 gennaio 1909, n. 12, modificata con la legge 27 giugno 1909, n. 411, e prorogata con l'articolo 1 della legge 28 luglio 1911, n. 842, sarà applicata raddoppiando le aliquote indicate nel precedente articolo 14.

« Rimane ferma la disposizione speciale contenuta nelle predette leggi, relativa ai

biglietti di abbonamento e ai trasporti sulle ferrovie in esercizio economico.

« Rimangono esenti dalle sovrattasse i biglietti dell'ultima classe per le percorrenze di 10 chilometri, se di semplice andata, e di 20 chilometri se di andata e ritorno ».

(È approvato).

#### Art. 16.

« Per la rivalsa a favore degli esercenti o concessionari, verso il pubblico, la tassa di bollo proporzionale e la sovrattassa stabilite nei precedenti articoli devono essere conglobate, in una con la tassa crariale sui trasporti di cui alle leggi 6 aprile 1862, n. 542, 14 giugno 1874, n. 1945 e 29 marzo 1900, n. 101, col prezzo del trasporto. E a tal fine si deve moltiplicare la base della tariffa per viaggiatori e merci per il numero dei chilometri, aggiungendo al prodotto l'importo delle predette tasse e sovrattassa, salvo unico arrotondamento a cinque centesimi per le frazioni del prezzo totale inferiore a cinque centesimi ».

(È approvato).

#### Art. 17.

« Gli atti di concessione ed esercizio di tramvie a trazione meccanica, sono soggetti alla tassa di registro proporzionale stabilita per i contratti d'appalto.

« La tassa deve applicarsi sull'ammontare della spesa totale di costruzione o primo impianto della linea: la quale spesa, in via provvisoria, viene desunta dal piano finanziario presentato dal concessionario e approvato dall'ente concedente. Costruita e collaudata la linea, si procede poi alla liquidazione definitiva della tassa dovuta, commisurata alla spesa effettivamente occorsa.

« Nulla è innovato in rispetto ai privilegi che, ai termini delle leggi vigenti, lo Stato ha facoltà di dare, in materia di tasse di registro, per le concessioni da esso fatte direttamente ».

(È approvato).

#### Disposizioni transitorie.

#### Art. 18.

« Le norme per l'equo trattamento del personale, che siano già state approvate prima della presente legge, continueranno ad avere vigore per un periodo di tempo non superiore a quello stabilito nell'articolo 5 della presente legge ».

L'onorevole Patrizi ha proposto il seguente emendamento:

« Sostituire:

« Dopo l'approvazione della presente legge il ministro dei lavori pubblici autorizzerà una revisione straordinaria delle norme regolamentari attualmente in vigore, per metterle in relazione colle disposizioni dell'articolo 3.

« Le eventuali modificazioni andranno in vigore il 1° gennaio 1913. »

Ma non essendo presente l'onorevole Patrizi, s'intende che vi rinunzia.

Gli onorevoli Turati e Pala hanno proposto la seguente aggiunta:

« In via transitoria, dopo la promulgazione della presente legge, il ministro dei lavori pubblici potrà autorizzare una revisione straordinaria per quelle norme, già in precedenza approvate, delle quali la scadenza quinquennale non fosse imminente e la cui applicazione avesse dato luogo a reclami o controversie notevoli ».

L'onorevole Turati ha facoltà di parlare.

TURATI, *relatore per la minoranza*. Rinuncio a quest'aggiunta, prendendo atto delle concordi e categoriche dichiarazioni del ministro e del presidente della Commissione, per le quali è stabilito che, automaticamente, questa revisione, dal 1° gennaio 1913 sarà fatta per tutte, o quasi tutte, le Compagnie.

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni, pongo a partito l'articolo 18.

(È approvato).

#### Art. 19.

« Le disposizioni contenute nei precedenti articoli 6, 7 e 8 sono applicabili ancorchè, anteriormente alla presente legge, siano state eseguite le inserzioni del personale alla Cassa nazionale di previdenza, o siano stati approvati gli statuti delle Casse mutue speciali, ai termini degli articoli 21 e 22 della legge 30 giugno 1906, n. 272. »

(È approvato).

#### Art. 20.

« Le disposizioni dei precedenti articoli 14, 15 e 16 avranno effetto dal 1° di gennaio 1913. »

(È approvato).

#### Art. 21.

« Il Governo del Re è autorizzato a coordinare col testo unico approvato con regio

decreto del 9 maggio 1912, le disposizioni della presente; ed è pure autorizzato a dare, con regolamento generale e con regolamenti speciali, quelle norme che occorressero per l'applicazione di questa legge.»

(È approvato).

Questo disegno di legge sarà votato più tardi a scrutinio segreto.

**Discussione del disegno di legge: Approvazione degli atti internazionali, firmati a Berna il 13 ottobre 1909, concernenti il riscatto della ferrovia del San Gottardo per parte della Svizzera.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Approvazione degli atti internazionali, firmati a Berna il 13 ottobre 1909, concernenti il riscatto della ferrovia del San Gottardo per parte della Svizzera ».

Se ne dia lettura.

DE NOVELLIS, segretario, legge: (Vedi Stampato n. 481-A).

PRESIDENTE. Su questo disegno di legge l'onorevole Cavagnari ha proposto la sospensiva. Ha facoltà di parlare. (Conversazioni — Rumori).

Ma facciano silenzio, onorevoli deputati'...

Onorevole Cavagnari, non badi ai rumori, e cominci a parlare. Altrimenti si perde un tempo prezioso, e poi lei si lamenta che non può andar via. (Viva ilarità).

CAVAGNARI. Onorevoli colleghi, se mai dovessi cercare i motivi più salienti per giustificare la proposta che ho l'onore di fare alla Camera, e che credo avrà il consenso del Governo e della Commissione, (Oh, oh!) li andrei pescando nella motivazione che sorregge la relazione fornitaci dalla stessa Commissione parlamentare, una relazione dotta, esatta, ben motivata, la quale fa una critica spietata, meritata, del contratto del 1869, intervenuto tra l'Italia e la Svizzera a proposito della costruzione del valico che attraverso la catena delle Alpi conduce nell'amica Svizzera.

A questo contratto, o convenzione, che dir si voglia, accedeva la Germania ultima venuta, ma prima sempre per beneficiarne nelle conseguenze.

Onorevoli colleghi, non ho bisogno di dirvi che una convenzione di questa portata, la quale è nata male, perchè vedo che

è tema ed oggetto di critiche molto esatte e giuste, una convenzione che non ebbe modo per via di costituirsi in sanità, diremo, nè giuridica nè economica, meritava e merita una lunga e profonda discussione, un profondo e minuto esame, perchè non si tratta solo di periodi o di articoli, ma di articoli e di periodi che si concretano in altrettanti milioni.

Non bisogna dimenticare che l'Italia, per costruire questo valico il quale ci ha creato tante disillusioni, bisogna pur dirlo, specialmente dal lato economico, ha speso ben 58 milioni. Perchè dal Nord ci sono venuti frutti di simpatia politica e di alleanze, ma non ci sono venuti del pari frutti economicamente benefici. Con una politica melliflua, ben diversa da quella del Barbarossa (Commenti — Risa) che almeno veniva con la lancia, il Nord ha solamente procurato di sfruttare il nostro mercato. Bisogna dunque procedere bene all'esame di questo problema.

Lo sapete che cosa ci ha reso questa convenzione pel Gottardo? I tre Stati dicono le cifre, non le dico io; e da queste risulta che per parte nostra si sono spesi 58 milioni, mentre la Germania e la Svizzera diedero 30 milioni l'una e 28 l'altra. Quindi noi abbiamo contribuito per la metà della spesa totale. E sapete tra tutti e tre contraenti che cosa abbiamo riscosso? In cinque anni abbiamo riscosso la bella cifra di 868 mila lire! Figurarsi dunque! 58 e 58 fino a prova contraria fanno 116; e per questa ingente somma di milioni abbiamo in cinque anni riscosso 868 mila lire! Ma io non dovrei entrare nel merito, e prevengo un'osservazione che molto opportunamente mi veniva facendo già coll'intenzione l'illustre nostro Presidente. (Ilarità). Io gli risparmio la voce e vengo alla sospensiva.

PRESIDENTE. Sarebbe stata una osservazione giusta del resto.. (Si ride).

CAVAGNARI. Ha ragione, ha ragione, onorevole Presidente. Lo so che io costituisco per lei una tortura continuata; ma abbia pazienza: oggi è l'ultimo giorno. (Vivissima ilarità).

PRESIDENTE. Ma che tortura!... Si figurì! È un beneficio per la tipografia! (Viva ilarità).

CAVAGNARI. Dunque noi ci troviamo in presenza di un disegno di legge il quale rispecchia interessi veramente colossali. Permettetemi una parentesi. Io sono poco innamorato di questi valichi, di questi fori coi quali si mandano le merci in Italia. E del

resto la mia regione (io non parlo perchè mi dolga che essa contribuisca, come ha contribuito tanto potentemente), la Liguria, per mezzo del suo comune principale, Genova, ha contribuito per sei milioni, e la provincia ne ha dato uno che sono sette.

Se poi si calcolano anche gli interessi del capitale, voi vedete che si arriva a pagare due volte!

**PRESIDENTE.** Onorevole Cavagnari, mi dispiace, ma io non posso proprio lasciarla continuare così!

**CAVAGNARI.** Ritorno all'ovile, onorevole Presidente! (*ilarità*).

**PRESIDENTE.** Ma mi faccia il favore!... chè Genova ne ha tratto vantaggio, e grandissimo!...

**CAVAGNARI.** Da che cosa? dal Gottardo? Ma come si può dire che ne abbia tratto vantaggio, onorevole Presidente? Il Gottardo ha dato in tutti questi anni un solo risultato: quello di permettere alle merci straniere di venire a fare concorrenza alle nostre, di scendere sui nostri mercati...

**PRESIDENTE.** Ma insomma, parli una buona volta della sospensiva!... (*Benissimo!*).

**CAVAGNARI.** ...come i veri aquiloni!...

Dunque, lasciamo i particolari... (*Rumori*).

Io trovo che questo disegno di legge, dirò così, è monco, manca di elementi perchè possa essere sottoposto al nostro esame, perchè a quest'ora specialmente lo si possa prendere in esame convenientemente. Mancano gli elementi di fatto. Io trovo che vi è materia di discussione assai assennata e pensata sugli articoli 11 e 12, e trovo qui nella relazione consegnata (onorevole Presidente, non sono mie parole, sono parole del relatore)... consegnata la disposizione per cui la Svizzera si è riservata una nuova regolarizzazione delle tariffe, vale a dire si è riservata di riaumentare le tariffe... (*Rumori*).

*Voci.* Questo è merito!

**CAVAGNARI.** Ora, su questo punto il Governo, poichè l'interpretazione era dubbia, si dice abbia con apposite note provocati dei chiarimenti. Quali sono stati i risultati?

Perchè, badate, se ancora dovesse verificarsi un inasprimento di tariffe da parte della Svizzera in danno delle merci italiane, queste correrebbero il rischio di dover pagare non più il 30 per cento come oggi ma il 70 per cento con una grande trasformazione in peggio dello stato attuale.

Ma dal momento che siamo qui, pensiamo a studiare; non dico che si debba re-

spingere seuz'altro la convenzione, ma pensiamo alle conseguenze.

Questo riscatto fu fatto senza che da parte del Governo italiano se ne sia parlato in relazione alle regioni interessate, e poi l'onorevole presidente del Consiglio sa che c'è una lite.

**GIOLITTI, presidente del Consiglio, ministro dell'interno.** È una lite così spallata che non ci inquieta punto!

**CAVAGNARI.** Ella è parte, onorevole presidente del Consiglio, e non può essere anche giudice; e sarà bene che la sua parola non sia udita fuori di qui, perchè i giudici potrebbero ritenersi fortunati di accogliere una parola che viene dal banco del Governo...

**PRESIDENTE.** Ma veda di concludere, onorevole Cavagnari.

**CAVAGNARI.** Onorevoli colleghi, non vi affaticherò di più col mio dire, perchè pare che la Camera voglia stasera stessa concedersi il meritato riposo. E concluderò rivolgendolo a voi, ripetendo a voi, nel congedarci da questo disegno di legge, quel che leggevo in capo alla stessa convenzione del 1869: « a tutti coloro che la presente voteranno, salute ».

Finisco con l'esprimervi, onorevoli colleghi, i miei migliori auguri, i quali vi accompagnano in mezzo ai vostri cari e nelle vostre regioni dove faccio voti che possiate ritrarre dal meritato riposo quel nuovo vigore che la patria da voi attende per raggiungere quella maggior prosperità economica che deve costituire la sua suprema mèta. (*Approvazioni*).

**PRESIDENTE.** Come la Camera sulla sospensiva possono parlare due ora, tori a favore e due contro. A favore ha parlato l'onorevole Cavagnari ed ha chiesto di parlare l'onorevole Canepa. Contro ha chiesto di parlare l'onorevole Carcano.

Ne ha facoltà.

**CARCANO.** Mi sia lecito dire una semplicissima parola contro la sospensiva. Qualunque sia il giudizio che voglia farsi intorno a questa convenzione, io tengo per fermo che sia dovere del Parlamento italiano di pronunciarsi. (*Bene!*)

Non si può indugiare di più ad emettere un voto che approvi, o no, l'opera del Governo in una convenzione internazionale, la quale (si noti) sta innanzi alla Camera da due anni. Mi pare di aver detto abbastanza! (*Vive approvazioni*).

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Canepa.

CANEPA. Cedo il mio posto all'onorevole Barzilai.

PRESIDENTE. Parli pure, onorevole Barzilai.

BARZILAI. Contro le pregiudiziali dell'onorevole Cavagnari vi è una pregiudiziale di abuso, perchè ne fa troppe ed in troppe occasioni.

Io non credo di avere avuto occasione di votarne una sola; ma talune considerazioni che egli ha portate oggi dinanzi alla Camera, mi pare che meriterebbero l'attenzione della Camera stessa e del Governo; ed anche talune altre che in questo momento ho imparato dal collega che mi sta vicino, cioè, dall'onorevole Canepa, il quale mi ha indicato un dato di fatto che potrebbe bastare per lo scopo non di una discussione del merito, ma di una sospensiva.

Senza entrare nel merito di questa convenzione che fuori di quest'aula, da persone assai competenti, fu indicata non essere nè un successo della nostra diplomazia, nè un trionfo dei nostri commerci, ma restando nei limiti della sospensiva, mi si permetta di rilevare ciò che sta scritto a pagina 5 della relazione della Commissione.

Si afferma che « all'ora di andare in macchina, l'elenco delle tariffe non è ancora giunto. Speriamo che possa pervenire in tempo per la discussione e che abbia a togliere, come riteniamo, ogni dubbio ».

Si tratta di una convenzione commerciale, senza l'allegato delle tariffe.

Ora il dilemma che io pongo è semplicissimo: o al giorno 15 di giugno le tariffe sono arrivate, e allora ha ragione l'onorevole Carcano, che la Camera deve pronunciarsi sulla convenzione; o non sono arrivate, e la Camera non ha il diritto, nè il dovere di risolvere un problema che investe la vita economica del paese, senza aver sott'occhi gli elementi di giudizio.

In questo senso, subordinatamente alla risposta che darà la Commissione, se cioè le tariffe sono o no arrivate, io sostengo la sospensiva proposta dall'onorevole Cavagnari. (*Approvazioni all'estrema sinistra*).

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Sulla questione tecnica messa innanzi dall'onorevole Barzilai risponderà il collega dei lavori pubblici; ma io ho il dovere di sottoporre alla Camera una considerazione molto grave.

Questa convenzione risale a due anni e mezzo fa ed è stata presentata alla Camera dei deputati l'8 maggio 1910, ossia da oltre due anni.

Ora, un Paese che firma una convenzione internazionale ha il dovere, in tempo conveniente, di approvarla o disapprovarla. (*Benissimo!*)

Non troveremmo più nessuno che farebbe convenzioni con l'Italia, se si stabilisse questo precedente: che basti l'opposizione di chicchessia, in vista di un interesse locale, per fermare le deliberazioni del Parlamento. (*Approvazioni*)

Io raccomando alla Camera di deliberare. Credo che la convenzione sia convenientissima per noi; ma questa è questione di merito. Però mi oppongo formalmente alla sospensiva, perchè sarebbe una mancanza di riguardi internazionali assai grave, se rimandassimo ancora una convenzione che abbiamo firmato due anni e mezzo fa, e che è davanti alla Commissione da più di due anni.

Prego perciò vivamente la Camera di respingere la sospensiva. (*Vive approvazioni*).

BARZILAI. Ma le tariffe ci sono?

DE MARINIS, *presidente della Commissione*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DE MARINIS, *presidente della Commissione*. Ho il dovere di dichiarare il pensiero della Commissione circa la proposta fatta dall'onorevole Cavagnari, di sospendere ogni deliberazione sulla presente convenzione.

Veramente, l'onorevole Cavagnari non ha addotto nessuna ragione a favore della proposta di sospensiva.

Ha parlato nel merito e, mi perdoni, neanche nel merito ha detto ragione alcuna per cui si debba respingere questa convenzione.

Soltanto l'onorevole Barzilai ha addotto una ragione che potrebbe sembrare fondata, per sostenere la sospensiva proposta dall'onorevole Cavagnari; ma me lo permetta l'onorevole collega ed amico Barzilai, questa ragione non ha, nel fatto, alcun fondamento.

Egli ha detto che è sorto il dubbio sulla interpretazione di un articolo della convenzione che si riferisce alle tariffe eccezionalmente ridotte, provocate dalla concorrenza. Non si saprebbe cioè se si faccia allusione a questo genere di tariffe così intese, o a quelle così dette eccezionali, nel linguaggio ferroviario.

Io dichiaro che è mio giudizio, diviso da altri membri della Commissione, che questo

dubbio non sussiste, perchè l'esame attento della convenzione e specialmente dell'articolo di essa cui si riferisce l'onorevole Barzilai fa nascere il convincimento che nessun equivoco possa sorgere circa la possibilità di confondere le tariffe eccezionali con quelle eccezionalmente ridotte per ragioni di concorrenza.

Nè è esatto che il Governo non si sia mai pronunciato sulla questione.

Fin dal giugno scorso noi proponemmo al presidente del Consiglio, il quale lo propose a sua volta ai ministri degli esteri e dei lavori pubblici, il quesito: se questa convenzione potesse ingenerare equivoco a questo riguardo; ed il ministro dei lavori pubblici rispose con le seguenti parole: « Dal promemoria e dai relativi allegati alla nota ministeriale 20 giugno 1910 è risultato come non sia possibile confondere le tariffe eccezionali con quelle eccezionalmente ridotte a causa della concorrenza ».

Il Governo quindi si è già esplicitamente dichiarato su questo dubbio.

CAVAGNARI. Ma risponda al telegramma, onorevole De Marinis, che è del 15 giugno.

Chiedo di parlare per fatto personale. (*Rumori vivissimi*).

DE MARINIS, *presidente della Commissione*. La Commissione, per portare maggiori documenti dinnanzi alla Camera, richiese l'elenco di queste tariffe eccezionalmente ridotte; e il nostro ministro di Berna ha risposto di averle spedite; ma esse ancora non sono pervenute. (*Commenti*). Ad ogni modo, ripeto, questo elenco non è un documento strettamente necessario allo stato delle cose.

Del resto la Camera potrebbe approvare egualmente la convenzione, con un invito al Governo (che noi abbiamo concertato in un ordine del giorno che presenteremo alla Camera nella fiducia che il ministro e la Camera vorranno accettarlo) di accertare, prima dello scambio finale delle ratifiche, d'accordo col Governo federale, quali siano le tariffe eccezionalmente ridotte a causa della concorrenza.

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

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Aderendo ai desideri espressi da alcuni membri della Commissione, di avere l'elenco delle tariffe eccezionalmente ridotte per evitare una possibile confusione tra queste e le tariffe eccezionali secondo la base chilometrica, il Governo, per quanto non lo

credesse necessario, ha richiesto tale elenco, che prossimamente arriverà.

Vi è però da osservare che esso non è assolutamente necessario e che non è fondato nessuno dei timori a cui ha alluso l'onorevole Barzilai sostenendo la proposta sospensiva dell'onorevole Cavagnari, poichè vi è una esplicita dichiarazione, che fu promossa dal Governo, da parte del Dipartimento politico della Confederazione svizzera, il quale rispondendo il 3 giugno 1912 ad una nota della Legazione italiana dichiarò che la riserva contenuta nell'articolo 11, circa la regolarizzazione della tariffa eccezionalmente ridotta per ragioni di concorrenza, non riguarda la tariffa calcolata su base chilometrica.

Esclude dunque quella contenuta nell'elenco della tariffa eccezionale dal numero 1 al 43 della tariffa merci attuale germanica, ed al numero 1 al 24 della tariffa merci attuale svizzera, ma riguarda unicamente la tariffa introdotta per combattere la concorrenza sulle linee straniere. Quindi quella declaratoria che si è già ottenuta col significato che avevamo già attribuito all'articolo 11 e che era stato accolto dalla Commissione, è oramai cosa ufficialmente accertata, che rende impossibile la confusione delle tariffe eccezionalmente ridotte colle tariffe eccezionali, temuta dall'onorevole Barzilai.

L'onorevole Cavagnari si è riferito ad un telegramma che annunzia il prossimo arrivo dell'elenco, ma non aveva addotto la ragione che fu poi addotta dall'onorevole Barzilai, alla quale risponde questa precisa dichiarazione del dipartimento politico della Confederazione, e quindi si può con tutta tranquillità procedere oltre nell'esame della convenzione, senza attendere che l'elenco arrivi, sia perchè arriverà certamente prima che il Senato esamini la convenzione, sia perchè la dichiarazione del Dipartimento federale già sostituisce l'elenco. Possiamo del resto accettare l'ordine del giorno della Commissione relativo a questa parte e cioè che prima dello scambio delle ratifiche finali debba arrivare l'elenco. E così si risolve la questione.

CAVAGNARI. Ho chiesto di parlare per fatto personale. (*Rumori*).

PRESIDENTE. Non c'è fatto personale.

CAVAGNARI. La Camera deve essere illuminata. (*Vivi rumori*).

PRESIDENTE. Non è possibile che ella parli sempre due volte!...

CAVAGNARI. Devo dire all'onorevole presidente del Consiglio che io conosco il mio dovere, e che non porto mai qui questioni regionali... (*Rumori*).

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Non ho alluso a lei, ed ella lo sa perfettamente.

CAVAGNARI. La ringrazio. (*ilarità*).

PRESIDENTE. Metto a partito...

CAVAGNARI. Un momento, scusi: qui c'è un telegramma che il Governo non ha letto. Ho diritto di leggerlo io alla Camera.

PRESIDENTE. Non ne ha diritto alcuno!

CAVAGNARI. Il Governo ha parlato di un dispaccio del 3 giugno; io ne ho qui uno del 15 giugno... (*Rumori*).

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Ho detto che questa nota rende inutile quella declaratoria.

CAVAGNARI. Il telegramma dice: « È stato trasmesso ieri alla Direzione generale delle ferrovie Federali, ma non si può avere la risposta particolareggiata che martedì venturo... » (*Interruzioni — Rumori*).

PRESIDENTE. Metto a partito la proposta sospensiva dell'onorevole Cavagnari che il Governo e la Commissione non accettano.

(*Non è approvata*).

Dichiaro aperta la discussione generale.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Macaggi.

MACAGGI. Onorevoli colleghi, mi rendo conto perfettamente delle condizioni della Camera; ma anche la Camera deve rendersi conto della gravità del disegno di legge.

Quanto l'Italia abbia concorso nella costruzione della ferrovia del Gottardo, è detto nella relazione ministeriale ed è ripetuto nella relazione della Commissione permanente dei trattati. L'Italia in quella costruzione concorse per 58 milioni; per 30, vi concorse la Germania e per 28, la Svizzera. In totale, si spesero in quell'opera 116 milioni. Questo, con l'atto internazionale dell'ottobre 1869. Posteriormente, per la costruzione del tronco di strada ferrata del Monte Ceneri, contribuirono unicamente l'Italia e la Svizzera, con tre milioni ciascuna. Ma quello che non è ricordato nella relazione della Commissione dei trattati, se non nella allegata rimostranza del comune di Genova, è che a questi 58 milioni versati dall'Italia concorse per sei milioni il comune di Genova e la provincia di Genova per un milione.

Questo giustifichi, dinanzi alla Camera, perchè sia stato presentato un ordine del giorno con le firme dei deputati di Genova e perchè, quantunque io senta tutta la mia incompetenza, abbia io impresso a parlare su questo argomento. Con questo, non temo la taccia di portare qua dentro un interesse locale o regionale: tutti voi sapete che l'interesse del porto di Genova, della città di Genova, soprattutto per ciò che riflette il maggiore dei nostri valichi alpini, il Gottardo, coincide perfettamente con l'interesse della nazione.

Del resto, fin dal 1852, quando esisteva la nazione italiana, ma non ancora questo Regno d'Italia, il Consiglio comunale di Genova deliberava di consacrare sei milioni al primo valico che fosse aperto attraverso le Alpi, a congiungere l'Italia colla Svizzera e con l'Europa centrale.

Ora ci si presenta la convenzione del 1909. Accennerò brevissimamente (ed è necessario, perchè la Camera non voti ciecamente) in che consistesse la convenzione del 1869: perchè si veda se sia conveniente l'approvare ora questa nuova convenzione.

La Convenzione del 1869 faceva obbligo alla Commissione del Gottardo, che investiva nella costruzione di quella ferrovia il capitale di 50 milioni, oltre la sovvenzione di 116 milioni dati, come è stato accennato, dall'Italia, dalla Svizzera e dalla Germania nelle indicate proporzioni, la Convenzione faceva obbligo alla Compagnia di non eccedere per i viaggiatori e le merci le tariffe massime che venivano stabilite; dava facoltà alla Compagnia di imporre soprattasse di montagna per il tratto in cui la ferrovia aveva una pendenza maggiore del 15 per mille, soprattasse di montagna consistenti nell'aumento del 50 per cento per i passeggeri e per le merci del 3, ovvero del 5 per cento, a seconda della varia natura delle merci stesse.

In corrispettivo attribuiva agli Stati sovventori il diritto di partecipare, in ragione dei rispettivi concorsi, alla metà degli utili che avrebbero ecceduto il 7 per cento sul capitale azionario di 50 milioni. Faceva pure obbligo alle Compagnie di ridurre la soprattassa di montagna ora indicata, e quindi le tariffe normali quando l'utile avesse superato l'8 per cento sul capitale azionario.

L'onorevole Maggiorino Ferraris, in uno studio pubblicato nella sua *Nuova Antologia*, del giugno 1910, ha dimostrato come in quel contratto del 1869 la Svizzera avesse fatto a sè stessa la parte del leone.



Infatti, mentre in quel tempo l'interesse del danaro si aggirava intorno al 4 per cento, il vantaggio della riduzione della sopra-tassa di montagna era assicurato soltanto quando questo dividendo avesse superato l'8 per cento.

Questa condizione tanto vantaggiosa per gli interessi svizzeri è riconosciuta senz'altro dalla relazione ministeriale come dalla relazione della Commissione permanente. Che tale sia la natura di questo contratto del 1869 è dimostrato altresì in uno scritto pregevolissimo del nostro collega professore Ancona: « La convenzione ferroviaria del Gottardo ».

Ora viene dinanzi a noi il contratto stipulato a Berna nell'ottobre 1909: è esso vantaggioso per la nazione?

Io non dirò quali sono state le delusioni che hanno seguito le mal concepite speranze intorno ai vantaggi che a noi sarebbero venuti dall'apertura del Gottardo.

Invece di recare un grande vantaggio all'Italia quell'apertura (come vi accennava l'onorevole Cavagnari) è stata pressochè ad intero vantaggio della Germania.

Invece di verificarsi il sogno per cui si sperava che Genova dovesse diventare il porto della Svizzera e della Germania meridionale, questo è avvenuto che invece fu invasa l'Italia dai prodotti germanici.

Il vantaggio nostro non rappresenta neppure la metà del vantaggio che dal traforo del Gottardo hanno avuto la Germania e la Svizzera, nel cui territorio corre interamente la ferrovia del Gottardo e scendono dalla Germania in Italia merci e carri in quantità doppia di quella che dall'Italia sale in Germania.

La Svizzera, accolto nel 1897 il concetto, prima ignoto alla sua legislazione, delle strade ferrate di Stato, si accinse al riscatto della ferrovia del Gottardo, ch'era sino allora dell'Italia, della Svizzera e della Germania.

Quali le conseguenze del riscatto? Parrebbe che, poichè la convenzione del 1869 non era stata vantaggiosa per l'Italia, le conseguenze dovessero essere queste: che la convenzione del 1869 si risolvesse, che i contributi fossero restituiti, che quanto meno le parti che avevano concorso fossero indennizzate o in qualche modo compensate. Si pensò invece di sostituire alla vecchia convenzione una convenzione nuova.

Ora occorre dimostrare che questa nuova convenzione sia vantaggiosa per l'Italia, non dirò per Genova, che pure del com-

mercio d'Italia è tanta parte. Non so (poichè l'onorevole presidente del Consiglio non ha alluso al collega Cavagnari, che pure era il solo che aveva interloquito sull'argomento) se egli, dotato anche di spirito profetico e prevedendo il mio discorso, potesse alludere a me. Certo l'interesse di Genova è grande in questa questione, ed io penso che neppure sia sballata la questione che Genova può muovere, non contro il presidente del Consiglio, ma verso lo Stato, ente; e questo risolverà nell'indipendenza sua la magistratura.

Oggi occorre dimostrare che la convenzione che si propone è vantaggiosa. Ma quali i benefici? Mercè la Convenzione, l'Italia, con l'indifferenza con cui Cleopatra si dice sciogliesse le perle nell'aceto, gitta i 58 milioni versati; abbandona gli interessi di questa somma, abbandona altresì il pattuito ribasso delle tariffe e delle sopratasse di montagna. Viene sostituita quest'altra Convenzione, con cui la Svizzera, divenuta signora della ferrovia del Gottardo, si obbliga a mantenere le tariffe in vigore e a quelli altri impegni che esamineremo.

Giova ricordare che nella Convenzione del 1869 era fissato un massimo di tariffa il quale non venne toccato mai.

Ora le tariffe praticate attualmente, inferiori al massimo, verrebbero consolidate e questo sarebbe il primo vantaggio. Vantaggio apparente, perchè in realtà si riduce a zero.

Questa cifra minore del massimo rappresenta il portato delle necessità commerciali, come è detto, confessato ed ammesso nella stessa relazione ministeriale.

A proposito, è questo un documento diventato raro; io l'ho letto nella biblioteca, perchè nell'archivio più non si trova; e sarebbe questa una ragione di più per sostenere la tesi della sospensiva.

Voi della maggioranza avete una grande fiducia in chi governa l'Italia, e potete anche votare ciecamente; ma voi non avete dinanzi il testo della convenzione del 1869 alla quale fu sostituita la convenzione del 1909. Non importa; una delegazione di coscienza supplisce a tutto. Potete votare nell'ultimo giorno e lascerà che Genova con i suoi sette milioni versati levi la sua voce indarno, la sua voce che si perde, come la voce del Santo che ricorre oggi si perdeva nel deserto, *vox clamantis in deserto*.

Dico che questo vantaggio primo, che offre la nuova convenzione, è nullo, è uguale a zero, perchè non sarebbe nell'interesse

della Svizzera di alzare la portata attuale delle tariffe, tanto è che non l'ha alzata mai, perchè il portare le tariffe al massimo avrebbe avuto senz'altro l'effetto di troncare il traffico.

Ben valutato il proprio interesse, la Compagnia, a cui si è sostituito il Governo, mantenne quelle tariffe, che oggi ci si offre di consolidare. Noi non ne abbiamo alcun vantaggio. Ci si offre quello, che già abbiamo. Gli Svizzeri sono, come li ha definiti l'onorevole Luigi Luzzatti, « i più sottili e ammitabili difensori dei loro interessi ».

Non abbiamo quindi motivo di rinuncia alcuna per assicurarci un vantaggio che non può esserci tolto.

L'altro preteso vantaggio è quello che col 1° maggio 1910 (data oramai passata, onde la Commissione permanente propone di supplicare dalla Svizzera il compenso di anticipare una seconda data, alla quale ora accennerò) col 1° maggio 1910 le sopratasse di montagna dovrebbero essere ridotte del 35 per cento; inoltre, dal 1° maggio 1920 si dovrebbe accordarci un altro ribasso del 15 per cento, che col 35, già accordato, costituirebbe un 50 per cento; cioè le sopratasse ridotte a metà.

È un vantaggio ben lieve. Ma, qualora si ricordi che per la convenzione del '69 le sopratasse avrebbero dovuto essere gradualmente ridotte, appena il ricavo utile della intrapresa avesse superato l'8 per cento; siccome è risaputo che l'impresa del Gottardo è finanziariamente ottima, ben presto si sarebbe verificato quest'utile al disopra dell'8 per cento, e l'Italia avrebbe avuto, senza la nuova convenzione, questa diminuzione delle sopratasse, e altresì in seguito la diminuzione delle tariffe normali. È vero quello, che diceva il collega Cavagnari, che in tanto tempo per soli cinque anni, non consecutivi, si ebbero dei dividendi, da distribuire, irrisorìi. Ma questo è l'effetto di artificio.

È accertato e lo ha dimostrato nel suo studio l'onorevole Maggiorino Ferraris, e lo ha illustrato anche nel suo studio l'onorevole Ancona, che i bilanci del Gottardo furono compilati artificiosamente.

Voi avete sentito l'altro giorno, dall'onorevole Di Cesarò, a proposito del bilancio coloniale, come si possa costruire un bilancio che formalmente risponda a verità, dia un'illusione diversa da quella che le cifre dicono, perchè, dopo che l'arte del fare i conti, da una pratica che era, è diventata

una scienza, si può arrivare anche a dare dimostrazione di cifre che apparentemente corrisponda e sostanzialmente non corrisponda al vero.

Ora non sentite me, che non ho autorità alcuna, sentite, ripeto, i colleghi nostri Ancona e Maggiorino Ferraris. Essi hanno dimostrato che il bilancio del Gottardo è artificioso, perchè metteva da parte, prima di calcolare gli utili, le spese degli esercizi precedenti: oltre la riserva ordinaria stabiliva una riserva straordinaria per le costruzioni e per le soprastrutture, una illusione tale da rimanere artatamente al disotto di quel tanto per cento oltre il quale occorreva distribuire un dividendo.

Or dunque, anche questo preteso vantaggio non esiste. È un danno, e un danno per noi, perchè, progressivamente, mantenendosi la convenzione del 1869, si sarebbe ottenuto di più, ed in più alta misura di quello che la nuova convenzione stabilisce. (*Rumori*).

Mi affretto alla fine. (*Rumori*).

Certo che non vi sono vantaggi materiali nella nuova convenzione, se non nella mitigata tassa sugli agrumi, che non fa sì che non abbia ugualmente sapore di forte agrume, ed è una cosa abbastanza insignificante dinanzi alla mole degli interessi che la convenzione rappresenta, e, del resto, non costituisce se non un beneficio per la Svizzera.

E la prova ne è che fu immediatamente applicata, mentre non fu applicata la mitigazione delle sopratasse di montagna, benchè la convenzione dica che per un 35 per cento sarebbe da applicare al 1° maggio 1910. Ma questo, che può essere un vantaggio per l'Italia, non fu applicato, e si attende che la convenzione diventi definitiva; fu però applicata, perchè era nella convenienza della Svizzera, la mitigazione della tariffa sugli agrumi.

Io ascolterò volentieri la dimostrazione dei vantaggi della convenzione. Certo non sono dimostrati nella relazione della Commissione, la quale fa comprendere che sono unicamente ragioni politiche, ragioni di convenienze internazionali che consigliano questa convenzione. (*Rumori*).

È un omaggio alla Germania che voi chiedete. Non fate che si dica che l'Italia, la quale vanta il suo rinascimento, quasi una nuova storia, dia questo esempio non buono, di ratificare una convenzione che è a tutto vantaggio della Svizzera e soprattutto della Germania, la quale, lo ricordo

ancora, ha concorso per trenta milioni mentre noi concorreremo per 58 arrivandosi a questo paradosso matematico, che però è una verità politica: che 28 vale assai più di 58.

È un interesse politico prevalente, che getta sulla bilancia la spada di Brenno... (*Rumori — Interruzioni*).

Io termino, se volete; ma sentite: Venezia e Firenze avevano altri negozianti! Credetelo, non ci si domanda un atto di buona amministrazione, ci si domanda un ossequio al maggiore fra gli Stati della triplice alleanza! (*Voi rumori*).

Voi che rumoreggiate non avete letto la relazione... (*Rumori*) .. la relazione, dove questo è detto a chiare note. Consentite che ve lo ripeta... (*No! no! — Rumori*).

La relazione dice: « Principalmente lo scopo della convenzione è quello di assecondare, per quanto possibile, i propositi della nazione ». E, per temperare questo, è indi soggiunto immediatamente: « e di un popolo piccolo di numero » (questo è lo svizzero) « ma grande per la sapienza di ordinamenti, per il mirabile impiego delle sue energie naturali, per l'alto grado di cultura, per essere stato da molti secoli il baluardo della libertà e l'asilo inviolato di quanti per essa hanno dovuto soffrire ». La Germania non ha elogi; ma questi elogi fatti al popolo svizzero sono evidentemente la coperta .. (*Rumori*) dello scopo precipuo di fare cosa grata alla potenza grande di Arminio.

Io vorrei che noi ci ispirassimo sempre all'esempio di quel popolo piccolo di numero, che oggi per questa questione si agita, ha fatto duecento comizi, ha sottoscritto con 150 mila firme per invocare dei provvedimenti governativi; mentre, per usare l'espressione dell'onorevole Chimienti, i più grandi interessi della patria noi trattiamo tra la più allegra spensieratezza.

Imitate questo popolo, piccolo, ma grande moralmente. Piccola repubblica e grande popolo, la Svizzera, la quale riesce a trionfare di noi commercialmente, come di noi trionfa politicamente la Germania.

Voi, ricordatelo, più che l'interesse della patria, ci avete chiamati a rendere un nuovo omaggio al sire di Germania. E così sia. (*Rumori*).

Io lo dico ironicamente. Così sia, se la vita italiana, non solo la vita politica, ma anche la vita commerciale devono svolgersi secondo il ritmo della triplice alleanza.

Votate dunque, e dite che noi abbiamo

portato qui un interesse locale o regionale; voi relatori della Commissione dite che la colpa principale è dei negozianti del 1869 di cui scontiamo oggi i peccati, e alla distanza di 40 anni i prossimi posteri nostri e quelli di noi che vivremo ancora, e velo auguro a tutti, diremo quel che pochi diciamo oggi, cioè, che se i negozianti del 1869 furono inabili, noi fummo nello stesso tempo inabili e devoti eccessivamente a interessi che non sono quelli della patria. (*Rumori — Commenti — Bene! all'estrema sinistra*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Morando che ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera fa voti perchè il Governo procuri di ottenere che le tariffe applicate alla ferrovia del Gottardo vengano adottate anche per gli altri transiti ferroviari svizzeri per l'Italia ».

MORANDO. Non farò perdere tempo alla Camera: il mio ordine del giorno è così chiaro che non ha bisogno di lunga illustrazione.

Dirò all'onorevole Cavagnari che neanche io sono entusiasta di questa convenzione, ma bisogna digerirla, prenderla come si prendono certi medicinali per guarire da mali gravi di gioventù.

Di errori ne abbiamo commessi nel passato; oramai c'è poco da discutere, e dobbiamo trarre il miglior profitto possibile dalla situazione presente.

Il mio ordine del giorno mira specialmente ad equiparare nelle tariffe speciali tutte le ferrovie che congiungono e potranno congiungere per l'avvenire l'Italia alla Svizzera, togliendo gravi, penose e dannose spequazioni.

Confido quindi che il mio ordine del giorno sarà accettato dal Governo e dalla Commissione.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Carcassi.

(*Non è presente*).

Ha facoltà di parlare l'onorevole Ancona.

ANCONA. In omaggio alla Camera e all'orologio rinunzio al discorso e lo riduco a una semplice dichiarazione. Credo che, dopo le dichiarazioni dell'onorevole ministro sulle tariffe eccezionalmente ridotte dell'articolo 11, si debba votare questa convenzione.

Non ne sono neanche io entusiasta, ma

credo che oggi il miglior partito sia quello di votarla.

Certamente sarebbe stato interessante di studiare questo traforo del Gottardo, che è nato nel 1870 con la terza Italia, perchè con questo studio si sarebbe elevata anche la nostra politica ferroviaria.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Pantano.

**PANTANO.** Una semplice dichiarazione.

L'onorevole Giolitti ricordò che questa convenzione sta innanzi alla Camera da due anni e che urge oramai una soluzione; io ricorderò alla mia volta che tre anni or sono, cioè un anno prima che venisse innanzi alla Camera, io ebbi a sollevare sulla questione del Gottardo, nella tornata del 14 maggio 1909, un dibattito di una certa importanza.

Appena conosciute, per le notizie pubblicate dalla stampa elvetica, le linee generali della convenzione, io portai su di essa innanzi alla Camera una critica severa e minuziosa, per dimostrare tutto il danno che veniva all'Italia, sia dal punto di vista del traffico con l'Europa centrale verso il Mediterraneo, sia di fronte a quella sognata apertura dell'Europa centrale alle primizie del Mezzogiorno. E scongiurai allora il predecessore dell'onorevole Di San Giuliano, l'onorevole Tittoni, a voler provvedere in tempo, perchè, siccome non era stato ancora ratificato dal Governo lo schema di Convenzione fatto a Berna, si era ancora in tempo per fare qualche cosa.

Mi permetta la Camera, e qui la mia dichiarazione si spiega e si commenta, di leggere soltanto poche parole da me pronunziate il 14 maggio 1909. In quella tornata, dopo aver esposti i danni che l'Italia avrebbe raccolto da questa Convenzione, e dopo aver ricordato di essere stato proprio io l'iniziatore di una soluzione pel Gottardo, sul terreno del compenso delle tariffe, iniziativa di cui sento oggi vivo il rimorso ed il rimpianto di fronte al miserando partito che seppe trarne il Governo italiano, così conchiudevo: « Io ho preso la parola nella speranza che, poichè, volendo, i negoziati possono essere ancora integrati, giacchè le Convenzioni stipulate a Berna devono essere sottoposte al Parlamento, dopo che i rispettivi Governi le avranno ratificate; nella speranza, dico, che vogliate far ora in modo di sottrarci all'ingrato compito o di dover respingere un trattato già formalmente e definitivamente concluso, o di su-

birlo con tutti i suoi errori. E siccome per le convenienze internazionali, sarebbe assai difficile, ove non concorranò circostanze veramente eccezionali, la ripulsa, così ci costringereste a sacrificare sull'ara delle convenienze diplomatiche i più alti interessi del Paese!

« Onde io v'invito calorosamente, poichè siete in tempo, a provvedere ».

Il mio appello anche successivamente ripetuto non ebbe eco, e mentre la mia triste previsione pur troppo si avvera, dopo aver propugnati i rimedi nell'ora in cui erano possibili, non commetterò la fanciulesca ingenuità di spezzare ancora una lancia a favore di un'idea irreparabilmente compromessa, e a me non resta che di reclinare, dolorando, la testa e votar contro. (*Approvazioni all'estrema sinistra*).

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Canepa.

**CANEPA.** Farò una semplice dichiarazione di voto; perchè comprendo che non è possibile discutere una questione così grave in questo momento. Ma, precisamente, deploro che una questione, che involge uno dei più alti interessi economici del paese, sia stata ridotta nella strettoia di questa ora, per cui non è possibile esaminare il merito del contratto, e non è possibile, onorevole Luzzatti..

**LUZZATTI.** Cosa c'entro io? Io non l'ho negoziata!

**CANEPA.** Le dirò perchè ci entra.

Ella che mi pareva un momento fa così caldo per far respingere la proposta di sospensiva, ha scritto che vi è una tesi minima, la quale è inconfutabile persino dagli svizzeri, i più sottili e mirabili difensori dei loro interessi...

**LUZZATTI.** Io non l'ho negoziata; ma credo che, se si respinge questa Convenzione, si fa peggio per il nostro paese. Ella mi permetterà di poter dare un giudizio su queste questioni.

**CANEPA.** Ora, in questo momento è tolta perfino la possibilità di esaminare questa tesi subordinata, che ella diceva sicura ed inconfutabile.

Deploro, adunque, di non poter dimostrare qui, come del resto ha fatto l'onorevole Macaggi ed è risultato dagli studi dei nostri colleghi onorevoli Ancona e Maggiorino Ferraris, che questa convenzione, oltre ad essere dannosa per l'Italia, costituisce un atto di sudditanza verso la Svizzera, la quale (lo ha detto l'onorevole Luzzatti) cerca appunto per la sua piccolezza di sottrarsi

ad ogni possibilità di essere combattuta, ed altresì un atto di sudditanza verso la Germania...

LUZZATTI. Non debbo rispondere alla Camera delle cose che si scrivono fuori; ma, ad ogni modo, io non ho detto che la Svizzera per la sua piccolezza non possa esser combattuta; anzi ho deplorato che vi siano degli Stati, che si sottraggono ad equi accordi, quasi rimpicciolendosi per resistere di più alla censura, allegando appunto la loro piccolezza.

CANEPA. Mi permetta, onorevole Luzzatti, di ricordare le sue parole precise! (*Vivissimi rumori*).

Voci. Basta! basta!

CANEPA. È inutile che cerchiate d'impedirmi di parlare! Non posso stare sotto il peso di una smentita, ed ho il diritto di provare che ho affermato cosa vera! (*Vivi rumori*).

PRESIDENTE. Ma la finiscano una volta di rumoreggiare, onorevoli colleghi!... E si smettano questi dialoghi!... Mi pare che ora ci si studi di dimostrare la nostra piccolezza soltanto! Son cose che proprio non riesco a comprendere! (*Vive approvazioni — Applausi*).

CANEPA. È inutile che battiate le mani. Se avete veramente la coscienza della grandezza d'Italia, daresti il vostro voto contrario a questa convenzione.

Ecco le parole dell'onorevole Luzzatti: « Quale difficoltà può imporre la Svizzera? La speranza di non dare nulla può coltivarci nell'animo di un Governo abilissimo, e che trae dalla stessa piccolezza dello Stato una ragione di più per difendere ad oltranza i suoi interessi ».

Queste parole le ha scritte proprio lei, onorevole Luzzatti!

Del resto osservo che la Svizzera non ha ancora approvato questa convenzione e che una delle più alte personalità dello Stato, il generale Perrucchetti, ha dimostrato nel *Corriere della Sera* che non era questo il momento in cui un contratto simile doveva essere sottoposto all'approvazione del Parlamento. Ma comprendo che nulla si può fare contro la volontà della maggioranza, e quindi mi limiterò a salvare l'anima mia dando voto contrario alla convenzione. (*Commenti — Interruzioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Baslini, il quale ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera invita il Governo perchè voglia riprendere col Governo elvetico, indipendentemente dalla convenzione in esame, le trattative del caso per effettuare di comune accordo un nuovo valico alpino attraverso lo Spluga ».

BASLINI. Non entrerò nel merito della convenzione. Essa è quello che è; onde, da opposte parti della Camera, noi abbiamo sentito affermare come sia più conveniente approvarla senza troppo discuterne la sostanza.

Mi limiterò, pertanto, a svolgere brevemente l'ordine del giorno, che ho avuto l'onore di sottoporre alla Camera, e che io credo trovi la sua sede opportuna in questa discussione, in quanto è noto come numerose e autorevoli correnti della opinione pubblica si siano manifestate nel senso di condizionare l'approvazione degli atti internazionali concernenti il riscatto del Gottardo alla effettuazione del nuovo valico ferroviario dello Spluga.

Senonchè io ritengo che l'una cosa possa mantenersi dall'altra distinta, e l'ho anche recisamente affermato nel mio ordine del giorno. Ma non sino al punto da escludere che, in questa circostanza, la Camera abbia ad esprimere al Governo quali siano i voti, quali le aspirazioni di una grandissima parte del paese a proposito della linea dello Spluga.

D'altra parte, codeste trattative con la Svizzera erano già state iniziate dal nostro Governo fino dal 1906-907; ond'io non vedrei quali difficoltà il Governo potrebbe opporre ad assumersi di riprendere — indipendentemente dalla presente convenzione — la iniziativa di accordi internazionali a tale riguardo; e tanto più, poi, che in questi stessi giorni il Consiglio di amministrazione delle ferrovie federali svizzere si è novamente pronunziato a favore del Greina piuttosto che dello Spluga. E questa affermazione merita, quanto meno, di essere rilevata e ribattuta.

Non è questo il momento per intrattenere la Camera sui vantaggi insiti al valico dello Spluga.

Vi accennerò con brevissime parole.

Il Greina si sovrappone al Gottardo; non crea nessuna nuova zona di servizio; non è atto pertanto a suscitare nel nostro territorio nuove energie e traffici nuovi. Viceversa lo Spluga, al grande vantaggio di avere intorno a sé una zona sua propria, che si estende dal Gottardo al Brennero, aggiunge quello

di abbreviare notevolmente il percorso, per la massima parte d'Italia, verso l'Europa centrale; donde una grande economia sui prezzi di trasporto, che, per taluni prodotti, quali l'olio, i mosti, i vini, le carrube, e per talune regioni (dell'Italia meridionale, specialmente) sorpassa le 14 lire per tonnellata.

— Ma io non voglio più oltre intrattenere la Camera intorno ad un argomento che voi, onorevoli colleghi, meglio di me conoscete.

Mi bastano queste poche considerazioni per raccomandare alla benevolenza vostra e del Governo l'ordine del giorno che ho avuto l'onore di presentare. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Rubini

*Voci.* La chiusura!

PRESIDENTE. È inutile, ripeto, chiedere la chiusura quando non ha parlato il ministro.

RUBINI, *della Commissione.* Prego la Camera di ritenere che sono altrettanto convinto, come tutti i colleghi, che in quest'ora, ed in momenti così preziosi, dovrei anche risparmiarmi di parlare. Ma ciò che ha detto l'onorevole Macaggi mi ha e, mi rincresce dirlo (ma per quanto vecchio ho l'epidermide molto delicata) mi ha profondamente ferito, come ha profondamente ferito anche voi, ed è perciò che gli debbo una risposta.

Egli ha detto: voi avete fatto una delegazione di coscienza. Forse che la Commissione non ha studiato a lungo questo problema? Forse che non possiamo invocare la testimonianza di tutti coloro, che hanno visto o saputo come in seno alla Commissione i colleghi ed io abbiamo dato tutti noi stessi a questo dubbioso problema?

Dove è la delegazione di coscienza? Dove è questo voto che si dà ciecamente? Sono parole, ma le parole, quando non sono fondate su fatti, ricadono su coloro che le hanno pronunziate. (*Bravo!*)

MACAGGI. Una questione così importante non si discute in queste condizioni! (*Rumori*).

RUBINI, *della Commissione.* L'onorevole Macaggi non è contento quando non si ottiene ed anche quando si ottiene qualche cosa, e dice che è convenienza di colui che ha dato. Così per gli agrumi. Così l'onorevole Macaggi crede che l'aver ottenuto un ribasso immediato della sopratassa, non sia un vantaggio, perchè esso si sarebbe rag-

giunto, afferma egli, ugualmente, per lo svolgersi degli eventi.

Ma, onorevole Macaggi, abbiamo visto quello che è avvenuto per il passato; abbiamo visto cioè che, di trenta anni, solamente cinque furono fruttuosi di miserabili somme di partecipazione.

E come mai avremmo potuto sperare di ottenere dall'aumento del prodotto netto una riduzione costante, sia essa pure non molto notevole, delle sopratasse, specialmente coll'esercizio promiscuo? Ora questa riduzione l'otteniamo, nella misura di 930 mila lire circa, subito, e di un milione e 450 mila lire, dopo alcuni anni, al 1920. Queste somme corrispondono ad un interesse dell'antico capitale azionario di circa il 9 e mezzo od il 10 e un quarto per cento.

L'onorevole Macaggi dice che noi non abbiamo ottenuto niente con l'aver consolidato le tariffe, perchè erano già in vigore e perchè sono di convenienza di coloro che ce le diedero volontariamente, perchè è la stessa industria ferroviaria che le consigliava. Ed è vero.

Però, mutando le circostanze, ciò, che era conveniente ieri, avrebbe potuto non diventare più conveniente domani. E le circostanze sono già mutate; mutate, per la persona dell'esercente la ferrovia. Finchè la ferrovia era esercitata da una Società privata, essa non aveva che da considerare la propria convenienza, senza ripercussione sulle condizioni della convenienza altrui.

Una volta che una ferrovia è esercitata da uno Stato, lo Stato è tratto quasi sempre a dovere unificare la propria azione in tutto il campo della soggetta materia, in questo caso nelle tariffe da applicare su tutte le linee che esso esercita.

Ed allora la conseguenza quasi sicura quale sarebbe stata? Che la Svizzera esercente di oltre 2,700 chilometri di ferrovia, di cui soltanto 230 sono rappresentati dal Gottardo, avrebbe applicate al Gottardo le tariffe federali più alte, e non avrebbe certamente applicato a tutto il resto della rete le tariffe del Gottardo, più basse.

PANTANO. Ma c'era la convenzione con l'Italia! Non facciamo elogi per carità!

RUBINI, *della Commissione.* Non faccio elogi; tutt'altro; narro le condizioni della questione.

PANTANO. Avevamo il diritto di averlo!

RUBINI, *della Commissione.* Nossignore: il ribasso, purtroppo, è stato un atto volontario indipendentemente dalla Convenzione del 1869. (*Interruzioni*). Le mitigazioni

furono applicate volontariamente; anzi dico che sono venute, perchè la Società credeva di avervi interesse; ma non aveva obbligo di farlo. Oggi che la linea del Gottardo è esercitata dal Governo svizzero, potrebbe avvenire che la Direzione generale delle ferrovie svizzere applicasse al Gottardo le tariffe, che vigono sul resto della rete, per introdurre una parificazione di trattamento: questo si potrebbe dire per giustificarla. Questo avrebbe portato un discreto maggior costo per le nostre esportazioni, e bisogna tenerne conto. Il provvisorio è stato eliminato col consolidamento; e questo per me, onorevole Pantano, è qualche cosa.

Ora si tratta di esprimere un parere sintetico (mi sono addentrato in qualche particolare; ma voglio rimaner fedele alla mia promessa di esser breve). E questo parere non mi porta a fare, onorevole Pantano, gli elogi della convenzione. Il parere sintetico mio è questo: che i nostri negoziatori si sono trovati in una condizione infelice perchè le basi sulle quali essi dovevano operare erano pur sempre quelle dell'antica Convenzione del 1869, nella quale nulla era stabilito di preciso circa ai casi prenarrati salvo l'osservanza di limiti massimi di tariffe.

Nella relazione stesa dall'amico Strigari, fatta anche, per sua cortesia, colla mia collaborazione, è detto chiaramente che nel 1869 nulla ci eravamo riservati, all'infuori di quei requisiti, che sono inerenti per sè stessi al servizio ferroviario, linea in ottime condizioni, coincidenza dei diretti, servizio cumulativo, rapido, ecc.; di sostanziale non avevamo riservato che la partecipazione agli utili del 7 per cento in avanti nel 1869, che nel 1878 fu modificata e limitata fra il 7 e l'8 per cento di partecipazione ed invece si sostituiva la diminuzione di tariffa oltre l'8 per cento.

Noi non avevamo riservato a noi nessun voto nell'assemblea dei soci; non avevamo riservata a noi nessuna rappresentanza nell'amministrazione; noi, che avevamo dato di più, lasciammo colpire le nostre esportazioni da tariffe inverosimili; e questo fu il terreno sul quale si è dovuto dibattere la Convenzione e sul quale hanno dovuto operare i nostri negoziatori.

Dunque non è per fare un elogio alla cosa in sè stessa; ma è per un'esatta valutazione della situazione, che la vostra Commissione, non già dopo una cieca condiscendenza data per motivi non confessabili, accusa in contrasto col lungo indugio che le

si è rimproverato, dopo tanto tempo si è risolta a portare alla Camera la Convenzione approvata.

Perchè da un lato ci è fatto un obbligo morale di decidere la questione e perchè dall'altro si consolida uno stato di cose, che rappresenta un certo risultato. Che abbia dato un risultato assai migliore per gli altri può essere ed è, ma che abbia dato dei risultati negativi per noi, nessuno, a chi ben guardi, può ammetterlo.

Siamo quindi venuti a questa conclusione. Ma debbo soggiungere, onorevole presidente del Consiglio, che, se la Convenzione da tanto tempo sta davanti alla nostra Camera, da altrettanto tempo essa sta davanti all'Assemblea federale.

L'indugio fu reciproco, anzi, per noi, consequenziale.

Cosicchè non credo in questo caso che il nostro Parlamento e per esso la Commissione delegata abbiano tutti i torti, perchè pareva naturale (ed io non potrei persuadermi che non sia così), che la Svizzera, che ha voluto il riscatto, non fosse la prima a farlo approvare.

Se volete, noi avremo fatto una gara, non a chi arriva prima, ma abbiamo fatta una gara a chi arriva dopo.

Avremmo dovuto essere preceduti dalla Svizzera, indicata piuttosto ad arrivare prima di noi, e non dopo, come quella che aveva voluta la Convenzione.

E questa circostanza non la dico unicamente per rilevare il fatto, ma per la conseguenza che ne ha tratto la Commissione; perchè fra le proposte che la Commissione ha creduto di significare al Governo, come requisiti desiderabili della Convenzione definitiva vi è quella di anticipare il secondo termine della riduzione delle tariffe al 50 per cento in via di compensazione parziale o totale del ritardo frapposto ad effettuare la prima riduzione del 35 per cento.

Anche in questo la Commissione ha fatto, parmi, il suo dovere segnalando la circostanza e consigliandone il rimedio. Ora dunque se la Camera ed i colleghi vogliono ascoltare le parole di una persona la quale crede di non aver avuto mai il desiderio di agire per far piacere a nessuno contro la verità, nè contro la coscienza; se a qualche cosa vale di avere sempre dedicato tutto quel poco che uno sa, tutto quel poco che uno può in servizio del Paese, voi potete approvare non con entusiasmo certamente; ma votando, voi farete opera che non è cattiva per sè stessa, farete opera utile per por termine ad una

situazione la quale per molti versi non era nè la più facile, nè la più felice. (*Bravo!*)

In quanto che, onorevole Macaggi, (*Rumori*) non è nemmeno da trascurare il giudizio che può derivare da altri elementi. Bisogna pur tener conto che un problema si innesta e si associa a tanti altri. (*Bravo! Benissimo!*)

Ma qui bisogna anche rilevare un errore. L'onorevole Macaggi...

*Voci.* Oramai siamo persuasi.

RUBINI, *della Commissione.* L'onorevole Macaggi ha detto che la Giunta avrebbe consigliato l'approvazione della Convenzione principalmente per considerazioni politiche. No; leggano gli onorevoli colleghi la relazione, e vedranno che l'onorevole Strigari non ha mai detto che principalmente per ragioni politiche si dovesse approvare. Si doveva principalmente approvare per le ragioni obbiettive indicate in precedenza.

Le ragioni di amicizia vengono in seguito, ma non pare mal fatto di attribuire anche ad esse un loro proprio valore.

E così io credo di avere adempiuto al mio dovere, quale membro della Commissione e partecipe del suo lavoro.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

STRIGARI, *relatore.* Sarò assolutamente telegrafico, perchè l'ora tardissima me lo impone.

Nessuna dedizione ha inteso fare la Commissione a chicchessia nel proporre alla vostra approvazione la Convenzione del Gottardo.

Si è voluto fraintendere il contenuto della mia relazione, alla quale ha collaborato validamente il mio maestro in tema ferroviario, l'onorevole Rubini. La temperanza di linguaggio usata nella relazione, le affermazioni iterate del nostro diritto e le dubbiezze manifestate intorno alla bontà di essa, erano necessarie nella relazione e sprime il pensiero collettivo della Commissione dei trattati e tariffe dal momento che si trattava di una convenzione internazionale non ancora approvata da uno degli altri Stati contraenti, perchè bisognava misurare accuratamente i concetti e le parole adoperate per esprimerle, ad evitare esagerato ottimismo o pessimismo che potessero — nel caso di riprovata convenzione — invocarsi di argomento a danno dei diritti nostri.

Premessa, a nome della Commissione, questa dichiarazione, mi consenta la Came-

ra che io esprima la mia personale convinzione, la quale avrà certo valore molto relativo, perchè individuale.

Onorevoli colleghi, io non ritengo che avessimo il diritto di chiedere la restituzione dei 58 milioni in seguito alla statizzazione della ferrovia del Gottardo, perchè la convenzione del 1879 tale diritto non ci riservava. Un diritto soltanto avevamo, a mio personale avviso, ed era quello della partecipazione alla metà degli utili fra il 7 e l'8 per cento, diritto che si è visto in pratica tradotto, nel corso di ben venti anni, nella modesta somma di 860 mila lire.

Continuare in tale sistema, che certamente avevamo il diritto di non vedere perpetuato, significava andare incontro, dopo la statizzazione delle ferrovie legiferata dalla Confederazione elvetica, a delusioni certamente maggiori di quelle che l'esercizio privato ci aveva procurate. Onde non convenendo, a mio avviso, correre le alee del contributo percentuale degli utili oltre il 7 per cento esulante certamente sotto la gestione di Stato, a me è sembrato e sembra ottimo consiglio quello di preferire un compenso sicuro.

Non è certo ottimo compenso quello che si è riusciti ad ottenere con le negoziazioni, sebbene si traduca in una formula molto tangibile, cioè nel ribasso sui trasporti di circa un milione l'anno; ma non può negarsi che questo vantaggio, assicurato, ecceda di gran lunga in ogni anno tutti gli utili percentuali che in venti anni di esercizio eravamo riusciti ad ottenere complessivamente in sole lire 860,000.

Potevamo forse ottenere di più, ma non essendovi riusciti i nostri negoziatori, mi è sembrato e mi sembra degna della vostra approvazione questa convenzione, la quale, se non è ottima, non può onestamente dirsi pessima. Con equo giudizio dobbiamo reputarla però tale da qualificarla, per tutte le parti contraenti, semplicemente accettabile senza entusiasmi, ma anche senza rimpianti.

PRESIDENTE. La prego, onorevole presidente del Consiglio, di esprimere il suo avviso sugli ordini del giorno che sono stati presentati. Quelli dell'onorevole Maggiorino Ferraris che non sono stati svolti, sono del seguente tenore:

« La Camera confida che il Governo voglia condurre al più presto a compimento le opere promesse sulla linea del Cenisio, specialmente per quanto riguarda la trazione elettrica ed il doppio binario per la mag-



gior tratta possibile, provvedendo intanto al miglioramento degli orari e del servizio ».

« La Camera confida che prima di scambiare le ratifiche del trattato, il Governo voglia far redigere in modo autentico l'elenco delle tariffe e dei relativi ribassi ed accettare che essi si applichino alle tariffe eccezionali, secondo l'esatta interpretazione degli articoli 11 e 12 della Convenzione ».

FERRARIS MAGGIORINO. Ma io dovrei fare qualche dichiarazione.

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Mi proponevo di rispondere anche a lei, onorevole Maggiorino Ferraris.

La Commissione ha presentato quattro ordini del giorno che sono stampati e sono dinanzi alla Camera; io la prego di contentarsi che il Governo li accetti come raccomandazioni. D'altronde, il testo stesso degli ordini del giorno, come è formulato, indica il concetto di una raccomandazione al Governo; e il Governo farà ciò che è possibile per adempiere ai voti della Commissione.

Vengo agli altri ordini del giorno. Quello dell'onorevole Morando fa voti che il Governo procuri di ottenere che le tariffe applicate dalle ferrovie del Gottardo vengano adottate anche per gli altri transiti svizzeri per l'Italia. Ma io non credo che si possa chiamare la Camera a deliberare su questo punto, perchè parrebbe di voler fare una pressione; e l'adozione dell'ordine del giorno forse porterebbe all'effetto contrario. Il Governo perciò accetta l'ordine del giorno dell'onorevole Morando come raccomandazione e farà tutto il possibile per attuare i desideri ivi espressi; ma non è bene che eventuali trattative sieno come imposte da un voto della Camera.

Il Governo non può naturalmente accettare l'ordine del giorno dell'onorevole Macaggi che equivale alla sospensiva, sulla quale si è già pronunziata la Camera.

L'onorevole Maggiorino Ferraris ha presentato due ordini del giorno: col primo egli confida che il Governo voglia condurre al più presto a compimento le opere promesse sulla linea del Cenisio, specialmente per quanto riguarda la trazione elettrica e il doppio binario, provvedendo intanto al miglioramento degli orari e del servizio.

Egli sa benissimo che una delle cose che premono di più al Governo è quella di perfezionare la linea del Cenisio. Abbiamo incontrato ostacoli da parte delle autorità francesi, che hanno sospeso i lavori,

già quasi ultimati, per convertire a trazione elettrica la traversata della grande galleria. Però il Governo ha ottenuto oggi che questi ostacoli siano rimossi, e accelererà in tutti i modi il resto delle opere.

Quindi non è il caso di un ordine del giorno, che inviterebbe a fare cosa che il Governo è già convinto di dover fare.

Con l'altro ordine del giorno dell'onorevole Ferraris si esprime fiducia che, prima dello scambio delle ratifiche, il Governo voglia far redigere in modo autentico l'elenco delle tariffe e dei relativi ribassi.

Ora esiste un ordine del giorno della Commissione il quale dice: « La Camera fa voti che il nostro Governo voglia accertare l'elenco del numero limitato di tariffe eccezionalmente ridotte o passibili di riduzione, a mente dell'articolo 11, della Convenzione principale prima dello scambio delle ratifiche finali ».

Press'a poco è la stessa cosa in termini più diplomatici. Prego dunque l'onorevole Maggiorino Ferraris di non insistere nel suo ordine del giorno, perchè il Governo accetta l'ordine del giorno della Commissione il quale presso a poco esprime lo stesso suo concetto.

L'onorevole Baslini propone una questione molto grave, chiedendo che la Camera si pronunzi per raccomandare al Governo che procuri di ottenere il traforo dello Spluga.

Ma io credo che la Camera non possa oggi deliberare su una questione che non ha discusso e sulla quale vi sono correnti diverse.

Il Governo può assumere l'impegno, accettando questo ordine del giorno come raccomandazione, di studiare questa questione, che è di altissimo interesse, ma con piena libertà di azione. Prego quindi l'onorevole Baslini di non insistere nel suo ordine del giorno.

Con queste dichiarazioni prego la Camera di votare l'ordine del giorno proposto dalla Commissione, del quale ho dato lettura; e con questo rimane bene assicurato che quella questione che ha formato oggetto della discussione odierna, cioè delle tariffe eccezionalmente ridotte, sarà dal Governo esaminata prima che si scambino le ratifiche. (*Benissimo!*)

PRESIDENTE. La Commissione accetta la proposta del Governo di convertire i primi quattro ordini del giorno in raccomandazioni?

STRIGARI, *relatore*. L'accetta.

PRESIDENTE. Il Governo poi accoglie

l'ordine del giorno della Commissione del quale ho dato lettura.

L'onorevole Morando insiste nel suo ordine del giorno?

MORANDO. Lo ritiro.

PRESIDENTE. E l'onorevole Macaggi insiste nel suo ordine del giorno di cui do lettura:

« La Camera confida che il Governo vorrà riaprire i negoziati per introdurre condizioni più conformi agli interessi italiani.

« Macaggi, Canepa, Carcassi ».

MACAGGI. Non insisto e ritiro il mio ordine del giorno.

PRESIDENTE. E l'onorevole Maggiorino Ferraris?

FERRARIS MAGGIORINO. Ringrazio il presidente del Consiglio per le dichiarazioni fatte relativamente al Cenisio. Quanto al secondo ordine del giorno, lieto di aver dato occasione alla Commissione di presentarne uno identico al mio, (*Interruzioni*) mi associo precisamente a quello della Commissione.

PRESIDENTE. L'onorevole Baslini mantiene, o ritira, il suo ordine del giorno?

BASLINI. Prendo atto delle dichiarazioni del Governo di studiare profondamente la questione da me affacciata, e ritiro l'ordine del giorno.

PRESIDENTE. La Commissione aveva presentati i seguenti ordini del giorno che il Governo aveva dichiarato di accettare come raccomandazione:

1°

« La Camera confida che il Governo vorrà regolarizzare in senso compensativo le date di decorrenza per la riduzione delle sovratasse di cui nell'articolo 12 della Convenzione principale e autorizza ad approvare per decreto reale le eventuali corrispondenti modificazioni ».

2°

« La Camera confida che il Governo riprenderà in attiva considerazione l'argomento della partecipazione dell'Italia agli utili di liquidazione percepiti dalla cessata Società del Gottardo ».

3°

« La Camera confida che il Governo qualora fosse richiesta la revisione delle disposizioni che riducono le sovratasse di montagna e di cui all'articolo 12 della convenzione, vorrà tener presente che i Conteggi della specie dovranno essere istituiti in base alle disposizioni che attualmente reggono la materia, prescindendo dall'effetto delle ulteriori innovazioni legislative che i poteri federali credessero di apportarvi in avvenire ».

4°

« La Camera confida che il Governo ottenga da quello della Svizzera, nei riguardi degli operai delle altre due nazionalità, che non siano assunti in servizio stabile di ruolo, la estensione ad essi delle disposizioni delle leggi federali e cantonali di previdenza, assistenza e soccorso di cui fruiscono o fruiranno gli operai svizzeri della medesima categoria ».

Leggo poi l'ordine del giorno della Commissione accettato dal Governo:

« La Camera fa voti che il nostro Governo voglia accertare l'elenco del numero limitato di tariffe, eccezionalmente ridotte o passibili di riduzione, a mente dell'articolo 11 della convenzione principale, prima dello scambio delle ratifiche finali ».

Lo metto a partito.

(È approvato).

Passiamo ora all'esame degli articoli:

Art. 1.

« Sono approvati i seguenti atti internazionali firmati a Berna addì 13 ottobre 1909, relativi al riscatto della ferrovia del San Gottardo per parte della Svizzera: a) Convenzione principale tra l'Italia, la Germania e la Svizzera; b) Processo verbale finale; c) Accordo tra l'Italia e la Svizzera; le cui ratifiche furono scambiate a Berna il

Si dia lettura delle diverse convenzioni:

RIENZI, segretario, legge:

## NOUVELLES CONVENTIONS INTERNATIONALES DU SAINT-GOTHARD DU 13 OCTOBRE 1909

### I. Convention principale. — Convenzione principale.

*Texte original.*

LE CONSEIL FÉDÉRAL  
DE LA CONFÉDÉRATION SUISSE,

SA MAJESTÉ  
L'EMPEREUR D'ALLEMAGNE,  
ROI DE PRUSSE,  
au nom de l'Empire allemand  
et

SA MAJESTÉ LE ROI D'ITALIE,

animés d'un égal désir de régler à nouveau les relations réciproques concernant le chemin de fer du St-Gothard, à l'occasion du rachat dudit chemin de fer par la Confédération suisse le 1<sup>er</sup> mai 1909, ont résolu de conclure une nouvelle convention et ont nommé à cet effet pour leurs plénipotentiaires, savoir :

*Le Conseil fédéral de la Confédération  
suisse :*

Monsieur Deucher, Président de la Confédération, et Messieurs les Conseillers fédéraux Comtesse et Forrer,

*Sa Majesté l'Empereur d'Allemagne,  
Roi de Prusse :*

Son Excellence Monsieur le Chambellan et Conseiller intime actuel Alfred de Bülow, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire de l'Empire d'Allemagne auprès de la Confédération suisse,

*Sa Majesté le Roi d'Italie :*

Son Excellence Monsieur le Marquis Cusani Confalonieri, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire du Royaume d'Italie auprès de la Confédération suisse,

lesquels, après avoir échangé leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des stipulations suivantes :

*Traduzione italiana.*

SUA MAESTÀ IL RE D'ITALIA,

SUA MAESTÀ  
L'IMPERATORE DI GERMANIA,  
RE DI PRUSSIA,  
a nome dell'Impero Germanico  
e

IL CONSIGLIO FEDERALE  
DELLA CONFEDERAZIONE SVIZZERA,

animati dal comune desiderio di regolare ex novo le reciproche relazioni riguardanti la ferrovia del San Gottardo, riscattata dalla Confederazione il 1<sup>o</sup> maggio 1909, hanno risolto di concludere una nuova Convenzione ed a tale scopo hanno nominato come plenipotenziari :

*Sua Maestà il Re d'Italia :*

Sua Eccellenza il signor Marchese Cusani Confalonieri, Inviato straordinario e Ministro plenipotenziario del Regno d'Italia presso la Confederazione svizzera,

*Sua Maestà l'Imperatore di Germania,  
Re di Prussia :*

Sua Eccellenza il Ciambellano e Consigliere intimo attuale Alfredo De Bülow, Inviato straordinario e Ministro plenipotenziario dell'Impero di Germania presso la Confederazione svizzera,

*Il Consiglio Federale della Confederazione  
Svizzera :*

Il signor Deucher, Presidente della Confederazione, e i signori Consiglieri federali Comtesse e Forrer,

i quali, dopo aver scambiato i loro pieni poteri, riconosciuti in buona e debita forma, d'accordo hanno stipulato quanto segue :

Article premier.

Les Conventions entre l'Allemagne, l'Italie et la Suisse concernant le chemin de fer du St-Gothard, savoir :

1° la Convention entre l'Italie et la Suisse, signée à Berne le 15 octobre 1869;

2° la Convention entre l'Allemagne, l'Italie et la Suisse, signée à Berlin le 28 octobre 1871;

3° la Convention additionnelle entre l'Allemagne, l'Italie et la Suisse, signée à Berne le 12 mars 1878;

4° la Convention entre l'Italie et la Suisse concernant l'établissement du chemin de fer du Monte-Ceneri, signée à Berne le 16 juin 1879,

sont remplacées par la présente Convention.

Article 2.

La Suisse prendra les mesures nécessaires afin que l'exploitation du chemin de fer du St-Gothard réponde dans toutes ses parties à ce qu'on est en droit d'exiger d'une grande ligne internationale.

Article 3.

Sauf les cas de force majeure, la Suisse assurera l'exploitation du chemin de fer du St-Gothard contre toute interruption. Toutefois la Suisse a le droit de prendre les mesures nécessaires pour le maintien de la neutralité et pour la défense du pays.

Article 4.

Les Hautes Parties contractantes feront tout leur possible pour faciliter, en vue de l'intérêt commun, le trafic entre l'Allemagne et l'Italie et à cet effet elles chercheront à assurer sur le chemin de fer du St-Gothard le transport des voyageurs, des marchandises et des objets postaux le plus régulier, le plus commode, le plus rapide et le meilleur marché possible.

Article 5.

La Suisse prendra les mesures nécessaires pour que les trains des chemins de fer fédéraux soient organisés de telle manière que, autant que possible, ils coïncident sans interruption avec les chemins de fer de l'Allemagne et de l'Italie.

Articolo primo.

Le Convenzioni fra la Germania, l'Italia e la Svizzera concernenti la ferrovia del San Gottardo, cioè :

1° la Convenzione fra l'Italia e la Svizzera, firmata a Berna il 15 ottobre 1869;

2° la Convenzione fra la Germania, l'Italia e la Svizzera, firmata a Berlino il 28 ottobre 1871;

3° la Convenzione addizionale fra la Germania, l'Italia e la Svizzera, firmata a Berna il 12 marzo 1878;

4° la Convenzione fra l'Italia e la Svizzera concernente la costruzione della ferrovia del Monte-Ceneri, firmata a Berna il 16 giugno 1879,

sono sostituite dalla presente Convenzione.

Articolo 2.

La Svizzera prenderà le misure necessarie perchè l'esercizio della ferrovia del San Gottardo risponda in tutte le sue parti a ciò che si ha il diritto di esigere da una grande linea internazionale.

Articolo 3.

Salvo i casi di forza maggiore, la Svizzera assicurerà l'esercizio della ferrovia del San Gottardo contro qualsiasi interruzione. Tuttavia la Svizzera ha il diritto di prendere le misure necessarie per la conservazione della neutralità e per la difesa del paese.

Articolo 4.

Le Alte Parti contraenti faranno tutto il possibile per facilitare, in vista dell'interesse comune, il traffico fra la Germania e l'Italia, e a tale scopo esse cercheranno di assicurare sulla ferrovia del San Gottardo il trasporto dei viaggiatori, delle merci e degli effetti postali nel modo più regolare, più comodo, più rapido e più economico possibile.

Articolo 5.

La Svizzera prenderà le misure necessarie affinché i treni delle strade ferrate federali siano organizzati in modo che coincidano quanto più sarà possibile, senza interruzione, con quelli delle ferrovie della Germania e dell'Italia.

## Article 6.

La Suisse maintiendra avec les chemins de fer de l'Allemagne et de l'Italie un service direct (cumulatif) pour le transit sur la ligne du St-Gothard.

## Article 7.

Le trafic sur le chemin de fer du St-Gothard jouira toujours des mêmes bases de taxes et des mêmes avantages qui sont ou seront accordés par les chemins de fer fédéraux à tout chemin de fer qui existe déjà ou qui sera construit à travers les Alpes.

## Article 8.

En ce qui concerne le transport des voyageurs et des marchandises d'Allemagne et d'Italie, pour et à travers ces deux pays, la Suisse s'engage à ce que les chemins de fer fédéraux fassent bénéficier les chemins de fer de l'Allemagne et de l'Italie au moins des mêmes avantages et des mêmes facilités qu'elle aura accordés soit à d'autres chemins de fer en dehors de la Suisse, soit à des parties et à des stations quelconques de ces chemins de fer, soit enfin aux stations frontières suisses. Les chemins de fer fédéraux ne peuvent entrer dans aucune combinaison avec d'autres chemins de fer suisses par laquelle ce principe se trouverait violé.

## Article 9.

Sont exclus des dispositions contenues dans les articles 7 et 8 les cas où les chemins de fer fédéraux seront forcés, par suite de la concurrence étrangère, d'abaisser exceptionnellement leurs taxes de transit.

Toutefois les mesures de cette nature ne devront pas porter préjudice au trafic par le St-Gothard.

## Article 10.

En ce qui concerne le trafic des voyageurs passant en transit sur la ligne du St-Gothard, les taxes maximales de transport sont fixées comme suit :

en I <sup>re</sup> classe	10,416	cts.	par	kilomètre
en II <sup>e</sup>	7,291	»	»	»
en III <sup>e</sup>	5,208	»	»	»

## Articolo 6.

La Svizzera manterrà con le ferrovie della Germania e dell'Italia un servizio diretto (cumulativo) per il transito sulla linea del San Gottardo.

## Articolo 7.

Il traffico sulla ferrovia del San Gottardo godrà sempre delle stesse basi di tariffe e degli stessi vantaggi che sono o saranno accordati dalle strade ferrate federali a qualsiasi ferrovia già esistente o che venga costruita attraverso le Alpi.

## Articolo 8.

Per quanto riguarda il trasporto di viaggiatori e di merci dalla Germania in Italia e viceversa, o attraverso questi due paesi, la Svizzera si impegna a che le strade ferrate federali accordino alle ferrovie della Germania e dell'Italia almeno gli stessi vantaggi e le stesse facilitazioni che essa avrà concesso sia ad altre ferrovie fuori della Svizzera, sia a parti o stazioni qualsiasi delle ferrovie medesime, sia, infine, alle stazioni svizzere di frontiera. Le strade ferrate federali non potranno prender parte a qualsiasi combinazione con altre ferrovie svizzere che violasse questo principio.

## Articolo 9.

Sono esclusi dalle disposizioni contenute negli articoli 7 e 8 i casi in cui le strade ferrate federali sieno costrette, in seguito a concorrenza straniera, a ridurre eccezionalmente le loro tasse di transito.

Tuttavia le misure di tal natura non dovranno portare pregiudizio al traffico attraverso il San Gottardo.

## Articolo 10.

Per ciò che concerne il traffico dei viaggiatori che passano in transito sulla linea dal San Gottardo, le tariffe massime di trasporto sono fissate come segue :

in prima classe	centesimi 10,416	per	chilom.
in seconda	» 7,291	»	»
in terza	» 5,208	»	»

Les chemins de fer fédéraux sont en droit de prélever une surtaxe de 50 % pour les parties de la ligne ayant une pente de 15 ‰ et plus. Toutefois le trafic des voyageurs sur la ligne du Monte-Ceneri continuera à être exempté de surtaxe.

Les taxes et surtaxes pour le transport des bagages, qui sont actuellement en vigueur sur la ligne du St-Gothard pour le trafic de transit, ne seront pas augmentées à l'avenir.

## Article 11.

La Suisse s'engage pour les chemins de fer fédéraux à ne pas augmenter à l'avenir les taxes de transit suisses qui existent actuellement pour le trafic de marchandises allemand et pour le trafic de marchandises italien passant par le chemin de fer du St-Gothard, aussi longtemps que les chemins de fer allemands ou italiens n'augmenteront pas leurs taxes actuellement en vigueur pour ces trafics. Demeure réservée à la suite de la réduction des surtaxes de montagne une nouvelle régularisation des taxes de transit exceptionnellement abaissées et dictées par la concurrence étrangère.

La Suisse prend le même engagement en ce qui concerne les taxes de transit actuelles du service cumulatif italo-suisse par le St-Gothard.

## Article 12.

La Suisse accorde pour le trafic marchandises de transit sur la voie du St-Gothard (passant par les points terminus d'Immensee ou Zoug ou Lucerne d'une part, et Chiasso ou Pino d'autre part) une réduction des surtaxes actuellement en vigueur, de telle sorte que les surtaxes actuelles de 64 km. pour Erstfeld-Chiasso et de 50 km. pour Erstfeld-Pino soient réduites :

*de 35 % à partir du 1<sup>er</sup> mai 1910*

soit

à 42 km. pour le parcours Erstfeld-Chiasso,

à 33 » » » » Erstfeld-Pino;

È riservato alle strade ferrate federali il diritto di applicare una sovratassa del 50 per cento per le parti della linea aventi una pendenza del 15 ‰ od oltre. Tuttavia il traffico dei viaggiatori sulla linea del Monte-Ceneri continuerà ad essere esente da sovratasse.

Le tasse e sovratasse per il trasporto dei bagagli, attualmente in vigore sulla linea del San Gottardo per il traffico di transit, non potranno essere aumentate per l'avvenire.

## Articolo 11.

La Svizzera s'impegna, per conto delle strade ferrate federali, a non aumentare nell'avvenire le tasse di transito svizzere attualmente esistenti per il traffico di merci germanico e per il traffico di merci italiano inoltrato per la via del San Gottardo, e ciò sino a che le ferrovie germaniche od italiane non aumenteranno le loro tasse attualmente in vigore per tali traffici. A seguito delle riduzioni delle sovratasse di montagna, viene riservata una nuova regolarizzazione delle tariffe di transito eccezionalmente ridotte e determinate dalla concorrenza straniera.

La Svizzera prende il medesimo impegno per ciò che concerne le attuali tariffe di transito del servizio cumulativo italo-svizzero per il San Gottardo.

## Articolo 12.

Per il traffico merci in transito sulla via del San Gottardo (passando per i punti estremi di Immensee o Zug o Lucerna da una parte, e Chiasso o Pino dall'altra parte) la Svizzera accorda una riduzione delle sovratasse attualmente in vigore, in guisa che le attuali sovratasse di 64 chilometri per Erstfeld-Chiasso e di 50 chilometri per Erstfeld-Pino sieno ridotte:

*del 35 per cento a decorrere dal 1<sup>o</sup> maggio 1910*

cioè

a 42 chilometri per il percorso Erstfeld-Chiasso;

a 33 chilometri per il percorso Erstfeld-Pino,

de 50 <sup>l</sup>° a partir du 1<sup>er</sup> mai 1920

soit

a 32 km. pour le parcours Erstfeld-Chiasso;

a 25 » » » » Erstfeld-Pino.

Si à la suite d'événements qu'on ne peut actuellement prévoir — tels que la défense d'exportation de combustible édictée par un Etat à production houillère ou le renchérissement extraordinaire de la houille — la réduction des surtaxes de montagne convenue ci-haut avait pour effet que le réseau actuel du Gothard ne couvrit plus ses frais d'exploitation, y compris le service d'intérêt et d'amortissement du capital engagé dans ledit réseau ainsi que les versements réglementaires au fonds de renouvellement, la Suisse sera en droit de demander la révision des dispositions ci-haut qui réduisent les surtaxes de montagne.

Le relèvement des surtaxes de montagne prendra fin aussitôt que la cause qui l'avait motivé n'existera plus. On ne pourra jamais adopter des surtaxes supérieures à celles qui existent actuellement.

La Suisse aura égard, en relevant les surtaxes, à la clause du traitement le plus favorable dont bénéficient la ligne du St-Gothard vis-à-vis des autres chemins de fer par les Alpes (art. 7) ainsi que le trafic entre l'Allemagne et l'Italie et vice-versa par rapport aux autres trafics (art. 8).

#### Article 13.

Dans le cas où des divergences viendraient à surgir entre les Hautes Parties contractantes sur l'interprétation ou l'application de la présente convention, chacune d'elles aura le droit de demander l'arbitrage.

L'arbitrage sera organisé et la procédure sera fixée de la manière la plus simple. Les Gouvernements intéressés se mettront d'accord par la voie diplomatique pour la nomination de l'arbitre.

Dans le cas où ils n'arriveraient pas à se mettre d'accord, on demandera à un Gouvernement neutre de procéder à cette nomination.

del 50 per cento a decorrere dal  
1° maggio 1920

cioè

a 32 chilometri per il percorso Erstfeld-Chiasso;

a 25 chilometri per il percorso Erstfeld-Pino.

Sein seguito ad avvenimenti attualmente imprevedibili — quali il divieto di esportazione di combustibile decretato da uno Stato produttore di carbone fossile, o il rincaro straordinario del carbone fossile — la riduzione delle sopratasse di montagna sopra convenuta avesse per effetto che la rete attuale del San Gottardo non coprisse più le spese di esercizio, compreso in queste il servizio d'interessi e di ammortamento del capitale impiegato nella rete medesima, nonchè i versamenti regolamentari al fondo di rinnovamento, la Svizzera sarà in diritto di domandare la revisione delle disposizioni suaccennate che riducono le sopratasse di montagna.

Il rialzo delle sopratasse di montagna cesserà appena la causa che l'avrà provocato sarà eliminata. Non potranno mai stabilirsi sopratasse superiori a quelle attualmente esistenti.

Nell'aumentare le sopratasse la Svizzera terrà conto della clausola del trattamento più favorevole di cui godono la linea del San Gottardo in confronto delle altre ferrovie alpine (articolo 7) ed il traffico fra la Germania e l'Italia e viceversa in confronto degli altri traffici (articolo 8).

#### Articolo 13.

Qualora sorgessero divergenze fra le Alte Parti contraenti sull'interpretazione o sull'applicazione della presente convenzione, ciascuna di esse avrà il diritto di domandare l'arbitrato.

L'arbitrato sarà fatto e la procedura sarà stabilita nel modo più semplice. I Governi interessati si metteranno di accordo, in via diplomatica, per la nomina dell'arbitro.

Qualora essi non riuscissero a mettersi di accordo, la nomina dell'arbitro sarà deferita ad un Governo neutro.

## Article 14.

La présente convention sera ratifiée et les ratifications en seront échangées à Berne aussitôt que faire se pourra.

Elle entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> mai 1910, avec effet rétroactif au 1<sup>er</sup> mai 1909.

En foi de quoi les Plénipotentiaires ont signé la présente convention et y ont apposé leurs cachets.

Fait à Berne en triple expédition, le 13 octobre 1909.

(Signé): A. DEUCHER.  
COMTESSE.  
L. FORRER.  
v. BÜLOW.  
CUSANI.

## Articolo 14.

La presente convenzione sarà ratificata e le ratifiche saranno scambiate a Berna al più presto possibile.

Essa entrerà in vigore il 1<sup>o</sup> maggio 1910, con effetto retroattivo al 1<sup>o</sup> maggio 1909.

In fede di che i Plenipotenziari hanno firmato la presente convenzione apponendovi i propri sigilli.

Fatto a Berna in triplice originale il 13 ottobre 1909.

## Procès-verbal final. — Processo verbale finale.

Les Soussignés se sont réunis pour relire et signer la nouvelle Convention relative au chemin de fer du St-Gothard, sur laquelle ils se sont mis d'accord aujourd'hui. A cette occasion, on a consigné au présent procès-verbal les déclarations suivantes, qui auront la même valeur et entreront en vigueur à la même date que la Convention.

## I.

*Ad article 1.*

Il est entendu que les traités suivants restent en vigueur:

1° Le traité entre l'Italie et la Suisse, conclu le 23 décembre 1873 à Berne concernant le raccordement du chemin de fer du St-Gothard avec les chemins de fer italiens à Chiasso et à Pino et l'établissement des gares internationales à Chiasso et à Luino;

2° Le traité entre l'Italie et la Suisse, conclu le 16 février 1881 à Berne au sujet du service de police dans les stations internationales du chemin de fer du St-Gothard;

I sottoscritti si sono riuniti per rileggere e firmare la nuova convenzione relativa alla ferrovia del San Gottardo, sulla quale essi hanno oggi raggiunto l'accordo. In questa occasione si sono consacrate nel presente processo verbale le seguenti dichiarazioni che avranno lo stesso valore ed entreranno in vigore alla stessa data della convenzione.

## I.

*Ad articolo 1.*

Resta inteso che i seguenti trattati rimangono in vigore:

1° Il trattato fra l'Italia e la Svizzera, concluso il 23 dicembre 1873 a Berna, concernente il raccordo della ferrovia del San Gottardo con le ferrovie italiane a Chiasso ed a Pino e la costruzione delle stazioni internazionali a Chiasso ed a Luino;

2° Il trattato fra l'Italia e la Svizzera concluso il 16 febbraio 1881 a Berna, relativo al servizio di polizia nelle stazioni internazionali della ferrovia del San Gottardo;



3° Le traité entre l'Italie et la Suisse conclu le 15 décembre 1882 à Berne concernant le service des péages dans les gares internationales de Chiasso et de Luino.

Les compagnies de chemins de fer mentionnées dans ces traités font place dorénavant aux chemins de fer fédéraux et aux chemins de fer de l'Etat italien.

*Ad article 8.*

La deuxième phrase de l'article 8 « Les chemins de fer fédéraux ne peuvent entrer dans aucune combinaison avec d'autres chemins de fer suisses par laquelle ce principe se trouverait violé » veut seulement dire que les chemins de fer fédéraux ne peuvent entrer dans aucune combinaison avec d'autres chemins de fer suisses par laquelle ils accorderaient sur leurs lignes des bases de taxes plus réduites que celles qui sont appliquées au trafic en transit par le St-Gothard.

*Ad article 11.*

Il est entendu

1° que les augmentations prévues ne peuvent s'appliquer qu'aux marchandises de même nature;

2° que les chemins de fer fédéraux ont le droit d'augmenter leurs taxes de transit si l'Allemagne ou l'Italie augmentent leurs taxes pour les articles d'exportation;

3° que, pour les autres cas, une entente entre les chemins de fer fédéraux et les chemins de fer de l'Allemagne ou de l'Italie reste réservée.

II.

Les chemins de fer fédéraux concéderont, dès le 1<sup>er</sup> mai 1910, les taxes de transit actuelles ou futures pour le trafic de marchandises par le St-Gothard, de façon que ces taxes soient accordées pour toutes les stations frontières suisses, qu'elles se trouvent ou non sur la voie la plus courte.

Cette disposition intéresse le trafic entre l'Allemagne et l'Italie et viceversa, notamment les transports qui trouvent leur voie la plus courte par le lac de Constance et le meilleur marché par terre.

3° Il trattato fra l'Italia e la Svizzera concluso il 15 dicembre 1882 a Berna, concernente il servizio dei pedaggi nelle stazioni internazionali di Chiasso e di Luino.

Le Compagnie delle ferrovie menzionate in questi trattati sono sostituite d'ora innanzi dalle strade ferrate federali e dalle ferrovie italiane dello Stato.

*Ad articolo 8.*

La seconda frase dell'articolo 8 « Le strade ferrate federali non potranno prendere parte a qualsiasi combinazione con altre ferrovie svizzere che violasse questo principio » significa soltanto che le strade ferrate federali non possono prender parte ad alcuna combinazione con altre ferrovie svizzere in virtù della quale esse accorderebbero sulle proprie linee basi di tariffe più ridotte di quelle applicate al traffico di transito via Gottardo.

*Ad articolo 11.*

Resta inteso

1° che gli aumenti previsti non possono applicarsi che alle merci della stessa natura;

2° che le strade ferrate federali hanno il diritto di aumentare le loro tasse di transito se la Germania o l'Italia aumentano le loro tasse per gli articoli di esportazione;

3° che per gli altri casi occorrerà un accordo tra le strade ferrate federali e le ferrovie della Germania o dell'Italia.

II.

Le strade ferrate federali concederanno, dal 1° maggio 1910, le tasse di transito attuali o future per il traffico delle merci attraverso il San Gottardo, in guisa che queste tasse siano accordate per tutte le stazioni svizzere di frontiera, si trovino esse o pur no sulla via più breve.

Questa disposizione interessa il traffico fra la Germania e l'Italia e viceversa, specialmente quei trasporti per i quali la via più breve è quella attraverso il lago di Constanza, mentre la via più economica è quella di terra.

## III.

Les lignes comprises dans la convention sous le nom de chemin de fer du St-Gothard sont les suivantes:

- 1° Lucerne - Immensee - Arth - Goldau - Giubiasco - Chiasso,
- 2° Zoug - Arth - Goldau,
- 3° Giubiasco - Cadenazzo - Pino-frontière,
- 4° Cadenazzo - Locarno.

## IV.

Dans le cas où des commandes de matériel devraient être faites pour l'électrification de la ligne du St-Gothard, la Suisse déclare que les chemins de fer fédéraux continueront à observer pour cette fourniture leur pratique d'ouvrir un concours général accessible à l'industrie de tous pays.

En ce qui concerne les autres commandes de matériel pour la ligne du St-Gothard, la Suisse déclare ne pas avoir l'intention de modifier la pratique actuelle des chemins de fer fédéraux.

## V.

En conformité du vœu exprimé par les Gouvernements allemand et italien, la Suisse déclare que les agents et ouvriers de nationalité allemande et italienne qui, par suite du rachat, ont passé du service de la compagnie du chemin de fer du St-Gothard à celui des chemins de fer fédéraux conserveront leur emploi, en conformité des prescriptions légales sur la matière, sans être obligés d'adopter la nationalité suisse.

Ainsi fait à Berne, en triple expédition, le 13 octobre 1909.

(Signé)

A. DEUCHER.  
COMTESSE.  
L. FORRER.  
v. BÜLOW.  
CUSANI.

## III.

Le linee comprese nella convenzione sotto il nome di ferrovia del San Gottardo sono le seguenti:

- 1° Lucerna - Immensee - Arth - Goldau - Giubiasco - Chiasso,
- 2° Zug - Arth - Goldau,
- 3° Giubiasco - Cadenazzo - Pino-frontiera,
- 4° Cadenazzo - Locarno.

## IV.

Per il caso che delle ordinazioni di materiali dovessero esser fatte per la trasformazione a trazione elettrica della linea del San Gottardo, la Svizzera dichiara che le strade ferrate federali continueranno a seguire per tale fornitura il loro sistema di bandire una gara generale cui possa prender parte l'industria di tutti i paesi.

Per quanto riguarda le altre ordinazioni di materiale per la linea del San Gottardo, la Svizzera dichiara di non aver intenzione di modificare il sistema attualmente seguito dalle strade ferrate federali.

## V.

In conformità del voto espresso dai Governi germanico ed italiano, la Svizzera dichiara che gli agenti e gli operai di nazionalità germanica ed italiana che, in seguito al riscatto, sono passati dalla dipendenza della Compagnia della ferrovia del San Gottardo a quella delle strade ferrate federali, conserveranno il loro impiego, in conformità delle prescrizioni legali sulla materia, senza essere obbligati ad assumere la cittadinanza svizzera.

Così fatto a Berna in triplice originale, il 13 ottobre 1909.

## II. Accord Italo-Suisse. — Accordo Italo-Svizzero.

*Texte original.*

LE CONSEIL FÉDÉRAL  
DE LA CONFÉDÉRATION SUISSE  
ET  
SA MAJESTÉ LE ROI D'ITALIE,

désireux de régler quelques points restés en dehors de la nouvelle convention internationale concernant le chemin de fer du St-Gothard et qui sont spéciaux à l'Italie et à la Suisse, ont résolu de conclure un accord et ont nommé à cet effet pour leurs plénipotentiaires, savoir:

*Le Conseil Fédéral de la Confédération suisse:*

Monsieur Deucher, Président de la Confédération, et Messieurs les Conseillers fédéraux Comtesse et Forrer;

*Sa Majesté le Roi d'Italie:*

Son Excellence Monsieur le Marquis Cusani Confalonieri, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire du Royaume d'Italie auprès de la Confédération suisse,

lesquels, après avoir échangé leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des stipulations suivantes:

## Article premier.

Il est entendu que les transports de céréales en provenance d'Italie, déposés dans les entrepôts de Brunnen et réexpédiés de là dans le délai d'une année dans la direction de Schwyz, continueront à jouir des taxes directes italo-suissees du trafic au delà de Brunnen. Par conséquent ces expéditions de céréales bénéficieront des mêmes facilités accordées par les articles 11 et 12 de ladite convention aux marchandises italo-suissees transitant par le chemin de fer du St-Gothard.

*Traduzione italiana.*

SUA MAESTÀ IL RE D'ITALIA  
E  
IL CONSIGLIO FEDERALE  
DELLA CONFEDERAZIONE SVIZZERA,

desiderando di regolare alcuni punti che non sono contenuti nella nuova convenzione internazionale concernente la ferrovia del San Gottardo e che riguardano specialmente l'Italia e la Svizzera, hanno risolto di concludere un accordo ed a tale scopo hanno nominato come plenipotenziari:

*Sua Maestà il Re d'Italia:*

Sua Eccellenza il signor Marchese Cusani Confalonieri, Inviato straordinario e Ministro plenipotenziario del Regno d'Italia presso la Confederazione svizzera;

*Il Consiglio Federale  
della Confederazione Svizzera:*

Il signor Deucher, Presidente della Confederazione, e i signori Consiglieri federali Comtesse e Forrer,

i quali, dopo aver scambiato i loro pieni poteri, riconosciuti in buona e debita forma, hanno concluso le seguenti stipulazioni:

## Articolo primo.

Resta inteso che i trasporti di cereali provenienti dall'Italia, depositati nei magazzini generali di Brunnen e di qui rispediti nel termine di un anno nella direzione di Svitto, continueranno a godere delle tasse dirette italo-svizzere applicate al traffico al di là di Brunnen. Per conseguenza queste spedizioni di cereali godranno delle stesse facilitazioni di cui in forza degli articoli 11 e 12 della detta convenzione fruiscono le merci italo-svizzere in transito per la via del San Gottardo.

## Article 2.

Les prescriptions de la législation concernant les tarifs des chemins de fer fédéraux seront valables aussi pour le trafic des voyageurs et des marchandises entre l'Italie et les stations du chemin de fer du St-Gothard. Il est entendu que les surtaxes actuellement en vigueur sur ce chemin de fer ne seront pas augmentées.

## Article 3.

En ce qui concerne le tarif de faveur pour les fruits acides du midi (agrumi) les chemins de fer fédéraux établiront un nouveau tarif exceptionnel avec réduction de la base de taxe de 11 cts. à 7,4 cts. par tonne-kilomètre de tarif. L'entrée en vigueur de ce tarif est fixée au 1.º novembre 1909.

Pour le transit par la ligne du St-Gothard, la taxe kilométrique actuelle de 6,5 cts sera maintenue.

La taxe d'expédition ne subira pas de changement.

## Article 4.

L'accord constitué par les dispositions ci-haut sera annexé à la nouvelle convention internationale concernant le chemin de fer du St-Gothard et aura la même valeur que ladite convention.

En foi de quoi, les Plénipotentiaires ont signé le présent accord et y ont apposé leurs cachets.

Fait à Berne, en double expédition, le 13 octobre 1909.

(Signé)

A. DEUCHER.  
COMTESSE.  
L. FORRER.  
CUSANI.

## Articolo 2.

Le disposizioni di legge concernenti le tariffe delle strade ferrate federali varranno anche per il traffico dei viaggiatori e delle merci tra l'Italia e le stazioni della ferrovia del San Gottardo. Resta inteso che le soprattasse presentemente in vigore su questa ferrovia non saranno aumentate.

## Articolo 3.

Per quanto riguarda la tariffa di favore per gli agrumi, le strade ferrate federali stabiliranno una nuova tariffa eccezionale con riduzione della base di tassa da centesimi 11 a centesimi 7,4, per tonnellata-chilometro di tariffa. L'entrata in vigore di questa tariffa è fissata al 1º novembre 1909.

Per il transito sulla linea del San Gottardo sarà mantenuta la tassa chilometrica attuale di centesimi 6,5.

La tassa di spedizione non subirà variazioni.

## Articolo 4.

L'accordo costituito dalle disposizioni di cui sopra sarà annesso alla nuova convenzione internazionale concernente la ferrovia del San Gottardo ed avrà lo stesso valore di detta convenzione.

In fede di che i Plenipotenziari hanno sottoscritto il presente accordo apponendovi i propri sigilli.

Fatto a Berna, in doppio esemplare, il 13 ottobre 1909.

PRESIDENTE. Nessuno chiedendo di parlare, pongo a partito l'articolo primo con le convenzioni delle quali è stata data lettura.

(È approvato).

Art. 2.

Al testo francese degli Atti internazio-

nali approvati colla presente legge è unita, e sarà contemporaneamente pubblicata, la relativa traduzione italiana.

(È approvato).

Anche questo disegno di legge sarà votato fra poco a scrutinio segreto.

### Discussione del disegno di legge: Provvedimenti pel credito agrario e per i danni delle mareggiate in Liguria.

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Provvedimenti pel credito agrario e per i danni delle mareggiate in Liguria.

Se ne dia lettura.

**RIENZI, segretario, legge:** (Vedi *Stampato* n. 970-A).

**PRESIDENTE.** La discussione generale è aperta su questo disegno di legge.

Non essendovi oratori iscritti e nessuno chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passiamo all'esame degli articoli:

#### CAPO I. Credito agrario.

##### Art. 1.

È costituito in Porto Maurizio un istituto colla denominazione di « Istituto di credito agrario per la Liguria ». Il capitale iniziale sarà formato da una dotazione di lire 500.000 fornita con parte dei fondi dei quali è cenno nell'articolo 13 della presente legge.

(È approvato).

##### Art. 2.

Il capitale di fondazione sarà aumentato col concorso degli enti che operano nel Regno e cogli eventuali avanzi indicati all'articolo 13. I contributi degli enti sovventori dovranno essere rimborsati, mediante il sistema dell'ammortamento graduale, nei termini e colle forme che saranno determinati dal regolamento per l'applicazione della presente legge.

Gli enti sovventori, in base alle norme che saranno disciplinate dal regolamento stesso, concorreranno alla ripartizione degli utili netti annuali dell'istituto, in relazione all'importo del capitale rispettivamente conferito.

(È approvato).

##### Art. 3.

L'Istituto di credito agrario per la Liguria farà operazioni di credito agrario con Casse agrarie e rurali, con Consorzi agrari ed altri istituti che abbiano tra i loro fini l'esercizio del credito agrario, legalmente costituiti, i quali risiedano ed operino nelle provincie di Porto Maurizio e di Genova.

L'Istituto stesso, in seguito ad autorizzazione del Governo, potrà fare anche operazioni dirette di credito agrario.

(È approvato).

##### Art. 4.

L'Istituto di credito agrario per la Liguria promuoverà la costituzione di nuovi enti intermediari e il riordinamento, ove occorra, degli esistenti, sorvegliandone la gestione.

L'Istituto avrà facoltà di destinare un decimo degli utili netti annuali alla istituzione di premi d'incoraggiamento e sussidi agli enti intermediari e ad altri istituti che svolgano opera proficua per l'agricoltura.

(È approvato).

##### Art. 5.

Alle operazioni prevedute nella presente legge sono applicabili tutte le disposizioni contenute nel titolo I e negli articoli 20, 21 e 25 della legge 23 gennaio 1887, n. 4276, sull'ordinamento del credito agrario.

(È approvato).

##### Art. 6.

Sono ridotte a metà le tasse di bollo, registro e ipotecarie dovute sugli atti e scritti di qualunque natura relativi alle operazioni di credito agrario compiute dall'Istituto di credito agrario per la Liguria e dagli enti intermediari.

Le tasse di bollo e registro dovute sull'atto costitutivo e sullo statuto dell'Istituto di credito agrario per la Liguria sono ridotte alla metà della misura normale; e sono parimenti ridotte alla metà le tasse relative alle successive modificazioni dell'atto costitutivo e dello statuto.

(È approvato).

##### Art. 7.

Il privilegio, stabilito al n. 5 dell'articolo 1958 del Codice civile, ed esteso dall'articolo 5 della legge 7 luglio 1901, n. 334, e dall'articolo 23 della legge 29 marzo 1906, n. 100 alle somme dovute per i concimi e per le materie antierittogamiche curative o insetticide, si eserciterà, per quanto riguarda la concimazione e le culture biennali in genere, oltre che sui frutti dell'anno, su quelli dell'anno successivo. Il privilegio stesso, con le estensioni di cui sopra, compete di diritto agli Istituti sovventori, così per i prestiti in danaro, come per quelli in natura.

(È approvato).

##### Art. 8.

Il Ministero di agricoltura, industria e commercio potrà aprire ogni anno in Li-

guria due concorsi a premi: uno fra le Casse agrarie o rurali, che si siano costituite in forma cooperativa e l'altro fra i Consorzi agrari cooperativi.

Per il conferimento dei premi agli enti vincitori dei concorsi, è stanziata per un decennio, a cominciare dall'esercizio 1913-14, nel bilancio della spesa del Ministero di agricoltura, industria e commercio la somma di lire 20,000 all'anno.

I Consorzi agrari cooperativi che non siano costituiti nella forma di società a responsabilità illimitata, debbono avere un capitale interamente versato almeno di lire 1,000 nei comuni con popolazione non superiore ai 5,000 abitanti; di lire 3,000 nei comuni con popolazione da 5 a 10 mila abitanti; di lire 5,000 nei comuni con popolazione superiore ai 10 mila abitanti.

(È approvato).

#### Art. 9.

I componenti il Consiglio di amministrazione dello Istituto di credito agrario per la Liguria sono nominati secondo le norme da stabilirsi nello statuto. Ad ogni ente sovventore spetta la rappresentanza nel Consiglio di amministrazione.

Il presidente è nominato con decreto Reale promosso dal ministro di agricoltura, industria e commercio, fra i componenti il Consiglio di amministrazione.

(È approvato).

#### Art. 10.

L'azione e le operazioni dello Istituto di credito agrario per la Liguria sono regolate da uno statuto approvato con decreto Reale sentito il Consiglio di Stato, promosso dal ministro di agricoltura, industria e commercio.

Nel decreto Reale d'approvazione dello statuto saranno stabilite le norme per la vigilanza governativa sull'Istituto.

(È approvato).

### CAPO II.

#### Sussidi ai danneggiati delle alluvioni e delle mareggiate.

#### Art. 11.

Il Governo del Re concederà sussidi ai proprietari più bisognosi e agli istituti di beneficenza allo scopo di riparare o ricostruire i fabbricati urbani e rustici e gli opifici, e di ripristinare le colture nei fondi danneggiati dai nubifragi e dalle mareggiate dell'ultimo quadrimestre 1910 nelle provincie di Genova e Porto Maurizio.

Le domande di sussidio dovranno essere presentate al Ministero di agricoltura, industria e commercio entro tre mesi dalla pubblicazione del regolamento di cui all'articolo 14 e documentate come verrà stabilito nel regolamento.

(È approvato).

#### Art. 12.

Sono abrogate, per quanto riguarda la provincia di Porto Maurizio, le disposizioni dell'articolo 5 della legge 13 aprile 1911, n. 311.

(È approvato).

#### Art. 13.

La somma di 25 milioni assegnata dalla legge 31 maggio 1887, n. 4511, serie 3ª, per concorso nelle operazioni di credito fondiario a favore dei danneggiati dal terremoto nella Liguria, è ridotta a lire 23,500,000; e la differenza di lire 1,500,000 viene destinata per lire 500,000 allo scopo di cui all'articolo 1 della presente legge, e per lire 1,000,000 sarà erogata in sussidi a favore dei danneggiati di cui all'articolo 11.

La parte di tale somma che eventualmente sopravvanzasse dopo aver provveduto agli accennati sussidi, sarà devoluta in aumento della dotazione iniziale di cui all'articolo 1.

La misura dei sussidi e le norme per le concessioni di essi saranno stabilite nel regolamento di cui nell'articolo seguente.

Il ministro del tesoro è autorizzato a modificare il bilancio del Ministero di agricoltura, industria e commercio per metterlo in armonia con le disposizioni della presente legge.

(È approvato).

#### Art. 14.

Entro tre mesi dalla pubblicazione della presente legge sarà emanato il regolamento per l'esecuzione di essa, da approvarsi con decreto Reale, promosso dal ministro di agricoltura, industria e commercio, d'accordo col ministro del tesoro, sentiti il Consiglio di Stato e la Commissione consultiva per il credito agrario.

(È approvato).

Anche questo disegno di legge sarà votato tra poco a scrutinio segreto.

#### Protega dei lavori parlamentari.

LACAVA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LACAVA. (Segni d'attenzione). Prima che la Camera prenda le consuete vacanze,

quale decano di essa, mi è caro ringraziare il nostro amato ed illustre Presidente per la diligenza e per la cura da lui poste nel dirigere i nostri lavori (*Benissimo!*), e per il suo patriottico ardore (*Benissimo! Bravo!*), specialmente in questi giorni di trepidazioni gloriose per la patria, trepidazioni che noi tutti investono e dominano. (*Approvazioni*).

Perdurano in lui, per nostra fortuna, la giovanile alacrità ed il geniale temperamento (*Approvazioni*), per cui, nel compiere l'alto e difficile suo ufficio, riscuote l'unanime plauso di tutta la Camera. (*Vivissime approvazioni*).

Con sentito piacere, e con profondo gradimento, a nome di essa, gli tributo questo soleanne ringraziamento, memore anche della costante ed antica amicizia, che mi lega a lui. (*Vivissime approvazioni*).

Permettete pure che io saluti a nome vostro l'onorevole Presidente del Consiglio (*Benissimo! Bravo!*) ed i suoi Colleghi, e li ringrazi per avere presentato e fatto approvare dai vostri voti, in questo periodo, molti ed importanti disegni di legge; fra i quali primeggia, come faro luminoso e come pietra miliare, la riforma elettorale, che chiama a prender parte alla vita pubblica altri cinque milioni di cittadini, finora privi del voto. (*Vivissime approvazioni*).

E più ancora lasciate che lo ringrazi perchè ha saputo mantenere così in alto, nell'ora che volge, il prestigio e la fama d'Italia, rendendosi degno interprete dei sentimenti di tutto il Paese; sentimenti ai quali la Camera orgogliosa si associa. (*Vivissime approvazioni*).

Così, insieme col legittimo compiacimento per la concordia, con la quale abbiamo contribuito al lavoro legislativo, permettete che vi esprima pure l'augurio di rivederci tutti alla ripresa dei lavori parlamentari, con nuovi e sempre più fausti auspici per la patria nostra diletta. (*Benissimo!*).

Conchiudo invitandovi a mandare un reverente e riconoscente saluto ai combattenti nella Libia e nell'Egeo, all'Esercito ed alla Marina, con l'augurio che il loro valore sia sempre, come in passato, coronato dalla vittoria. (*Vivissime approvazioni — Vivissimi, generali e prolungati applausi*).

PRESIDENTE. L'onorevole presidente del Consiglio ha facoltà di parlare.

GIOLITTI, presidente del Consiglio, ministro dell'interno. (*Segni di viva attenzione*). Credo di non fare una proposta, che giunga inattesa alla Camera, proponendole di sospendere i suoi lavori. (*Benissimo!*) Però debbo rivolgerle una viva preghiera. Se

l'altro ramo del Parlamento modificasse la legge elettorale, pregherei la Camera di consentire che fosse convocata immediatamente. Si tratta di un problema, che non può essere lasciato in sospenso. (*Segni generali di assenso*).

Ringrazio poi l'onorevole Lacava delle gentili sue parole. E mi associo cordialmente a lui nel rivolgere un saluto e un ringraziamento al nostro Presidente. Mi consenta ancora la Camera che constati con orgoglio la serena fermezza, con la quale essa, in questo periodo, che in altri paesi potrebbe parere agitato, ha risolto tranquillamente (*Applausi*) uno dei più alti problemi, che possano interessare un popolo libero. (*Vivissimi applausi*).

La Camera si è così dimostrata degna rappresentante dell'eroismo calmo e tranquillo del popolo nostro! (*Vivissimi, prolungati, generali applausi*).

PRESIDENTE (*Sorge in piedi; i ministri e tutti i deputati si alzano*). Ringrazio di gran cuore il vecchio amico, onorevole Lacava, e l'onorevole Presidente del Consiglio delle gentili parole che mi hanno rivolte. Ricambio ad entrambi il più cordiale saluto, ma in particolare al Presidente del Consiglio esprimo, come cittadino italiano, la più sincera gratitudine per l'opera saggia ed alta, che egli ed i suoi degni Colleghi hanno svolta, in questi ultimi tempi, in servizio del Paese. (*Benissimo! Bravo!*)

Sono poi riconoscente a voi tutti, onorevoli colleghi, delle attestazioni di affetto, di deferenza e di fiducia, che continuamente mi date: attestazioni, che, come sempre, intendo rivolte non soltanto a me, ma a tutti i miei carissimi Colleghi dell'Ufficio di Presidenza (*Vive approvazioni*) e agli egregi funzionari dell'Ufficio stesso (*Approvazioni*), che formano intorno a me come una famiglia, ed alla di cui costante cooperazione debbo di aver potuto adempiere, nella misura delle mie facoltà fisiche e intellettuali, il mandato che mi avete affidato.

Ed una parola di plauso credo di poter dirigere, in nome vostro, ai valorosi rappresentanti della Stampa, che assistono ai nostri dibattiti, e col loro contegno hanno dimostrato di essere interpreti fedeli della pubblica opinione. (*Vive approvazioni*).

E avrei finito, se un bisogno impellente dell'animo mio non mi spingesse ad esprimervi un altro pensiero. (*Con commozione*).

Forse giammai, come questa volta, onorevoli colleghi, mi è accaduto di separarmi da voi con la commozione profonda, che ora provo.

Essa non deriva soltanto dalla soddisfazione di aver potuto dirigere i vostri lavori, che durante tutta questa Legislatura hanno onorato l'Istituto parlamentare, e che, soprattutto in quest'ultimo periodo, hanno dimostrato quanta sia la forza e la elevatezza morale dell'Istituto stesso, ma da quella, tutta intima e quasi spirituale, di aver raccolto anche qui la maggior prova della saldezza materiale e morale della Patria. (*Vivissime approvazioni — Vivissimi generali applausi*).

Pensate! Io e i pochi superstiti, che ancora qui sono, delle lotte redentrici (e mi rivolgo in particolare ai vecchi amici e commilitoni Lacava, Carcano, Pistoia, Luzzatto) abbiamo assistito a quelle prove, nelle quali il sentimento e l'ardire delle classi più evolute furono guida all'azione.

Ma oggi (ciò che noi speravamo bensì, ma non eravamo sicuri di vedere in atto) abbiamo potuto accertare che il sentimento si è convertito in una mirabile, indistruttibile concordia di volontà e di propositi, che dal Re saggio, scampato per fortuna d'Italia alla mano del sicario (*Vivissimi applausi — Grida di: Viva il Re!*), dalla sua gentile Consorte e dalla sua veneranda Madre, piene di soavi sollecitudini (*Applausi*), è discesa agli uomini più eminenti d'ogni partito, ai nostri soldati e marinai, ai loro capi, che l'ammirazione nostra circonda (*Benissimo!*), ed a tutto il popolo nostro (*Benissimo! — Bravo!*), che, sollevandosi al disopra d'ogni egoistica misera concezione, si mostra disposto ai maggiori sacrifici, consapevole, per quel mirabile intuito che guida sempre le collettività, che soltanto dal maggior prestigio morale della Patria possono sorgere e maturarsi le sue fortune. (*Vivissime approvazioni — Vivissimi e prolungati applausi*).

Felici noi, pochi vecchi, che abbiamo potuto vedere tanto miracolo! (*Vivissimi applausi*).

Ma non meno felici voi, giovani colleghi, che potrete raccoglierne i frutti! (*Vivissimi generali applausi*).

Questo è l'augurio, col quale vi saluto al grido di: Viva l'Italia nostra! Viva la Gran Bisorta! (*Vivissimi generali prolungatissimi applausi — Grida di: Viva il Re! Viva l'Italia!*)

### Per l'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Prima di procedere alla votazione segreta, e mentre nessuno può

dubitare che la Camera sia in perfetto numero legale, chiedo alla Camera stessa se, accogliendo la proposta del presidente del Consiglio, di sospendere i propri lavori, abbia nulla da deliberare circa l'ordine del giorno alla riapertura.

FINOCCHIARO-APRILE, *ministro di grazia e giustizia e dei culti*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FINOCCHIARO-APRILE, *ministro di grazia e giustizia e dei culti*. Debbo dare una preghiera alla Camera.

È nell'ordine del giorno, insieme con altri progetti, quello riguardante le modificazioni all'ordinamento giudiziario.

Era mio vivo desiderio che questo disegno di legge fosse discusso dalla Camera prima delle vacanze estive; ma evidentemente, in queste ultime sedute, per numero notevole degli oratori che si sono iscritti per la discussione, e per l'importanza della materia, è divenuto una necessità il rinvio di esso al prossimo novembre.

Questo disegno di legge non può essere esaminato dalla Camera con discussione sommaria ed affrettata. La riforma dell'ordinamento giudiziario è uno degli argomenti che furono segnalati dal gabinetto fino dal momento in cui espose il suo programma; e non riguarda soltanto il miglioramento delle condizioni economiche della magistratura, e le norme per il reclutamento e le promozioni, ma investe altresì la grave materia delle giurisdizioni. Da esso dipende anche il riordinamento del servizio giudiziario e la revisione delle tabelle di ripartizione dei magistrati nelle Corti e nei Tribunali.

Se non è quindi possibile discuterlo convenientemente ora per la stagione inoltrata, non può e non deve essere rimandato a tempo indefinito. Io prego quindi la Camera, e ne fo proposta formale, d'accordo coll'onorevole presidente del Consiglio, di voler deliberare che questo disegno di legge sia segnato come primo argomento all'ordine del giorno della Camera per la ripresa dei lavori parlamentari. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Non essendovi osservazioni in contrario, resta inteso che la Camera, deliberando le ferie, delibera altresì che il disegno di legge sull'ordinamento giudiziario è rimesso a novembre, ed iscritto come primo argomento nell'ordine del giorno della prima seduta, alla riconvocazione della Camera. (*Benissimo!*)



Così resta dunque inteso. E resta inoltre inteso che le vacanze non incomincino sino al momento in cui io abbia proclamato l'esito della votazione sui disegni di legge che ancora debbono essere votati.

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Sempre con la riserva...

PRESIDENTE. ...che è già stata fatta; e cioè che la Camera sarà riconvocata, occorrendo, anche telegraficamente.

### Interrogazioni.

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interrogazioni presentate oggi.

DE NOVELLIS, *segretario, legge* :

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri delle finanze e di agricoltura, industria e commercio, se non si reputi necessario ed urgente tutelare la industria nazionale del piombo contro le misure di protezione degli altri Stati e contro le illegittime e dannose invadenze e pressioni da parte dei *trust* stranieri, aumentando in equa misura il dazio di entrata del piombo stesso, in guisa da rendere possibile una onesta difesa del mercato italiano nel campo della concorrenza. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Fiamberti ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare i ministri degli esteri e della marina, per sapere se credano opportuno di studiare immediatamente le disposizioni necessarie per conciliare le norme contenute nella nuova legge « sul transito delle navi mercantili lungo le coste dello Stato » con le vigenti pattuizioni internazionali. (*Gli interroganti chiedono la risposta scritta*).

« Di Frasso-Dentice, Di Marzo ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro di grazia e giustizia e dei culti, per sapere se in vista dell'urgenza improvvisabile di far funzionare la pretura del mandamento di Mammola (circondario di Gerace) non creda di avvalersi delle disposizioni contenute nell'ultima parte dell'articolo 11 (regio decreto 6 dicembre 1865) sull'ordinamento giudiziario, ordinando al giudice Formisano di esercitare l'ufficio alla pretura di Mammola fino alla nomina del successore. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Albanese ».

1687

PRESIDENTE. Le interrogazioni testè lette saranno iscritte nell'ordine del giorno, e trasmesse ai ministri competenti, richiedendosi per tutte la risposta scritta.

### Votazione a scrutinio segreto.

PRESIDENTE. Procediamo ora alla votazione segreta sui seguenti disegni di legge:

Equo trattamento del personale addetto alle ferrovie concesse all'industria privata;

Approvazione degli atti internazionali, firmati a Berna il 13 ottobre 1909, concernenti il riscatto della ferrovia del San Gottardo per parte della Svizzera;

Provvedimenti pel credito agrario e per i danni delle mareggiate in Liguria;

Provvedimenti per facilitare l'esecuzione delle opere di risanamento della città di Napoli autorizzate dalle leggi 15 gennaio 1885, 7 luglio 1902 e 5 luglio 1908;

Provvedimenti per il personale di servizio nelle Amministrazioni centrali;

Disposizioni per gli esami delle scuole elementari, popolari e medie (*Approvato dal Senato*);

Ispettorato delle scuole medie (*Approvato dal Senato*).

Si faccia la chiama.

DA COMO, *segretario, fa la chiama*.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la votazione segreta ed invito gli onorevoli segretari a procedere alla numerazione dei voti.

(*Gli onorevoli segretari numerano i voti*).

Comunico alla Camera il risultamento della votazione segreta sui seguenti disegni di legge:

Equo trattamento del personale addetto alle ferrovie concesse all'industria privata (1116):

Presenti e votanti . . . . .	204
Maggioranza . . . . .	103
Voti favorevoli . . . . .	179
Voti contrari . . . . .	25

(*La Camera approva*).

Approvazione degli atti internazionali, firmati a Berna il 13 ottobre 1909, concernenti il riscatto della ferrovia del San Gottardo per parte della Svizzera (481):

Presenti e votanti . . . . .	204
Maggioranza . . . . .	103
Voti favorevoli . . . . .	161
Voti contrari . . . . .	43

(*La Camera approva*).

Provvedimenti pel credito agrario e per i-danni delle mareggiate in Liguria (970):

Presenti e votanti . . . . .	204
Maggioranza . . . . .	103
Voti favorevoli . . . . .	182
Voti contrari . . . . .	22

(La Camera approva).

Provvedimenti per facilitare l'esecuzione delle opere di risanamento della città di Napoli, autorizzate dalle leggi 15 gennaio 1865, 7 luglio 1902 e 5 luglio 1908 (1189):

Presenti e votanti . . . . .	204
Maggioranza . . . . .	103
Voti favorevoli . . . . .	181
Voti contrari . . . . .	23

(La Camera approva).

Provvedimenti pel personale di servizio nelle amministrazioni centrali (1143):

Presenti e votanti . . . . .	204
Maggioranza . . . . .	103
Voti favorevoli . . . . .	186
Voti contrari . . . . .	18

(La Camera approva).

Disposizioni per gli esami delle scuole elementari popolari e medie (Approvato dal Senato) (992):

Presenti e votanti . . . . .	204
Maggioranza . . . . .	103
Voti favorevoli . . . . .	173
Voti contrari . . . . .	31

(La Camera approva).

Ispettorato delle scuole medie (Approvato dal Senato) (1182):

Presenti e votanti . . . . .	204
Maggioranza . . . . .	103
Voti favorevoli . . . . .	179
Voti contrari . . . . .	25

(La Camera approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Abbate — Abignente — Abozzi — Agnesi — Albanese — Amici Giovanni — Ancona — Artom.  
Balsano — Barzilai — Baslini — Battaglieri — Benaglio — Bergamasco — Bertarelli — Berti — Bertolini — Bettoni — Bianchi Leonardo — Bianchini — Bignami — Bissolati — Boitani — Bonicelli — Borsarelli — Bouvier — Brizzolesi — Buonavino.

Cabrini — Cacciapuoti — Calissano — Calisse — Calleri — Camagna — Camera — Campanozzi — Canepa — Cannavina — Cao-Pinna — Capaldo — Cappelli — Caputi — Carboni-Boj — Carcano — Carugati — Casolini Antonio — Cassuto — Cavagnari — Celesia — Cermenati — Chiaraviglio — Chimienti — Chimirri — Ciacci Gaspare — Ciartoso — Ciccarone — Ciccotti — Cinati — Cimorelli — Cipriani-Marinelli — Ciruolo — Cirmeni — Ciuffelli — Cocco-Ortu — Codacci-Pisanelli — Congiu — Coris — Credaro.

Da Como — Dagosto — Dari — De Cesare — Della Pietra — Dello Sbarba — De Luca — De Marinis — De Novellis — Dentice — De Seta — De Tilla — Devecchi — De Viti de Marco — Di Bagno — Di Frasso — Di Marzo — Di Palma — Di Rovasenda — Di Scalea.

Facta — Faelli — Fazi — Fera — Ferraris Maggiorino — Ferrero — Ferri Enrico — Fiamberti — Finocchiaro-Aprile — Fortunati — Fradeletto — Francica-Nava — Furnari — Fusco Alfonso — Fusco Ludovico — Fusinato.

Galli — Gallini Carlo — Gerini — Giacobone — Giolitti — Giovanelli Edoardo — Giusso — Guglielmi.

Joele.

Lacava — Libertini Gesualdo — Libertini Pasquale — Luciani — Luzzatti Luigi. Macaggi — Magni — Manfredi Manfredo — Manna — Maraini — Masciantonio — Masi — Materi — Maury — Mezzanotte — Mirabelli Ernesto — Modica — Molina — Montauti — Morando — Morelli Enrico — Morpurgo — Mosca Tommaso.

Nava Cesare — Negri de Salvi — Nicolini Giorgio — Nitti — Nuvoloni.

Pacetti — Pais-Serra — Pantano — Paparo — Paratore — Parodi — Patrizi — Pavia — Pellegrino — Perron — Pietravalle — Pipitone — Podestà — Podrecca — Pozzo Marco.

Quaglino.

Raineri — Rasponi — Rellini — Riccio Vincenzo — Rienzi — Rizza — Romanin-Jacur — Romeo — Romussi — Ronchetti — Rondani — Rossi Eugenio — Rossi Luigi — Roth — Rubini — Ruspoini.

Sacchi — Salvia — Santamaria — Santoliquido — Scano — Scellino — Silj — Simoncelli — Solidati-Tiburzi — Soulier — Speranza — Squitti — Strigari.

Talamo — Taverna — Tedesco — Teodori — Testasecca — Torlonia — Toscano — Turati — Turco.

Vaccaro — Valeri — Valle Gregorio —  
Valli Eugenio — Venditti — Venzi — Vi-  
cini.

Zaccagnino.

*Sono in congedo:*

Alessio Giovanni — Arrivabene.

Bacchelli — Battelli — Bolognese —  
Buccelli.

Calvi — Campi — Capece-Minutolo Ge-  
rardo — Cicarelli — Cornaggia — Costa-  
Zenoglio — Cottafavi — Curreno.

D'Alì — Daneo — Danieli — De Amicis  
— De Bellis — Dell'Acqua — De Nicola —  
Di Lorenzo — D'Oria.

Falcioni — Falletti — Ferraris Carlo —  
Frugoni.

Gallenga — Gangitano — Gazelli — Gi-  
nori-Conti — Giuliani — Goglio — Grassi-  
Voces — Graziadei — Grippo — Grosso-  
Campana — Guarracino.

Indri.

Larizza — Leone — Lucchini — Luci-  
fero.

Mango — Marzotto — Miari — Montù  
— Murri.

Nava Ottorino.

Orlando Salvatore.

Padulli — Papadopoli — Pellecchi —  
Pellerano — Pini — Pistoja — Pozzi Do-  
menico.

Queirolo.

Rastelli — Battone — Ridola — Riz-  
zetti — Rizzone — Rossi Cesare — Rossi  
Gaetano — Rota Attilio.

Scalini — Schanzer.

Tinozzi.

Visocchi.

*Sono ammalati:*

Avellone.

Bacelli Guido.

Casalini Giulio — Caso — Cesaroni —  
Ciocchi — Colosimo — Confenti.

De Michele-Ferrantelli.

Fede.

Giaccone — Girardi — Girardini.

Paniè.

Tamborino — Turbiglio.

Wollemborg.

*Assenti per ufficio pubblico:*

Alessio Giulio.

Carmine.

Marcello — Messedaglia.

Negrotto.

Nava.

Sanjust — Stoppato.

Teso.

*(Nell'atto in cui lascia il suo seggio, il  
Presidente è salutato dai reiterati applausi  
della Camera e della tribuna della Stampa).*

La seduta termina alle 21.40.

