

DXXI.

TORNATA DI LUNEDÌ 3 MARZO 1913

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **MARCORA**.

INDI

DEL VICE-PRESIDENTE **CARCANO**

**INDICE.**

	<i>Pag.</i>
<b>Commemorazione</b> del deputato Romussi . . . . .	23635
CORNAGGIA . . . . .	23637
PAVIA, <i>sottosegretario di Stato</i> . . . . .	23638
PIPITONE . . . . .	23638
PRESIDENTE . . . . .	23635-39
TURATI . . . . .	23636
<b>Interpellanze:</b>	
Linea ferroviaria Genova-Ventimiglia:	
AGNESI . . . . .	23650-62
ASTENGO . . . . .	23656-62
NUVOLONI . . . . .	23646-62
SACCHI, <i>ministro</i> . . . . .	23661
Linea ferroviaria Lecco-Colico-Valtellina:	
CERMENATI . . . . .	23662-68
SACCHI, <i>ministro</i> . . . . .	23667
Personale telefonico:	
CALISSANO, <i>ministro</i> . . . . .	23678-84
TURATI . . . . .	23668-82-84
<b>Interrogazioni:</b>	
Strada di accesso alla stazione di Vado Ligure (ASTENGO):	
DE SETA, <i>sottosegretario di Stato (R. S.)</i> . . . . .	23639
Mutue assicurazioni contro i danni nel be- stame (SAMOGGIA):	
CAPALDO, <i>sottosegretario di Stato (R. S.)</i> . . . . .	23639
Tutela degli Italiani residenti nel Messico:	
CAPECE-MINUTOLO ALFREDO . . . . .	23640
DI SCALEA, <i>sottosegretario di Stato</i> . . . . .	23640
Infortuni degli operai in Libia:	
CABRINI . . . . .	23641
COLOSIMO, <i>sottosegretario di Stato</i> . . . . .	23640-41
Credito agrario nella Sicilia e nel Mezzo- giorno:	
CAPALDO, <i>sottosegretario di Stato</i> . . . . .	23643
DI STEFANO . . . . .	23644
Proposta di una conferenza internazionale per la proibizione del lavoro notturno dei fanciulli:	
CABRINI . . . . .	23645
CAPALDO, <i>sottosegretario di Stato</i> . . . . .	23645
<b>Osservazioni e proposte:</b>	
Lavori parlamentari . . . . .	23685
<b>Rinvio</b> d'interrogazioni e d'interpellanze . . . . .	23643-45

La seduta comincia alle 14.10.

DEL BALZO, *segretario*, legge il pro-  
cesso verbale della seduta precedente.

(È approvato).

**Congedi.**

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo,  
per motivi di famiglia, gli onorevoli: Di  
Rovasenda, di giorni 3; Danieli, di 4; per  
motivi di salute, l'onorevole Giuliani, di  
giorni 7.

(Sono concessuti).

**Commemorazione del deputato Romussi.**

PRESIDENTE. (*Con viva commozione*).  
Onorevoli colleghi! Ogni speranza che Carlo  
Romussi potesse tornare tra noi fu vana:  
nella scorsa notte la sua nobile esistenza,  
dopo indicibili sofferenze da lui eroicamente  
sopportate, si è spenta.

Il profondo dolore che, in questo momen-  
to, invade l'animo mio, legato all'estinto da  
antico, caldissimo affetto, mi toglie la lena  
per poter dire come vorrei, lungamente e de-  
gnamente, delle sue doti insigni, e delle sue  
grandi benemerenzze verso la città nativa,  
verso la Patria e la democrazia, e delle in-  
delebili tracce del suo intelletto, della sua  
cultura multiforme e della sua instancabile  
attività. (*Approvazioni*).

Permettetemi, onorevoli colleghi, di rias-  
sumere tutto il mio pensiero in brevi cenni  
sintetici.

Nato a Milano il 10 dicembre 1847, Carlo  
Romussi, superati con onore gli studi clas-  
sici, passò all'Università di Pavia, alunno  
di quel collegio Ghislieri, iscritto alla Fa-  
coltà di giurisprudenza, frequentando con-

temporaneamente i corsi letterari. E della sua particolare vocazione a questi ultimi studi diede fin d'allora saggio con un lavoro drammatico, rappresentato con successo nella stessa Pavia, e poco dopo con un romanzo che, sebbene tenue di struttura, rivelava già lo scrittore facile ed elegante.

Più tardi lo attrassero gli studi storici, ed il culto delle arti in ogni loro manifestazione. Di ciò rimangono testimonianza l'opera, ancora in corso di pubblicazione, « Milano e i suoi Monumenti », il « Duomo di Milano nella storia e nell'arte », e ancora del Duomo il prezioso volume « Un decennio di lavoro », nel quale Carlo Romussi raccolse le indagini da lui compiute, con mirabile passione, durante il periodo nel quale fece parte dell'Amministrazione di quell'insigne monumento; « le Cinque giornate di Milano nelle poesie, nelle caricature e nelle medaglie del tempo »; il « Medagliere di Garibaldi », ed altre pubblicazioni numerosissime sparse in molte effemeridi, che gli erano forse di ristoro alle lotte politiche, alle quali dedicò le maggiori sue energie.

Entrato infatti nel giornalismo e chiamato a far parte della redazione del *Secolo* di Milano, sulle prime, come cronista, poi quale redattore capo e da ultimo quale direttore, vi propugnò sempre, con parola piena di convinzione, i principî e le aspirazioni della democrazia alla quale fu sino alla morte devoto. E furono quelli per lui, amico ed araldo di Felice Cavallotti, tempi di lotte diuturne ed aspre per vincere le difficoltà, ormai superate, che, per lungo tempo, si opposero al cammino della democrazia e del proletariato nella pubblica cosa. Soltanto chi nulla fa non crea a sè avversari!

Ma se egli incontrò talora avversari, nessuno di questi certamente dubitò mai che alcun finè men che nobile e disinteressato lo muovesse. E se in un momento di reazione si trovò ciecamente colpito da ingiusta condanna, egli tanto più facilmente poté sopportarla con animo sereno in quanto appunto sapevasi sorretto dall'affetto degli amici non solo, ma anche dalla simpatia e dalle proteste di non pochi avversari.

Mirabile complemento alla sua azione politica furono le sue iniziative nel campo delle rivendicazioni sociali; e, quanti di queste fruiro e non sono immemori del più recente passato, ricorderanno la fondazione del Consolato operaio di Milano e delle sue scuole, il sorgere di non poche cooperative di lavoro e di produzione e le opere

numerose di illuminata beneficenza da lui promosse.

Nessuno più di lui era pertanto preparato alla vita parlamentare, e fu, con giusta visione, che gli elettori del collegio di Cortelona lo vollero successore di Felice Cavallotti, nella legislatura XXII e nella presente, durante le quali tutti voi foste testimoni della sua esemplare assiduità e dello zelo col quale egli si faceva qui assertore dei più gravi interessi pubblici e precipuamente di quelli delle classi più umili.

Piangiamone adunque, col Paese, la scomparsa.

Alla vedova sua, che porta un nome caro al patriottismo italiano, alle sue figlie dilette Ada e Pierina, alla veneranda suocera sia, se possibile, di conforto l'unanime nostro cordoglio. (*Vivissime generali approvazioni*).

Propongo che siano inviate condoglianze alla famiglia, alla città di Milano ed al capoluogo del collegio da lui rappresentato. (*Vive approvazioni*).

Ha facoltà di parlare l'onorevole Turati.

TURATI. Sia concesso anche a me, non tanto come altro dei rappresentanti politici della città dove il nostro morto ebbe i natali e dove egli esplicò per quaranta anni quella prodigiosa attività politica, letteraria, giornalistica che tutti gli conosciamo, quanto soprattutto come antico amico personale, di associarmi, alle nobili parole del nostro Presidente, che tutti abbiamo sentito, visto anzi coi nostri propri occhi, come non rispondessero a un dovere di cerimoniale, ma a una profonda commozione dell'animo suo, e di aggiungere una parola breve di consenso, di cordoglio e, vorrei quasi dire, di espiazione.

Perchè (consentitemi questa confessione intima) è appena una settimana, dacchè, alla notizia dell'operazione chirurgica, ben riuscita, la quale, se non ci dava l'illusione che egli potesse vincere il morbo che non perdona, poteva lasciarci sperare o temere (non so quale scegliere di queste espressioni) che quell'esistenza si prolungasse un altro poco, un senso di mal consigliata pietà mi spinse a telegrafargli, facendo violenza alla mia convinzione, per esprimere l'augurio e la certezza di rivederlo tra noi presto risanato.

E ora il precipitare della catastrofe mi richiama alla memoria quel telegramma quasi come un'involontaria feroce ironia, quasi

come un macabro sarcasmo, che il fato ha irriso.

Io non fui della sua schiera: sebbene in altri dolorosi momenti l'evento politico ci abbia strettamente congiunti su uno stesso terreno di lotta; quando, ad esempio, sotto gli auspici di Felice Cavallotti, a cui fu carissimo, promuovemmo assieme quella lega di difesa della libertà, che ebbe pure qualche importanza nella vita politica italiana. Così ci associò ugualmente la persecuzione politica, dopo la tragedia del 1898.

Ma, alleati o divisi, il rispetto e l'amicizia cordiale non subirono mai alcuna screziatura di ombra, fondati com'erano, in me, sulla stima per le qualità sostanziali dell'uomo. Il quale fu soprattutto, già lo accennò il nostro Presidente, uomo di lavoro; di lavoro tenace, indefesso, prodigioso per intensità. Quando, pochi anni prima di me, lasciò l'Ateneo pavese, e fu assunto nella redazione del *Secolo*, vi spiegò una così molteplice e meravigliosa attività, seppe moltiplicarsi a tal segno, che subito conquistò nel giornalismo una posizione di prim'ordine; talchè nessuno dubitò che ad altri, in sua vece, potesse affidare la direzione di quel giornale, quando Ernesto Teodoro Moneta la abbandonò. E quel posto tenne degnamente per lunghi anni, dedicandovi una lena eccezionale, vedendo tutto, occupandosi di tutto, politica locale e generale, cronaca, critica d'arte, letteratura, con una intensità di sforzo che certo dovette logorare anzitempo la sua tempra, forse prepararne la morte immatura.

Ma neppure la quotidiana responsabilità di uno dei maggiori organi della pubblica opinione ebbe virtù di straniarlo agli studi storici, letterari ed artistici che prediligeva; e trovò modo di moltiplicare le ore, consacrando alle molteplici pubblicazioni della casa editrice del giornale, e scrisse di *Milano e suoi monumenti*, e illustrò il *Sant' Ambrogio*, e curò la riedizione commentata dei Giusti; e fu l'anima di infinite opere di cooperazione e di difesa operaia, che attestano le nobili qualità del suo ingegno.

Certo egli sentì vivamente la passione politica; questa che è forse la più nobile, certo la più sociale delle passioni umane. Come avviene a noi tutti, quanti siamo corrosi dal « malor civile », potè meritare taccia talvolta di eccessivo e di ingiusto. Forse i soli veramente, olimpicamente giusti, coloro che non sentono le passioni, sono i non vivi, o i meno vivi fra gli uomini.

Ma a me tornano a mente in quest'ora

le giornate trascorse con lui, al Cellulare di Milano, appunto nel '98, quando, attendendosi il responso della Cassazione, ci era stato concesso di riunirci alcune ore di ogni giorno nella mia cella, che era la meno angusta, con lui, con De Andreis, con Federici, con qualche altro; e ricordo la serenità stoica di quel preteso settario, la assenza, pur in quelle circostanze, di ogni sentimento di rancore e di odio.

Comunque, una cosa è ben certa; già anche questo accennò il nostro Presidente, ma si può e si deve ripetere da questi banchi, di fronte ad amici ed avversari. Quali che siano state le sue ire, le sue passioni, i suoi possibili errori, nessuno mai ha sospettato che nella sua azione covasse un movente meno nobile, non del tutto disinteressato, non ispirato soltanto dalle sue idealità, da quelli che egli credeva gli interessi della sua parte, gli interessi della democrazia; di una democrazia largamente intesa da lui, come la riunione necessaria di tutte le forze di progresso contro un comune nemico.

E perciò, anche come socialista e a nome dei socialisti di questa Camera, sento il penoso dovere di associarmi alle parole dell'onorevole Presidente; di mandare con esso una parola di consenso nel cordoglio alla vedova, alle figliuole, ai congiunti; di rendere alla memoria del collega perduto, l'omaggio di rimpianto e di commozione sincera, che è dovuto agli operosi ed ai prodi, i quali ci precedono sulla triste via delle tombe. (*Vivissime approvazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Cornaggia.

CORNAGGIA. Mi associo di gran cuore al lutto ed al rimpianto destati dall'improvvisa morte del collega e concittadino Carlo Romussi.

Egli fu giornalista e uomo di parte e sempre tra i primi nelle nostre lotte politiche ed amministrative; lotte che possono dividere gli animi, ma che negli ordinamenti rappresentativi costituiscono un grande impulso al progresso ed allo sviluppo di tutto quanto è bene per un paese. Ma pure nell'ardore delle frequenti battaglie l'immenso affetto che il Romussi nutriva per la sua città nativa gli ha consentito di dedicarsi alla tutela dei suoi maggiori interessi e specialmente allo studio ed all'illustrazione delle sue glorie maggiori.

L'onorevole Romussi, come ha già detto bene l'illustre nostro Presidente, lascia pregevoli prove del valore dei suoi studi storici e pure negli ultimi mesi, allo spirare

di un mandato che, per disposizione statutaria, non gli poteva essere rinnovato, egli ha riassunto l'opera sua e dei colleghi, a pro del nostro maggiore tempio in una monografia che resterà preziosa testimonianza della sua intelligenza e della sua operosità.

Alla memoria del collega e concittadino, scomparso così inaspettatamente e, diremo in modo quasi tragico, vada il riverente mio tributo di riconoscenza e di affetto. Mi associo anche alla proposta fatta dall'onorevole Presidente di inviare alla famiglia le nostre sentite condoglianze. (*Vive approvazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Pipitone.

PIPITONE. Con animo profondamente, fraternamente commosso, a nome degli amici presenti e di quelli assenti di questa parte, io debbo associarmi alle parole dell'illustre Presidente e degli altri oratori, che mi precedettero, per fare omaggio alla memoria del collega ed amico Carlo Romussi. Egli non fu per noi una meteora passeggera; non venne a questi banchi come un ignorato dell'ultima ora.

Qui il suo posto era stato già da lui preparato con tanti anni di lotta costante, come pubblicista e come uomo di azione. Egli era per noi aspettato, perchè apparteneva a quella generazione, che, educata alla scuola di Giuseppe Mazzini, operò con fede e con sacrificio alla rigenerazione dell'anima italiana, quell'anima che noi vediamo splendere così sublime in tutte le forme dell'umana attività, civile, politica, militare. (*Approvazioni*).

Egli fu un operoso nella vita; quindi fu ben detto che non poteva odiare, perchè non odia chi lavora per la rigenerazione del suo simile. (*Approvazioni*).

Carlo Romussi fu caro a tutte le regioni d'Italia; egli non era soltanto noto nella sua Lombardia; fin nella lontana Sicilia giungevano le ondate del suo pensiero riformatore ed erano spinte a procedere sulla via delle riforme democratiche.

A noi fu caro per le sue virtù e per il suo valore, ma fu caro altresì perchè ci ricordava con la voce, artisticamente colorita e modulata, e col gesto il geniale nostro duce, che fu da noi tanto rimpianto, e di cui non possiamo cancellare dall'anima la grande imagine; egli, più che altri, ci ricordava Felice Cavallotti, con cui ebbe non solo consuetudine fraterna, ma comunanza attiva di pensiero e di sentimenti,

con cui ebbe la gloria di aver formato in Lombardia quel grande focolare della democrazia italiana, dal quale attingevano vivide faville le altre regioni d'Italia.

Per questo noi sentiamo la perdita di Carlo Romussi, come in una famiglia si sente lo schianto, quando manca uno dei suoi migliori. Egli fu uno dei nostri migliori e quindi alla sua memoria diamo, con l'animo traboccante di dolore, l'estremo saluto. Alla famiglia, abbiamo già significate le espressioni del nostro cordoglio; come uomini di parte, da questi banchi mandiamo le nostre condoglianze alla forte democrazia lombarda, che perde un milite così valoroso, e, per essa, a quella Associazione democratica, nella quale l'amato estinto effondeva la sua grande operosità di uomo politico. (*Vivissime approvazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole sottosegretario di Stato per il tesoro.

PAVIA, *sottosegretario di Stato per il tesoro*. A nome del Governo porto l'estremo saluto alla memoria di Carlo Romussi e mi associo con infinita tristezza alle commemorazioni che, con tante note di cuore, furono a lui dedicate dal labbro eloquente del nostro amato Presidente e da tanti valorosi colleghi.

Vissuto per anni ed anni nella medesima terra, in fraterna familiarità coll'uomo oggi strappato a questa tribuna parlamentare, di cui era una bella caratteristica figura, io, nell'ora ferale, mi conforto almeno che da questo alto Consesso gli sia stata resa giustizia di tanto omaggio.

Qui dove si inquadra il dovere di ognuno di noi nel lavoro fecondo a beneficio del popolo, era naturale l'altissimo elogio a chi dedicò la sua vita unicamente a parlare e scrivere per la elevazione del popolo.

Nel giornale, nel libro, nella tribuna parlamentare, passò coll'entusiasmo di un animatore, col sentimento di un credente.

La sua fede si chiamava democrazia, e nelle pagine che narrano le lotte di questi ultimi cinquant'anni il nome di Carlo Romussi è scritto a caratteri d'oro. Quando più sereno si potrà fare il giudizio degli uomini e delle cose presenti, così inesatto sovente per gli attriti di parte, si darà il posto che merita alla propaganda del pugnace giornale che per tanti anni ebbe per guida la penna del valoroso scrittore, e dell'uomo che tra i primi comprese il doveroso movimento della democrazia verso una collaborazione nella direzione delle pubbliche cose, sorgente di

fattività che difficilmente potrebbe dare la costanza di uno studio passato nell'isolamento e nella critica.

Sarà ricordato a lungo Carlo Romussi che col suo versatile ingegno sapeva associare lo squillo evocatore di un futuro più luminoso per gli umili e l'eco coscienziosa di un passato illuminante la gloria di tutti i monumenti milanesi, primo quello della maestosa cattedrale dalle candide aguglie.

Il suo affetto per Milano era idolatria; ed al lutto che certo oggi sente la grande metropoli, chi siede su questi banchi si associa, mandando alla famiglia sconsolata una parola di condoglianza che vorrebbe essere conforto per la scomparsa di questo soldato delle milizie giornalistiche che giustamente nel suo testamento lasciò scritto: « voglio sparire dal mondo, lasciando soltanto l'impressione del sorriso e dell'amore », perchè passò nella vita animato sì dalla passione, ma esercitandola soltanto per il bene. (*Vivissime approvazioni*).

PRESIDENTE. Metto a partito che siano inviate le condoglianze della Camera, secondo la proposta già da me fatta, alla famiglia, alla città di Milano ed a quella di Corteolona, capoluogo del collegio rappresentato dal compianto onorevole Carlo Romussi, e, secondo la proposta dell'onorevole Pipitone, anche alla Associazione democratica lombarda.

(*La proposta è approvata all'unanimità*).

Dichiaro vacante il collegio di Corteolona.

PRESIDENZA DEL VICE-PRESIDENTE CARCANO.

### Interrogazioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca le interrogazioni.

L'onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici annuncia di aver dato risposta scritta alla interrogazione presentata dall'onorevole Astengo, « per sapere il risultato della visita sopra luogo, fatta dal personale ferroviario onde constatare lo stato delle cose in ordine alla strada d'accesso dal comune di Giuliano alla stazione di Vado Ligure, denunziato dal sottoscritto nell'interrogazione svolta nella tornata del 19 giugno 1912 e per sapere quali provvedimenti siano stati presi circa la sistemazione della strada medesima ».

RISPOSTA SCRITTA. — « Nella visita sopralluogo fu deciso lo studio dei provvedimenti necessari per l'aumento dell'altezza del sottopassaggio laterale al ponticello sul rio Valletta, nella stazione di Vado Ligure, e si convenne anche in massima che la spesa occorrente sarebbe stata ripartita fra l'Amministrazione ferroviaria ed i comuni interessati.

« Si sono sollecitati gli uffici ferroviari locali a presentare al più presto possibile concrete proposte.

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

PRESIDENTE. L'onorevole sottosegretario di Stato per l'agricoltura, industria e commercio annuncia di aver dato risposta scritta all'interrogazione presentata dall'onorevole Samoggia, « per sapere se può dare notizie sul concorso a premi fra Mutue assicurazioni contro i danni nel bestiame, concorso bandito con Regio decreto 10 aprile 1910, n. 186, perchè da tempo e con impazienza gli interessati ne attendono i risultati e gli insegnamenti ».

RISPOSTA SCRITTA. — « Il concorso nazionale a premi, bandito con il Regio decreto 10 aprile 1910, n. 186, fra le Associazioni mutue assicuratrici di bestiame fu prorogato, per ragioni di opportunità, fino all'aprile del 1912, con successivo Regio decreto del 17 dicembre 1911, n. 1383.

« Fu, poi, nominata la Commissione giudicatrice, sotto l'autorevole presidenza dell'illustre senatore onorevole conte Eugenio Faina. E la Commissione, già da tempo, attende ai suoi lavori, che, d'altra parte, per l'indole della materia e il numero grande delle Associazioni concorrenti (circa 130), non possono essere condotti che con accuratezza di studio e con prudenza di deliberazioni. È stato anche necessario uno speciale complemento d'istruttoria; compito il quale, i lavori procederanno alacremente da parte dei singoli commissari. Tra non molto, la Commissione potrà manifestare il suo giudizio.

» *Il sottosegretario di Stato*  
« CAPALDO ».

PRESIDENTE. La prima interrogazione all'ordine del giorno è quella degli onorevoli Pacetti e Valeri, al ministro dell'istruzione pubblica, « per conoscere a che punto si trovino gli studi per la riforma degli istituti nautici e se, e quando, sarà presentato il relativo disegno di legge ».

Non essendo presente l'onorevole Pa-cetti, questa interrogazione s'intende ritirata.

Così pure, non essendo presente l'onorevole Pietro Chiesa, si intende ritirata la sua interrogazione al ministro della marina « per conoscere le ragioni che hanno indotto la Casa Ansaldo-Armstrong a chiudere i suoi stabilimenti lasciando disoccupati migliaia di operai ».

Segue l'interrogazione dell'onorevole Alfredo Capece-Minutolo, al ministro degli affari esteri, « per sapere se in vista dei gravi avvenimenti che si svolgono al Messico non creda urgente e necessario di far partire da New York una nave mercantile la quale potrebbe accogliere a Vera Cruz gli italiani colà residenti ».

L'onorevole sottosegretario di Stato per gli affari esteri ha facoltà di rispondere.

DI SCALEA, *sottosegretario di Stato per gli affari esteri*. Appena il Regio Governo ebbe notizia dei gravi rivolgimenti che erano avvenuti nel territorio della Repubblica del Messico, chiese sollecite informazioni all'ambasciata di Washington per poter conoscere la verità esatta delle notizie, non essendo presente là in quel momento il nostro ministro al Messico, che ebbe ordine pertanto di raggiungere immediatamente la sua residenza, e che fra oggi o domani credo sarà già al suo posto.

Dall'ambasciata di Washington abbiamo avuto notizia che il Governo americano, a protezione dei sudditi di tutte le nazionalità, aveva inviato delle navi, e queste navi si erano messe a disposizione delle varie legazioni qualora i sudditi che risiedevano nel territorio del Messico avessero sentito la necessità di dover abbandonare quel territorio tormentato dalla guerra civile.

Notizie posteriori ci assicurano che danni materiali e collettivi ai sudditi di nazionalità estera non sono avvenuti, e il presidente provvisorio generale Huerta mandava personalmente un'assicurazione ai vari Governi che avevano dei sudditi esteri nel territorio messicano, ai quali garantiva, per quanto credo fosse possibile, la tutela della vita e degli interessi dei sudditi stranieri nel territorio messicano.

Indubbiamente, qualora i sudditi italiani fossero danneggiati dai moti rivoluzionari, il Regio Governo ha l'obbligo di richiedere il risarcimento dei danni in base al diritto delle genti. Intanto il Governo italiano segue gli avvenimenti del Messico, e li segue con una politica di osservazione quale si

addice ad avvenimenti interni di altro Stato, ma io posso assicurare l'onorevole Capece-Minutolo che non mancherà di affermarsi con vera energia quando si tratterà della vera protezione di sudditi italiani danneggiati e di interessi italiani nel territorio messicano.

Allo stato dei fatti spero che l'onorevole Capece-Minutolo non potrà che dichiararsi soddisfatto di questa mia risposta, la quale corrisponde alle esigenze del momento.

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

CAPECE-MINUTOLO ALFREDO. I miei onorevoli colleghi ricorderanno che io ebbi l'onore di rappresentare l'Italia alle feste per l'indipendenza messicana. In quella occasione ebbi la fortuna di conoscere quasi tutta la colonia colà residente; epperò, data la gravità del momento, ho creduto mio dovere di rivolgere il mio pensiero a quei nostri connazionali.

Non è il caso ora, in tema di interrogazione, di entrare in un grave argomento e di vedere cioè quale sia la protezione dell'America del Nord per la visione lontana che ha di assicurarsi un *hinterland* oltre il canale di Panama e di aggiungere forse qualche stella alla propria bandiera; ma, ripeto, non è in tema di interrogazione che si può svolgere questo argomento. Ad ogni modo, prendo atto delle dichiarazioni dell'onorevole sottosegretario di Stato, e mi dichiaro soddisfatto.

Quello che è importante di assodare è questo: che noi dobbiamo dimostrare a tutti gli italiani sparsi per il mondo che non soltanto in occasione del bilancio dell'emigrazione, ovvero quando si riunisce per caso qualche Congresso degli italiani all'estero, Governo e Parlamento rivolgono il loro pensiero ad essi. Gli italiani all'estero debbono sapere che Governo, Parlamento e popolo italiano, cercano di tutelare sempre e in ogni momento, tristo o buono, i loro interessi morali e materiali. Con questo, mi dichiaro soddisfatto.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Cabrini e Beltrami al ministro delle colonie, « sugli obblighi che intenda prescrivere alle imprese di lavori pubblici in Libia nei riguardi della assicurazione contro gli infortuni sul lavoro ».

L'onorevole sottosegretario di Stato per le colonie ha facoltà di rispondere.

COLOSIMO, *sottosegretario di Stato per le colonie*. Per rispondere con precisione

all'interrogazione dell'onorevole Cabrini, debbo premettere alcune nozioni di fatto.

La legge sugli infortuni non è stata ancora pubblicata nella Libia per ragioni giuridiche e per ragioni di opportunità che l'onorevole Cabrini, così dotto in materia, comprenderà agevolmente. Mancavano gli organi per l'applicazione della legge sugli infortuni del lavoro; per esempio non si sono presentate società private che avessero assunto questo servizio, e la Cassa Nazionale, per la legge che regola il suo movimento, non può avere applicazione nella Libia.

Il ministro delle colonie, preoccupato di ciò, ha subito rivolto il pensiero al modo come risolvere questo problema; e prima ancora che l'onorevole Cabrini gli avesse rivolto la sua interrogazione, già aveva scritto al presidente della Cassa Nazionale per gli infortuni, suggerendo le proprie idee e chiedendo anche di conoscere gli intendimenti del Presidente.

L'onorevole Cabrini non vorrà che io gli legga, anche perchè non sarebbe opportuno, tutta la lettera scritta dal ministro delle colonie; desidero però fargli noto la prima e l'ultima parte della lettera medesima.

Il ministro delle colonie così scriveva nella sua lettera al presidente della Cassa nazionale: « Ho preso in esame l'opportunità di estendere in Tripolitania e in Cirenaica le nostre istituzioni di previdenza sociale e l'azione degli enti che all'uopo sono stati creati da noi. In un campo di fecondo lavoro, quale mi auguro che debbano trasformarsi le nuove regioni, si affaccia subito alla mente il problema delle assicurazioni obbligatorie degli operai per gli infortuni sul lavoro ». E dopo aver esposto le proprie ragioni e mosso alcuni quesiti, conclude: « Su tutti questi punti, salvo quegli altri che potranno risultare da un esame più approfondito e particolareggiato, la prego di portare la sua attenzione e di farmi conoscere il suo modo di vedere sulle proposte concrete che le sembrano più opportune ».

Premesso ciò, rispondo direttamente alla domanda dell'onorevole Cabrini, se il ministro delle colonie intenda prescrivere alle imprese di lavori pubblici in Libia gli obblighi concernenti le assicurazioni per gli infortuni del lavoro.

Questi obblighi sono stati imposti dal ministro delle Colonie, e in tutti i contratti di lavoro già appaltati in Tripolitania e in Cirenaica vi sono disposizioni; per esempio, all'articolo 20 dei capitolati d'appalto, che

prescrivono appunto le condizioni relative all'esecuzione dei lavori preliminari del porto di Tripoli, del porto di Homs, e di quello di Derna.

Nell'articolo 24 è tassativamente detto che l'impresa risponderà in ogni caso direttamente tanto verso il Governo, che verso l'operaio, o qualunque altro, dei danni alle persone o alle cose, qualunque abbia ad essere la natura o la causa, e che si pone a carico dell'impresa ogni risarcimento. Così applicando questi principii, sarà pure e unicamente a carico dell'impresa medesima il risarcimento.

L'articolo continua: « Resta tassativamente stabilito che l'impresa è responsabile sempre e tassativamente dei fatti suoi e dei suoi dipendenti e ciò senza diritto a compensi. La stessa impresa è obbligata a provvedere a suo carico esclusivo al servizio medico e farmaceutico e all'assistenza degli infortunati ».

E l'articolo conclude: « Se l'impresa trascurerà l'adempimento di tali obblighi, vi provvederà la direzione dei lavori, disponendo all'uopo dei fondi formati con le ritenute ».

Queste sono le prescrizioni che ha imposto il Ministero delle colonie in attesa che si possa pubblicare la legge sugli infortuni.

Spero e credo che l'onorevole Cabrini si dichiarerà soddisfatto della mia risposta.

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

CABRINI. Quando ho presentato la mia interrogazione, confidavo che il ministro delle colonie avrebbe potuto opporre una recisa smentita alle affermazioni fatte da parecchi giornali e ripetute nel recente Congresso nazionale delle organizzazioni operaie che si occupò della revisione e della applicazione della nostra legislazione sugli infortuni.

Debbo invece, con dispiacere, constatare che le dichiarazioni dell'onorevole sottosegretario di Stato alle colonie, lungi dallo smentire quanto è stato affermato, confermano essersi dal Ministero stesso negata la obbligatorietà dell'assicurazione contro gli infortuni degli operai da parte delle imprese italiane arruolanti operai italiani per lavori pubblici in Libia.

Se l'onorevole sottosegretario di Stato mi permette di integrare con informazioni mie gli elementi che con tanta larghezza ha voluto fornirmi nella sua cortese risposta, la Camera vedrà che i provvedimenti

di cui ragiono sono passati a traverso a due fasi.

La prima fase si aprì poche settimane dopo lo sbarco delle truppe italiane a Tripoli, quando in data del 13 ottobre 1911, il Ministero di agricoltura, industria e commercio, dinanzi alle richieste di lavoratori italiani da impiegarsi nella costruzione di baraccamenti militari, telegrafava alla presidenza della Cassa nazionale infortuni, pregandola di apprestare provvidenze, anche improvvisate, per assicurare contro gli infortuni i lavoratori destinati a quelle opere.

Tre giorni dopo il Comitato permanente della Cassa nazionale infortuni si riuniva, accogliendo la proposta del ministro di agricoltura; e da quel momento la Cassa iniziava una prima forma di assicurazione libera in Libia per due ordini di infortuni: quelli seguiti da morte e quelli seguiti da invalidità permanente.

La seconda fase si inizia con la costituzione del Ministero delle colonie da cui tutti ci aspettavamo una sistemazione di quel servizio improvvisato; sistemazione conseguibile mediante un decreto estendente le tutele prescritte dalla nostra legge sulle assicurazioni contro gli infortuni e della legge sulla Cassa nazionale infortuni, a tutti i lavori o almeno ai lavori pubblici in Libia.

Invece?... Ho seguito attentamente le argomentazioni esposte dall'onorevole sottosegretario di Stato per le colonie, cercando invano nelle sue parole l'indicazione di vere difficoltà insuperabili.

Ho sentito parlare di difficoltà tecniche...

COLOSIMO, *sottosegretario di Stato per le colonie*. Ma, onorevole Cabrini, chiedo a lei, che è così dotto, vi sono in Libia ispettori che facciano le ispezioni volute dalla legge?...

CABRINI. Perdoni, onorevole sottosegretario di Stato. Le stavo dicendo che non si chiede una rigida estensione della nostra legge sulle assicurazioni contro gli infortuni, tal quale essa è; ma una razionale applicazione di alcune sue disposizioni fondamentali, con tutti quegli opportuni adattamenti e temperamenti che rispondano alle condizioni del luogo.

È noto che quando la Cassa nazionale infortuni accettò l'invito del Ministero di agricoltura e rilasciò le prime polizze, ebbe dal Ministero della guerra una efficacissima collaborazione mediante l'incarico del servizio dei certificati dei medici militari. Ella

sa inoltre, onorevole sottosegretario di Stato, che la Cassa nazionale infortuni è alla vigilia di aprire a Tripoli e a Bengasi due uffici che potranno far colà funzionare efficacemente i servizi assicurativi e gli opportuni controlli. Invece i provvedimenti cui ella ha accennato, fanno fare un passo indietro alla nostra legislazione in materia di assicurazione.

Non nego che sia « qualche cosa » l'introdurre nei capitolati d'appalto l'obbligo per l'impresa di indennizzare gli operai infortunati; ma tra questa provvidenza e il principio fondamentale che costituisce una delle più belle e gloriose conquiste della nostra legislazione, l'infortunio considerato come rischio professionale e la obbligatoria assicurazione dell'industriale, corre una distanza enorme: la distanza che corre tra le legislazioni più avanzate pervenute ad un grande sviluppo e quelle dei paesi meno progrediti.

Non posso assolutamente dichiararmi soddisfatto; e mi auguro che il ministro delle colonie voglia procedere subito alla sistemazione di questo ramo di politica sociale.

Sarebbe infatti strano che mentre la polizza collettiva del 1904 autorizza la Cassa nazionale infortuni ad assicurare gli operai assunti da imprese italiane per lavori all'estero ed un disegno di legge di iniziativa ministeriale si spinge sino ad imporre alle imprese che vengano ad assumere della nostra forza di lavoro per opere da compiersi in paesi sprovvisti di assicurazione obbligatoria, l'obbligo della iscrizione alla nostra Cassa nazionale infortuni, rimanessero con così inefficaci difese i nostri lavoratori in Libia!

Ripeto quindi che non posso dichiararmi soddisfatto; e dichiaro di convertire la interrogazione in interpellanza per trattare a fondo l'argomento.

COLOSIMO, *sottosegretario di Stato per le colonie*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

COLOSIMO, *sottosegretario di Stato per le colonie*. Ringrazio l'onorevole Cabrini della sua ultima dichiarazione, che cioè convertirà la interrogazione in interpellanza perchè allora avremo agio di discutere la materia meglio che non si convenga in tema di interrogazione.

Non posso però lasciar la Camera sotto l'impressione dell'affermazione dell'onorevole Cabrini, che con i provvedimenti presi dal Ministero delle colonie si sia fatto un



passo indietro nella legislazione in materia d'infortuni.

Se egli fosse stato anche in questo caso, come è nella sua natura, equo nei suoi apprezzamenti, avrebbe dovuto convenire che, per giungere a ciò che egli reputa necessario, il ministro delle colonie non poteva prendere un provvedimento affrettato e tumultuario. E infatti l'onorevole ministro dopo aver studiato la materia d'accordo con la Cassa nazionale, ha pensato che sarebbe stato meglio promulgare la legge sugli infortuni in un modo completo; tanto più che molte lagnanze (e di ciò io stesso ho avuto occasione di parlare con l'onorevole Cabrini in privato) da molte parti d'Italia sono pervenute sulla costituzione e sul funzionamento della Cassa nazionale infortuni.

E l'onorevole Cabrini non ignora che appunto per questo si è sentita la necessità di nominare una Commissione perchè studi tutte le osservazioni pervenute al riguardo: orbene perchè non dovrebbe questa Commissione discutere anche del modo più efficace per applicare la legge sugli infortuni in Libia?

L'onorevole Cabrini ha poi detto che non vede quali difficoltà vi siano. Intanto potrei rispondergli che non vi è stata alcuna cassa privata la quale sia andata in Libia ad esercitare questa assicurazione per gl'infortuni; ma poi, per accennare ad una difficoltà sola, dove si sarebbero trovati, ad esempio, gli ispettori richiesti dalla legge?

Perciò invece di promulgare *sic et simpliciter* l'estensione della legge degli infortuni alla Libia, mi pare, e me ne rimetto alla Camera, che l'aver pensato di mettersi d'accordo e con la Commissione e con la Cassa nazionale per provvedere, sia stato un provvedimento saggio del ministro e non un provvedimento censurabile.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Benaglio al ministro della istruzione pubblica « per sapere quali provvedimenti intenda di prendere nei riguardi del comune di Calcinato e di molti altri della provincia di Bergamo i quali nel marzo 1912 avendo ricevuto perentorio ordine da parte del Consiglio provinciale scolastico di riordinare le proprie scuole hanno ottemperato a tali disposizioni anticipando le relative spese, delle quali hanno chiesto il promesso rimborso ad essi spettante a termine di legge, essendosi ora per disposizione ministeriale annullato il riordinamento e ingiunto il ritorno allo *statu quo ante* ».

Non essendo presente l'onorevole sottosegretario della pubblica istruzione, questa interrogazione resta iscritta nell'ordine del giorno.

Segue l'interrogazione dell'onorevole Campanozzi al ministro dell'interno « sui provvedimenti adottati dall'autorità prefettizia di Novara in merito all'Amministrazione comunale di Sizzano, a cui sono state rivolte gravi e pubbliche accuse ».

Questa interrogazione, d'accordo fra l'onorevole sottosegretario di Stato per l'interno e l'onorevole Campanozzi è rimessa a giovedì. Ha inteso, onorevole Campanozzi?

CAMPANOZZI. Veramente l'accordo è stato preso dall'onorevole Falcioni con se stesso (*Ilarità*). In ogni modo, consento che sia rimessa a giovedì.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Galli al ministro della pubblica istruzione « per conoscere se e quando intenda procedere alla riforma degli istituti nautici, affinchè meglio corrispondano alle esigenze dei tempi ».

Non essendo presente l'onorevole sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione, anche questa interrogazione resta iscritta nell'ordine del giorno.

Segue l'interrogazione dell'onorevole Veroni al ministro dei lavori pubblici « per sapere se e quando lo Stato intenda addvenire alla esecuzione della bonifica di Piscinara, a cui è strettamente connesso il compimento dei grandi lavori di bonifica nelle Paludi Pontine dai quali le laboriose popolazioni di quella vasta regione attendono la redenzione igienica ed economica ».

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

Segue quella dell'onorevole Di Stefano, al ministro di agricoltura, industria e commercio « per conoscere quando presenterà il disegno di legge sul credito agrario, pronto già da tempo e che è reclamato urgentemente dalla Sicilia e dal Mezzogiorno ».

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

CAPALDO, *sottosegretario di Stato per l'agricoltura, industria e commercio*. Allorchè venne in discussione la legge che affidò la gestione delle Casse provinciali di credito agrario alla Cassa di risparmio del Banco di Napoli e alla sezione di credito agrario del Banco di Sicilia, un ordine del giorno

della Camera faceva invito al Governo di provvedere al coordinamento e all'ampliamento della legislazione sul credito agrario nelle provincie continentali del Mezzogiorno ed nelle isole. In esecuzione di questo ordine del giorno, il Ministero nominò una apposita Commissione con l'incarico di fare gli opportuni studi e formulare le relative proposte.

La Commissione adempì con grande zelo al suo incarico e concretò le sue proposte in una serie di disposizioni sotto forma di schema di disegno di legge. È forse questo il disegno di legge che l'onorevole Di Stefano, nella sua interrogazione, dice già pronto da lungo tempo.

Ora questo schema di disegno di legge, che contiene i risultati dello studio della Commissione, non è stato ancora fatto proprio dal Governo, anzi non venne neppure deliberato ad unanimità dalla Commissione, perchè, come l'onorevole Di Stefano sa, alcuni membri della Commissione, e non dei meno autorevoli, non vollero continuare nei lavori, perchè dissenzienti da alcune proposte della maggioranza.

Ora le proposte della Commissione sono state esaminate dal Ministero, il quale sta preparando un apposito disegno di legge che spera di potere, tra non molto, presentare alla discussione ed approvazione del Parlamento.

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

DI STEFANO. Non posso dichiararmi soddisfatto, nonostante la speranza espressa alla fine delle sue dichiarazioni, dall'onorevole sottosegretario di Stato che, ...probabilmente, ...fra breve sarà presentato il disegno di legge.

La storia, che l'onorevole Capaldo ha fatto sulle vicende del Credito agrario delle provincie meridionali è storia vecchia e conosciuta da tutti coloro, che si occupano di questo argomento. Ma egli non mi negherà che i lavori della Commissione erano stati preceduti da altri lavori per parte dei Banchi di Sicilia e di Napoli, i quali avevano presentato due distinti progetti di legge, che furono pubblicati nel Bollettino del Ministero di agricoltura. In seguito a questi due progetti, che erano diversi fra loro, perchè tanto il Banco di Napoli quanto il Banco di Sicilia, nel compilarli, si erano ispirati ai criteri pratici forniti dall'applicazione diversa, che aveva avuto la legge nel continente e in Sicilia, la Commissione

si limitò a vedere quali delle disposizioni di essi potessero accettarsi o modificarsi.

Questo lavoro è stato compiuto e mi permetta di dire l'onorevole sottosegretario di Stato...

PRESIDENTE. Onorevole Di Stefano, tenga conto dell'orologio!

DI STEFANO. Non parlerò più di cinque minuti, stia tranquillo, onorevole Presidente.

Dunque, mi permetta di dire l'onorevole sottosegretario di Stato che mi risulta positivamente, che il lavoro di questa Commissione è stato accettato dal suo ministro, e solamente si perde del tempo, perchè esso deve essere inviato al Ministero del tesoro per l'approvazione della parte che riguarda gli interessi delle cartelle ipotecarie, che si debbono emettere. Così però non si tiene conto che questo disegno di legge è assolutamente necessario per la Sicilia e per il Mezzogiorno d'Italia e che la emissione delle nuove cartelle non sarà prossima, perchè i 14 milioni, che già sono nelle casse provinciali, bastano per incominciare questo nuovo ramo del Credito agrario.

Infatti, la legge del Credito agrario non ha potuto produrre tutti i suoi benefici effetti tanto nella Sicilia quanto nel Mezzogiorno, perchè essa riguarda semplicemente il credito agrario di esercizio, ma non riguarda il bisogno più essenziale, il *porro necessarium* per spezzare il latifondo, cioè: le migliorie.

Si attendeva, appunto, che questo disegno di legge fosse presentato al Parlamento; invece l'onorevole sottosegretario di Stato per l'agricoltura, industria e commercio viene ora a dirci... che si spera di presentarlo fra breve tempo; e allora quali saranno le conseguenze? Che si perderà ancora un anno, prima che questo disegno di legge possa essere presentato e chi sa quanti anni ancora, perchè possa avere la sua attuazione.

Pertanto, [pur non dichiarandomi soddisfatto, non tralascio di pregare l'onorevole sottosegretario di Stato che faccia presente al suo ministro la grande necessità, che si sente in Sicilia e nel Mezzogiorno di tal disegno di legge, che deve servire, veramente, alla rigenerazione agricola di quelle provincie.

PRESIDENTE. Segue un'altra interrogazione dello stesso onorevole Di Stefano, ai ministri dell'istruzione pubblica e della marina; ma essa s'intende rimessa a domani

non essendo presente l'onorevole sottosegretario di Stato per l'istruzione pubblica.

Segue l'interrogazione degli onorevoli Cabrini e Turati, ai ministri d'agricoltura, industria e commercio e degli affari esteri, « per sapere se intendano aderire alle proposte del Consiglio federale svizzero per una Conferenza internazionale e per una Conferenza diplomatica intese a proibire il lavoro notturno (dalle 22 alle 5) ai ragazzi e a limitare a 10 ore la giornata di lavoro per le donne e per i giovani che non hanno oltrepassato i 18 anni di età ».

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

CAPALDO, *sottosegretario di Stato per l'agricoltura, industria e commercio*. Rispondo a questa interrogazione anche a nome del collega per gli affari esteri.

In seguito ad analoghi voti espressi dall'Associazione internazionale per la protezione legale dei lavoratori, il Consiglio federale svizzero ha fatto invito al Governo italiano per sapere se intenda aderire ad una conferenza internazionale che deve regolare due grandi problemi del lavoro, cioè quello della proibizione del lavoro notturno dei fanciulli dalle ore 22 alle ore 5 e quello della limitazione a 10 ore del lavoro delle donne e dei giovani di età non superiore a 18 anni.

Il Governo italiano, non solo non ha difficoltà di aderire, ma aderisce volentieri all'invito; fa però le sue riserve in ordine alle questioni così come sono state proposte, perchè, come è noto all'onorevole Cabrini, se ci possiamo facilmente intendere sulla prima delle due questioni, non è così facile l'accordo sulla seconda.

Infatti nella nostra legislazione già esiste la proibizione del lavoro notturno ai fanciulli dalle ore 22 alle ore 5.

Ma viceversa nella nostra legislazione abbiamo che la giornata di lavoro per le donne e per i giovani che non hanno oltrepassato i diciotto anni di età non si limita alle dieci ore, ma invece abbiamo la giornata di lavoro di undici ore per i fanciulli e di dodici ore per le donne.

Non vi è poi alcuna protezione per i maschi dai quindici ai diciotto anni.

Occorre dunque esaminare per questa seconda questione, fino a qual punto la nostra adesione può essere fatta, tenuto conto, non solo dello sviluppo fisico della nostra razza, ma anche della ripercussione che que-

sta limitazione può avere rispetto alle nostre industrie.

Con tali limitazioni e con tali riserve, ripeto che il Governo aderirà all'invito che gli è venuto dalla Confederazione Svizzera.

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

CABRINI. Comprendo perfettamente le riserve del rappresentante del Ministero di agricoltura, industria e commercio; ma esprimo il voto, che prima della conferenza internazionale sia promossa dal Ministero dell'industria una discussione (con la speranza di arrivare ad una intesa) fra le rappresentanze del capitale e quelle del lavoro direttamente interessate alla questione. Di guisa che le rappresentanze del Governo, che andranno alla conferenza, possano recarvi il consentimento degli interessi economici che sono nel paese.

PRESIDENTE. È così trascorso il tempo assegnato alle interrogazioni.

### Svolgimento di interpellanze.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di interpellanze.

La prima è dell'onorevole Canepa, al ministro dei lavori pubblici, « intorno alla necessità di affrettare l'attuazione delle opere ferroviarie già deliberate, di interesse generale per l'economia nazionale e speciale e diretto per Genova, e segnatamente intorno ai seguenti punti: 1° Appalto del tronco sud della direttissima Genova-Milano; 2° Conclusione degli studi per la grande galleria della linea suddetta; 3° Trazione elettrica da estendere sollecitamente alle due riviere, ed immediatamente, in via d'urgenza, alla stazione Brignole; 4° Conseguente miglioramento del servizio nella stazione stessa, anche in rapporto dei lavori dello scalo di Terralba ».

CARCASSI. A nome del collega Canepa, domanderei che questa interpellanza fosse rimessa al prossimo lunedì essendo il collega in condizioni non buone di salute.

PRESIDENTE. Sta bene.

Vengono ora le tre seguenti interpellanze, alle quali, per connessione di argomento e per essere tutte rivolte al ministro dei lavori pubblici, sarà risposto contemporaneamente:

Nuvoloni, Agnesi, Celesia, Padulli, Canepa, Messedaglia, Paniè, Molina, Gallo, Astengo, ed altri, al ministro dei lavori pubblici, « sull'urgenza di rendere più rapide le comunicazioni ferroviarie tra Ventimi-

glia e Genova e sulla improrogabile necessità di rafforzare la linea ferroviaria, di munirla di doppio binario e della trazione elettrica »;

Agnesi, al ministro dei lavori pubblici, « sulla urgente necessità di provvedere al generale miglioramento della linea ferroviaria Genova-Ventimiglia e particolarmente sulla necessità d'ingrandire la stazione di Oneglia, affinché possa soddisfare al crescente movimento commerciale di quella città »;

Astengo, al ministro dei lavori pubblici, « sulle deficienze di costruzione e di esercizio della ferrovia Genova-Ventimiglia anche in rapporto agli orari dei treni viaggiatori; sull'urgente necessità di provvedere, almeno nei tratti di maggior traffico e di più facile esecuzione, al raddoppiamento del binario nonchè alla sostituzione di convenienti edifizii in muratura alle indecenti baracche in legno che da oltre 44 anni funzionano, su detta linea, da stazioni per viaggiatori e merci ».

L'onorevole Nuvoloni ha facoltà di svolgere la sua interpellanza.

NUVOLONI. Onorevoli colleghi. In quale stato deplorabile si trovi la linea litoranea ligure credo di non aver bisogno di dimostrarlo. Chiunque di voi ha avuto occasione di percorrerla non ha potuto fare a meno di constatare che, nonostante la buona volontà, lo zelo, la capacità con cui gl'impiegati lungo quella linea si prestano affinché i treni funzionino regolarmente, quella linea è ingombra e non soddisfa alle esigenze del sempre crescente traffico. Che le condizioni della linea siano disagiate del resto fu detto e dimostrato ripetute volte in questa aula, e ha dovuto anche riconoscerlo il Governo, il quale è edotto dei frequenti deragliamenti e delle frane che spesso sospendono il servizio lungo quella linea. Il Governo è pure edotto dei continui ritardi con cui i treni viaggiano e non ignora che per poter far fronte al crescente traffico lungo la regione ligure, i treni diretti devono adibirsi anche pel trasporto delle merci, non soltanto causando con ciò perdita di coincidenze ma anche provocando le giuste lagnanze di coloro che percorrono quella linea, e segnatamente dei forestieri.

È obbligo del Governo, non solo di badare a tutte le comunicazioni e di curare il regolare e sicuro funzionamento dei treni nelle linee ferroviarie, ma anche di porre le linee stesse in condizione di far fronte al crescente traffico ed ai continui bisogni. Ora io domando al Governo se crede che

la linea litoranea ligure, a levante ed a ponente di Genova, corrisponda a tali esigenze, e se pensa di provvedere, e in un non lontano avvenire, alle più urgenti necessità.

Noi abbiamo, lungo la linea litoranea ligure, ancora quegli sconci che sono le stazioni in legno. È vero che erano provvisorie: ma in Italia pare che diventi definitivo ciò che si dice provvisorio; cosicchè i due termini sembrano diventati sinonimi. Però in qualche paese, per venire a capo di qualche cosa, visto che le proteste verbali a nulla giovavano, si è trovato molto pratico di invocare la forza distruggitrice del fuoco. Ed il fuoco compie davvero in simili casi un'opera buona. (*Commenti ed interruzione del deputato Bignami*).

Sì, onorevole Bignami, in questi casi il fuoco compie opera davvero buona, perchè non è lecito imporre agli impiegati che affrontano continui disagi e che si sacrificano per il regolare funzionamento dei treni di abitare in certe catapecchie di legno che mal si reggono in piedi e dove d'estate si muore per il caldo e d'inverno si rimane assiderati per il freddo. Non è umano nè civile permettere che ciò succeda e quindi è perdonabile chi ricorre a simili mezzi estremi. Del resto è la massima solita: ad estremi mali estremi rimedi. Dopo il fuoco, si è subito provveduto.

Io mi occuperò solo della mia Liguria, dove esistono tuttora molte stazioni in legno.

Esse non depongono certamente a vantaggio dell'Italia nostra, la quale se fa bene a portare la civiltà altrove, fa altrettanto male a lasciare che sussistano e permangano lungo le linee ferroviarie simili baracche in cui davvero non si trovano bene gli zelanti impiegati che hanno diritto ad un umano trattamento.

Altro inconveniente che si rileva lungo la linea litoranea ligure è quello dei passaggi a livello...

BIGNAMI. Ne abbiamo da per tutto!

NUVOLONI. Sì, è verissimo: ne abbiamo da per tutto. La stessa direzione generale delle ferrovie di Stato dice che ve ne sono 14 mila e più, lungo le reti esercitate dallo Stato. Ma soggiunge tosto, onorevoli colleghi, che di questi 14 mila e più passaggi a livello bisognerebbe sopprimerne sollecitamente almeno 6 mila sostituendoli con cavalcavia o sottovia.

PRESIDENTE. Onorevole Nuvoloni, veramente la sua interpellanza riguarderebbe

soltanto il doppio binario e la trazione elettrica.

NUVOLONI. La linea litoranea ligure si trova ridotta a così mal partito, che c'è da discorrere un po' di tutto. (*ilarità*).

Del resto, onorevole Presidente, io non ruberò molto tempo alla Camera perchè parlerò succintamente ed ella vedrà che non intratterrò a lungo la Camera, perchè so di parlare ad un ministro che è più edotto di me dei veri e reali bisogni di quella linea. E la Camera da parte sua ha pure dimostrato di essere informata del pessimo stato in cui si trova detta linea litoranea quando in pochi istanti ben centocinquanta deputati circa hanno voluto onorare ed appoggiare questa mia interpellanza colle loro autorevoli firme. Onde è che con le modeste mie osservazioni io non tendo ad altro che a provocare una dichiarazione da parte dell'onorevole ministro, e spero che tale dichiarazione sia corrispondente non soltanto a quello che è desiderio nostro, ma anche a quello che è il desiderio di tutta la Camera e segnatamente dell'onorevole Sacchi, il quale, con tanto intelletto d'amore, s'occupava di tutte le questioni che si attengono al regolare funzionamento delle ferrovie.

Dicevo adunque che, noi abbiamo numerosi passaggi a livello, che sono causa di inconvenienti enormi. Lungo il litorale la ferrovia e la strada ordinaria, o provinciale, procedono pressochè parallelamente: spesso s'intersecano l'una con l'altra.

Orbene gli stranieri che vengono a godere il nostro dolce clima, servendosi non solo delle ferrovie, ma anche delle automobili, percorrendo l'incantevole strada della Cornice si vedono ogni tanto tratti ai passaggi a livello.

Ma non soltanto l'inconveniente è causa di giuste recriminazioni da parte dei *touristes* e dei forestieri, ma anche da parte di coloro i quali sono obbligati, per ragioni di traffico, a percorrere con carri e vetture le strade ordinarie. Succede spesso che, pel continuo succedersi dei treni, in ispecial modo nella stagione invernale, ed a causa degli abituali ritardi ferroviari, essi debbano fare non lievi fermate ai passaggi a livello.

Quale grave danno ne derivi al commercio non occorre dimostrare.

Di fronte alle lagnanze continue e giustificate si deve adottare il suggerito rimedio della sostituzione dei passaggi a livello con sottovia o con cavalcavia. Ma il rimedio dovrà apportarlo lo Stato o dovranno

a loro spese procurarselo i comuni e le provincie? Io penso che a riparare il male debba provvedere lo Stato: perchè questo ha costruite le ferrovie dopo che le strade ordinarie esistevano. Se, dunque, esso rese queste peggiori di quel che erano, e se dalle ferrovie esso ricava vantaggi enormi, potrà e dovrà far fronte alle non forti spese che occorrono per eliminare il lamentato inconveniente.

Constato poi che le comunicazioni lungo la linea litoranea non sono confacenti al cresciuto traffico. Basta un semplice confronto tra quel che succede nella nostra Liguria, per vedere come le condizioni siano a nostro danno.

Chi oltrepassi Ventimiglia, gode subito dei vantaggi del doppio binario di cui il tratto da Ventimiglia al confine noi abbiamo costruito, circa due anni or sono.

In Francia, oltrepassata Ventimiglia, si hanno mercè il doppio binario, treni rapidi i quali non sono sottoposti, come succede in Italia, per l'esistenza d'un solo binario, od almeno come succede lungo le riviere di Ponente e di Levante, a lunghe fermate.

Di più, col doppio binario, la Francia ha un numero di treni, molto superiore al nostro. Noi abbiamo 12 treni da Genova verso Ventimiglia (lo rilevo dall'orario ufficiale), e 12 da Ventimiglia verso Genova; quindi, 24 treni, per viaggiatori, al giorno; la Francia ne ha, fino a Ventimiglia, 21 di andata e 21 di ritorno.

Oltre a questi, non lo si dimentichi, la Francia, lungo la Costa Azzurra, ha numerosi treni locali, i quali servono, in special modo nell'inverno, pei forestieri numerosissimi che vanno in Francia a passarvi la stagione! Tali treni sono limitati tra Cannes e Mentone.

È innegabile che la vicina nazione non moltiplicherebbe il numero dei treni, che sono cento all'incirca al giorno, tra andata e ritorno, lungo la Costa Azzurra fino a Mentone, se non ne ricavasse un vantaggio per l'economia nazionale.

Ora, questo noi non possiamo farlo: perchè la linea litoranea, nelle condizioni disastrose in cui si trova, è già satura di treni.

E sinceramente l'Amministrazione ferroviaria, bisogna riconoscerlo, ha fatto veri miracoli nel dotare la nostra linea di quel numero di treni che la percorrono, ma l'aver fatto miracoli la Direzione generale non significa che si sia fatto quanto si

sarebbe dovuto fare assai prima d'ora. Intanto è certo che in Francia dall'aumentato numero di treni non soltanto ricava introiti la Società Paris-Lyon-Méditerranée, ma ridondano anche vantaggi all'economia nazionale. Sono numerosi i forestieri i quali circolano sulla Costa Azzurra non soltanto col vantaggio della ferrovia Paris-Lyon-Méditerranée, ma anche a vantaggio precisamente dei numerosi paesi che sono diventati centri popolosi di colonie e stazioni climatiche.

Ora perchè noi non dobbiamo mettere la Liguria nostra nelle medesime condizioni in cui si trova la Francia? perchè dobbiamo subire la concorrenza che fa la Francia? perchè non dobbiamo porre i nostri paesi in condizione di avvantaggiarsi, come si avvantaggiano i paesi della Costa Azzurra, della numerosa colonia di forestieri che affluisce ai paesi nostri dal nord? A me pare doveroso il farlo, ed il farlo non significa soltanto soddisfare le esigenze di una regione, ma significa apportare ricchezza alla nazione tutta: non è una questione regionale quella che noi portiamo alla Camera: io credo di potere affermare che è una questione eminentemente nazionale.

Onorevoli colleghi, la questione del doppio binario, reclamata da molto tempo da quelle popolazioni, è stata anche oggetto di speciali studi, non solo, ma anche di speciali osservazioni e proposte da parte della Direzione generale delle ferrovie.

Trovo infatti nella relazione di quell'uomo di alta mente che è il commendatore Bianchi, preposto alla direzione dell'esercizio ferroviario, questa osservazione che credo di dover citare testualmente, perchè la sua parola è più autorevole della mia. Egli dice:

« Distinte considerazioni meritano i raddoppiamenti di binari, i quali sostituiscono lavori precipuamente necessari sulle linee di grande traffico per rendere più rapida, regolare, sicura ed economica la circolazione dei treni.

I doppi binari occorrono non solo per soddisfare all'aumento della circolazione sulle linee esistenti, ma benanco per procurare che la corsa dei treni sia meno vincolata e quindi più regolare di quanto è attualmente, evitando anche ingenti spese per limitata utilizzazione di materiale e di personale ».

E lo stesso commendatore Bianchi osserva che, mentre noi avevamo al 30 giugno 1905 sulla lunghezza totale della rete ferrovia-

ria esercitata dallo Stato soltanto il 14 per cento di linee a doppio binario, al 30 giugno 1912 le linee a doppio binario erano in ragione del 19 e mezzo per cento ed aggiunge che la Amministrazione delle ferrovie deve assolutamente fare in modo che questi doppi binari siano almeno estesi ad un terzo di tutta la rete ferroviaria italiana: « L'Amministrazione (sono parole del commendatore Bianchi) ritiene pure che sia necessario ed urgente dare maggiore estensione ai raddoppiamenti di binari, portandoli ad un terzo della lunghezza dell'attuale rete per provvedere linee che già avevano nel 1909 un transito da 25 a 44 treni al giorno ».

« La spesa presunta per i relativi lavori è di 420 milioni di lire ed in vista di una possibile e vigorosa ripresa dei traffici riveste sempre più il carattere di assoluta urgenza, come più volte fu fatto rilevare, e come più volte emerse dalle discussioni parlamentari specialmente per le condizioni di esercizio di alcune linee come la Spezia-Genova-Ventimiglia, che da sola richiederà per il raddoppio del binario una spesa non inferiore ai 150 milioni ».

Ed è lo stesso direttore generale che dopo averci indicato in quali condizioni disastrose si trovi la nostra linea, da persona pratica quale egli è, propone che si provveda: dice quale sarà il fabbisogno, e soggiunge che coi 15 milioni annui disponibili per lavori di raddoppiamento di binari occorrerebbe una lunghissima serie d'anni per costruire 1560 chilometri di doppio binario ritenuti (sono sue testuali parole), necessari ed urgenti.

Orbene, se il commendatore Bianchi, che è il più direttamente responsabile dell'Amministrazione ferroviaria, viene a proporre di provvedere sollecitamente e vi dice che il raddoppio dei binari è opera urgente, perchè la linea non risponde alle esigenze del traffico e del cresciuto commercio, a me pare, onorevole ministro, che voi non possiate non prestar fede al consiglio del direttore generale, e che il non voler provvedere secondo i suggerimenti dell'Amministrazione ferroviaria possa importare una responsabilità a carico vostro; perchè l'Amministrazione ferroviaria potrà sempre trincerarsi dietro la vostra persona, e dire che da parte sua tutto quello che doveva suggerire, l'ha suggerito in tempo. Si dirà: è questione della spesa. Come si può farvi fronte? L'Amministrazione generale delle ferrovie si occupa giustamente anche di questo problema: se lo propone e ne indica

la soluzione. Per provvedere a questi doppi binari, perchè la condizione presente di un unico binario è incompatibile con le cresciute esigenze del traffico, suggerisce di emettere delle azioni, col ricavato delle quali si potrebbe far fronte alla spesa, preventivata per un terzo delle linee dello Stato in 420 milioni. Penso che lo Stato italiano farebbe opera di vera economia e di vero interesse nazionale seguendo i consigli del direttore generale delle ferrovie ed accelerando questa costruzione.

Amnesso pure che i 15 milioni dovessero servire per l'ammortamento del capitale, occorrente per la costruzione dei doppi binari, è certo che il traffico di cui è presumibile una vigorosa ripresa d'aumento darebbe tale un introito, che in pochi anni si potrebbe con esso non solo far fronte alla spesa necessaria per gli interessi, ma anche per l'ammortamento del capitale.

La somma è apparentemente enorme, ma essa non è certo grave per lo Stato italiano. Del resto essa ormai occorre per far fronte ad esigenze, non più discutibili nè prorogabili.

Onorevole ministro, il direttore generale delle ferrovie, ha accennato ai bisogni, ma non ha trascurato i rimedi. Questi rimedi si debbono tanto più affrettare lungo la linea litoranea, in quanto occorre tener presente, che i terreni che si dovranno occupare per la posa del doppio binario, vanno ogni giorno aumentando di prezzo.

È innegabile che se questo doppio binario fosse stato già costruito, sia per il costo inferiore della mano d'opera, sia per i prezzi di espropriazione assai inferiori ai presenti si sarebbero potuti risparmiare dei milioni. È certo del pari che ogni ulteriore ritardo si risolverà in danno per l'erario italiano; perchè la mano d'opera, per il caro viveri, tenderà a crescere di prezzo come tenderanno a crescere di prezzo i terreni occupandi od espropriandi.

Anche sotto questo aspetto mi pare necessario provvedere con sollecitudine.

La linea, di cui mi occupo, oltre ad avere un solo binario, ha un armamento debole, che non può servire per macchine pesanti, che debbano trainare treni lunghi e potenti.

In Liguria specialmente, dove i treni debbono essere lunghi perchè per mancanza del doppio binario non si possono far succedere a brevi distanze, come si fa in Francia (malgrado sia stato applicato presso di noi il sistema di blocco, col quale si pensava an-

che di potere eliminare in parte i danni dei passaggi a livello, pur facendo viaggiare un maggior numero di treni), l'armamento è molto debole, ed anche dal banco del Governo si è dovuto riconoscere che oramai è necessario provvedere alla sostituzione di esso.

Ed io penso che non sia conveniente fare il lavoro due volte, e che invece sia doveroso, per economia, di provvedere contemporaneamente a risanare la massicciata ed al rafforzamento della linea e all'apposizione del doppio binario.

E penso altresì ad un'altra cosa, e cioè che se anche non si volessero fare subito a doppio binario tutti i 150 chilometri di percorso da Genova a Ventimiglia ed il tratto che manca sulla riviera di levante; ossia sulla Genova-Spezia, si avrebbe il modo ed il mezzo di farlo almeno nei tratti in cui la spesa è minima.

Vi sono tratti di 10, 20, 30 chilometri in cui difficoltà non se ne incontrano, perchè non vi sono gallerie, e quasi quasi non si tratta che di porre le semplici rotaie.

Ora io domando: perchè questo almeno non si fa, con grande vantaggio del servizio ferroviario, ed anche di coloro che sono obbligati a servirsi delle ferrovie?

Come dicevo poco fa, la linea è saturata di treni, e non soltanto i treni passeggeri vanno alla meglio, ma, per poter far fronte alle esigenze del traffico, si è obbligati a formare dei treni così lunghi che spesso non possono stare lungo le stazioni, sebbene si siano dovuti allungare di molto i binari lungo le stazioni.

Ora, se lo Stato provvedesse a questo raddoppiamento di binari, evidentemente potrebbe, moltiplicando il numero dei treni, farli molto più leggeri, facendo così il vantaggio di tutti.

PRESIDENTE. Ma, onorevole Nuvoloni, ella non lascerà più nulla da dire agli altri interpellanti!

NUVOLONI. Vedrà che ce ne sarà per tutti, onorevole presidente, non dubiti. Se si dovesse parlare e dire tutto quello che c'è da fare, ci sarebbe da parlare ancora per parecchio.

Ad ogni modo un richiamo così gentile fatto da lei non può che essere accolto, e verrò alle conclusioni.

E dirò, onorevole ministro, che vi è bisogno di pensare anche alla elettrificazione.

In Liguria voi vi trovate in condizioni speciali, perchè colà abbiamo una grande quantità di energia elettrica, che si produce

nel Roia e nell'Argentina, e che viene trasportata a vantaggio delle industrie fino a Genova ed oltre Genova.

Mi pare anzi di aver appreso che c'è già un contratto, un impegno con la ditta Negri o Società elettrica Riviera di Ponente, impegno in base al quale questa Società dovrebbe fornire fino dal 1914 la forza necessaria per applicare l'elettricità alla trazione dei treni.

Se è vero quest'accordo, mi pare che sia urgente il raddoppio del binario (perchè senza raddoppio del binario è inutile applicare la trazione elettrica), appunto per mantenere l'impegno preso.

Ma sopra tutto ci pare che con la trazione elettrica applicata lungo la Riviera non soltanto potremmo accelerare i treni lungo quel tratto (poichè è deplorabile il dirlo, ma i treni diretti impiegano circa cinque ore a percorrere 150 chilometri, da Genova a Ventimiglia mentre la medesima distanza fra Torino e Genova, tra Milano e Genova, si percorre in meno di tre ore) ma noi ricaveremmo qualche cosa di più: noi potremmo far prosperare anche le nostre popolazioni agricole, le quali potrebbero dedicarsi alla cultura degli ortaggi, così come si sono ora dedicate in special modo alla coltivazione dei fiori, ed esportare quelli come questi sui mercati esteri.

E poichè io parlo di coltivazione dei fiori, accennerò anche alla necessità di stabilire delle comunicazioni rapide, veramente celeri, che portino i nostri prodotti nel Nord d'Europa.

Voi conoscete meglio di me le statistiche che sono state fatte, ed in special modo conoscete quella che è stata pubblicata recentemente dal Ministero delle finanze. Io rilevo da questa statistica che soltanto il commercio dei fiori, che per grandissima parte è dovuto alla nostra regione ligure, è andato salendo in tre anni da cinque a dieci milioni e più di entrate per i cittadini italiani.

Ma non soltanto ne è venuto vantaggio per i floricultori, ma anche per le ferrovie dello Stato, perchè (e voi mi potrete dire se non è vero) il solo treno-fiori che è stato istituito per vantaggio appunto dei floricultori dà un reddito giornaliero di circa 600 lire all'Amministrazione ferroviaria.

Augurerei, onorevole ministro, che tutti i treni che percorrono la nostra Italia rendessero almeno la metà di quello che rende il treno fiori che percorre la linea litoranea ligure.

Onorevole ministro, ho detto che non volevo abusare, e che avrei accennato solo ai bisogni della Liguria, appunto perchè so che voi vi occupate di tutte le questioni e che non avete dimenticato di occuparvi anche di questa, che fu oggetto di una imponente adunanza che si è tenuta nel mese scorso in Genova appunto dietro proposta della Deputazione provinciale. Intervenero a quella adunanza, amministratori di comuni e di provincie, commercianti, industriali e uomini politici: tutti furono concordi nell'affermare la necessità di provvedere a queste due esigenze, segnatamente: raddoppio di binario e elettrificazione della linea.

Voi potete, onorevole ministro, essere certo che soddisfare a questi bisogni significa spendere bene i denari dello Stato. Io credo che non vi sia occasione in cui si possa erogarli meglio, e in cui si possa affermare con maggior ragione che l'interesse della popolazione va di pari passo con l'economia della nazione. A voi onorevole ministro, che, torno a ripetere, tanto v'interessate per il progresso dell'Italia nostra, l'incarico, e da parte mia la preghiera, di risolvere sollecitamente questo problema, il quale metterà la nostra Liguria nella condizione di potere essere anch'essa fonte di ricchezza nazionale, non soltanto per opera dei suoi lavoratori, ma anche con l'attirare a sè quella numerosa colonia forestiera che viene da noi in cerca di salute, di riposo, di benessere e che porta pure e lascia in Italia una grande ricchezza. (*Vive approvazioni*).

PRESIDENTE. L'onorevole Agnesi ha facoltà di svolgere la sua interpellanza, di cui è già stata data lettura.

AGNESI. Il tema importantissimo del miglioramento delle ferrovie litoranee liguri richiede certo una larga discussione.

Ma su questo argomento ha ora eloquentemente parlato l'onorevole Nuvoloni, e parlerà ancora l'onorevole Astengo; ed in lontane e recenti occasioni, ripetutamente, hanno già parlato, con vera competenza, quasi tutti gli egregi colleghi liguri, vivamente protestando contro le deficienze di quelle linee ferroviarie, ed, anch'io ho dovuto più volte portare qui i lamenti giustificatissimi di quelle popolazioni. Quindi io vedrò di essere il più breve possibile, cercando di non ripetere quanto già venne detto e solamente cercherò di accennarlo o di riassumerlo.

Le nostre interpellanze, o meglio le no-



stre proteste, mirano a spingere e decidere una buona volta il Governo e le Ferrovie dello Stato a porre rimedio alle cattivissime condizioni di impianto, di armamento, di esercizio, di stabilità e di sicurezza delle due linee litoranee, cioè della Genova-Spezia e della Genova-Ventimiglia, di cui particolarmente io parlo, coll'eseguire le necessarie ed urgenti opere di consolidamento e di miglioramento, affinché siano messe in grado non solo di soddisfare al crescente movimento di viaggiatori italiani e forestieri che percorrono quelle linee, ed al continuo e mirabile aumento di traffico che si va sviluppando in quella regione eminentemente commerciale ed industriale, ma siano messe in grado di garantire meglio l'incolumità tanto dei viaggiatori, quanto dei ferrovieri.

E poichè quelle due linee sono delle più attive e delle più redditizie d'Italia, è non solo dovere ma è anche interesse materiale e finanziario dello Stato di non ritardare ulteriormente i necessari provvedimenti.

Adunque in primo luogo vediamo quanto rende la Genova-Ventimiglia allo Stato.

Essa rende un mucchio di quattrini: essa è una delle poche linee che nel bilancio ferroviario compensano le perdite d'esercizio che si hanno in altre linee, le quali finora dallo Stato hanno ricevuto molte e più benevoli cure.

L'Amministrazione ferroviaria a proposito dei redditi, lordi e netti, delle linee, non comunica molti dati.

L'ultima statistica sui prodotti lordi delle varie linee, pubblicata dalla Direzione delle ferrovie dello Stato, e da cui risulta il reddito lordo diviso linea per linea, riguarda l'esercizio 1908.

È veramente da deplorarsi che non siano state pubblicate statistiche più recenti, e che in materia così importante Parlamento e Paese si tengano troppo all'oscuro. Quasi si potrebbe supporre che si tema la luce!

Ad ogni modo, basandosi sui dati del 1908, si vede che fra tutte le linee ferroviarie d'Italia ad un solo binario, la linea Genova-Savona-Ventimiglia e la sua sorella Genova-Spezia sono le linee di maggior traffico e di maggior reddito lordo.

La Genova-Spezia ha avuto, nel 1908, un reddito lordo di lire 101,106 al chilometro, la Genova-Savona che è il primo tronco della Genova-Ventimiglia ha avuto un reddito di lire 101,147 al chilometro e la Savona-Ventimiglia, che è il secondo tronco, lire 58,524 al chilometro. Oggi questi red-

diti sono di molto aumentati. Nessun'altra linea d'Italia ad un solo binario arriva a tanto reddito.

Ma non solo quelle due linee sono le prime fra tutte le linee ad un solo binario, ma sorpassano il reddito di quasi tutte le linee a doppio binario; difatti fra tutte le duecento e più linee italiane con o senza doppio binario, le litoranee liguri occupano il sesto posto.

Poichè il 1° posto è occupato dalla Genova-Novi-Alessandria con circa lire 170,000 al chilometro di reddito.

2° posto è della Milano-Pavia-Voghera con lire 153,000 circa.

3° posto è della Milano-Piacenza-Parma con lire 135,000 circa.

4° posto è della Milano-Verona-Venezia con lire 110,000 circa.

5° posto è della Milano-Confine svizzero con lire 110,000 circa;

e queste sono tutte linee a doppio binario, anzi il tronco Genova-Ronco è a quadruplo binario;

ed il 6° posto è appunto occupato dalla Genova-Spezia e dalla Genova-Savona, che sono ad un solo binario, e che nel 1908 hanno date oltre lire 100,000 di reddito al chilometro, reddito che oggi è ancora di molto aumentato, e che probabilmente le porta al 4° posto.

Tutte le altre linee a doppio binario e di cui alcune importanti, producono assai meno delle liguri ad un solo binario.

Prendiamo ad esempio le linee che fanno capo a Roma:

La Roma-Civitavecchia nel 1908 rendeva lire 54,217 al chilometro.

La Civitavecchia-Grosseto nel 1908 rendeva lire 39,977 al chilometro.

La Grosseto-Cecina nel 1908 rendeva lire 47,501 al chilometro.

La Cecina-Pisa nel 1908 rendeva lire 51,894 al chilometro. Si ha quindi una media dalle 45 alle 50 mila lire al chilometro e per linee che in gran parte erano già a doppio binario.

E così la Roma-Cassino, lire 54,217 al chilometro;

la Cassino-Caserta, lire 62,261 al chilometro;

la Caserta-Napoli, lire 70,578 al chilometro; con una media di circa lire 60,000. Ma sono linee a doppio binario da molti anni, e per le quali si sta attualmente costruendo altro doppio binario, ossia la direttissima Roma-Napoli.

Si avranno così quattro binari per un reddito che oggi è molto inferiore al reddito delle ferrovie litoranee delle due riviere liguri, che sono ad un solo binario.

Con questo io non intendo criticare la direttissima Roma-Napoli. Ma dal confronto stridente intendo dimostrare che, d'ora innanzi prima di qualunque altra linea ad un solo binario, è dovere dello Stato e delle Ferrovie di raddoppiare il binario sulle litoranee delle due riviere di Genova.

Ma la Genova-Ventimiglia non solo dà un forte prodotto lordo, ma dà anche un forte prodotto netto.

Ciò sarebbe facilmente dimostrato se l'Amministrazione ferroviaria — come tiene distinte le entrate o prodotti lordi delle varie linee, — così essa volesse calcolare e pubblicare le spese distinte linea per linea. E questo non sarebbe un lavoro difficile od impossibile.

Invece questo non si ha, perchè tutte le spese delle varie linee vengono conglobate insieme in un unico totale; non è quindi possibile dalle statistiche pubblicate dalla Direzione delle ferrovie, rintracciare quali siano le linee attive e quali le passive, e ricercarne le cause.

Ma, quantunque a noi manchino quei dati particolari, pure sappiamo che è regola generale, anzi è un'assioma ferroviario, che le linee orizzontali a forte traffico sono precisamente quelle che danno le minori spese d'esercizio; mentre le maggiori spese d'esercizio le danno le linee a forti pendenze, che, perciò, diventano di esercizio passivo — e più lavorano più perdono!

Ora la linea Genova-Ventimiglia è appunto linea orizzontale ed è a grande traffico; quindi è una di quelle che ha le minori spese d'esercizio.

Sappiamo inoltre da esperienze e da calcoli di competentissimi tecnici — cosa che del resto si trova esposta in qualunque trattato od anche manuale ferroviario — che in generale su una linea orizzontale a grande traffico le spese di esercizio — tutto compreso per tonnellata-chilometro di merce a piccola velocità si possono calcolare da due a tre centesimi, mentre il nolo pagato dalla merce in media si aggira intorno ai sei centesimi; è così pure si sa che un viaggiatore-chilometro rende circa cinque centesimi, mentre costa circa due centesimi di spese d'esercizio.

Si può quindi colla massima sicurezza affermare che sulla Genova-Ventimiglia le spese sono minori della metà dei prodotti

lordi; e poichè il prodotto totale della linea fu nel 1908 di lire 10,669,934, ossia quasi undici milioni, ed ora è certamente molto di più, perchè è aumentato da allora ancora il traffico, e si ha un'incremento annuale di circa mezzo milione l'anno, così oggi il reddito lordo è certamente di dodici o tredici milioni, con un prodotto netto — per tutto quanto ho detto — di almeno sei milioni l'anno, od anche sette, pari cioè all'otto per cento del capitale impiegato in quella linea, la cui costruzione può essere costata circa ottanta milioni di lire.

Questo reddito è molto, se si considera che tutte le ferrovie dello Stato, che sono costate oltre cinque miliardi di lire per la loro costruzione, danno un reddito annuale di trenta milioni, ossia reddito quasi nullo, pari al mezzo per cento di interesse.

Il che dimostra che il reddito della Genova-Ventimiglia, e quello della Genova-Spezia, vengono completamente assorbiti dall'esercizio passivo di linee improduttive.

Adunque la Genova-Ventimiglia meriterebbe dallo Stato i migliori riguardi. Invece in essa troviamo deficiente manutenzione, insufficienza di impianti, e pericolo e minaccia continua di disastri.

Non ricorderò qui quelle indecenti baracche di legno, ad uso stazione, che costrutte nel 1868, hanno già la rispettabile età di 45 anni, e delle quali ebbero già ripetute volte a lamentarsi i colleghi onorevoli Nuvoletti, Celesia ed Astengo; nè ricorderò i molti passaggi a livello che, sempre chiusi pel continuo passaggio dei treni, sono un vero intoppo pel transito e pel commercio locale lungo le strade rotabili provinciali e comunali; nemmeno ripeterò — ciò di cui mi sono già lamentato in una mia interrogazione dell'anno scorso — che per mancanza di radicali opere di consolidamento, ad ogni epoca di piogge autunnali cadono regolarmente lungo la linea delle frane, che interrompono per vari giorni il transito dei treni.

Nonostante i miei lamenti finora non vedo che queste opere di consolidamento si vogliano fare.

Dirò invece quali altre cause tengono la linea in istato di continuo pericolo.

Alle antiche locomotive della Società Mediterranea — per l'aumentato peso dei treni — si son dovute sostituire più potenti locomotive.

Ma queste nuove locomotive sono più pesanti delle antiche: ne viene di conseguenza che il materiale antico di armamento, *ruotaie, traversine e massicciata* non è

più adatto a resistere a nuovi sforzi, e dovrebbe essere sostituito con altro più solido e robusto: ciò che non si è fatto, o si va facendo troppo lentamente.

Ora le deboli ruotaie, male sostenute da vecchie traversine ed insufficiente massicciata, cimentate ad eccessivi sforzi, vanno continuamente soggette a deformazioni, finchè si spezzano e saltano via, dando luogo a quei molti sviamenti che regolarmente avvengono (in una settimana se ne sono avuti persino cinque), e che io ho già avuto occasione di deplorare in una mia interrogazione di vari mesi fa.

Questi pericoli di sviamento sono resi più facili anche dal fatto che non si è voluto tener conto della esperienza fatta dalla Società Alta Italia prima e dalla Mediterranea poi. Quella linea, che venne costruita con molta economia e come una linea di secondaria importanza anzi di interesse locale, ha delle curve di ristretto raggio: alcune arrivano fino a 280 metri di raggio.

La Società Alta Italia, per questo motivo, aveva costruito delle locomotive di tipo speciale — a sterzo completo — cioè con un carrello anteriore a quattro ruote, sul quale la macchina appoggiava con un perno centrale, come sopra una ralla, e quindi la locomotiva si adattava a percorrere qualunque curva, con qualunque velocità, anche a 70 od 80 chilometri l'ora.

Invece, venuto l'esercizio di Stato, si è voluto abbandonare tutto quanto sapeva di antico, e si sostituirono a quelle locomotive, approvate da una lunga esperienza, delle locomotive di modello nuovo, il modello 680, di tipo quasi americano, ossia del tipo detto « Prairie » che è non molto diverso dal tipo « Pacific ». Sono locomotive molto lunghe, pesanti e potenti; ad esse però manca il carrello anteriore a sterzo completo: rispetto alle antiche sono quindi più rigide, e non danno la possibilità che di uno sterzo molto ridotto.

Sono locomotive ottime per i lunghi percorsi di linee diritte, senza curve, ma non sono adatte per le due litoranee che sono costituite da molte curve di raggio ristretto.

Queste locomotive, oltre affaticare e consumare notevolmente l'armamento della linea, appena acquistano un po' di velocità possono presentare anche il pericolo che o spezzino le ruotaie, oppure saltino fuori dalle ruotaie stesse; e quindi producano degli sviamenti dei treni.

In merito a questo gravissimo problema, io prego l'onorevole ministro di voler sot-

tomettere queste mie considerazioni e questi miei timori alla Direzione delle ferrovie, affinché siano seriamente studiate e tolte le cause dei molti sviamenti che avvengono su quelle linee liguri; e se veramente sono quelle da me accennate, sia prontamente provveduto tanto a rinforzare le linee quanto a destinare su quelle linee locomotive di modello più adatto.

So che l'Amministrazione delle ferrovie ha creduto trovare la causa dei ripetuti sviamenti nella costruzione troppo debole e leggera di certi *tenders*, quali *tenders* sono stati appunto modificati e rinforzati. Però i deragliamenti hanno continuato e continuano. Come ho detto non credo stia nei *tenders* il difetto principale: esso sta invece nella debolezza degli impianti e nelle nuove locomotive, modello 680, a sterzo ridotto, che non sono adatte per le linee a curve di piccolo raggio.

Un'altra insufficienza trovasi in quella linea. I ponti di ferro, che all'epoca della costruzione della linea erano stati calcolati in base a calcoli di stabilità riferiti ai pesi delle antichissime locomotive, oggi non presentano più la necessaria resistenza, al passaggio di locomotive assai più pesanti d'una volta.

Occorre quindi sostituire quelle travate metalliche, tanto più che quella linea durante la sua costruzione, coi successivi appalti e sub-appalti, cottimisti e sotto-cottimisti, riuscì costruita molto economicamente e tutto a danno della solidità.

Fra i ponti, che debbono essere sostituiti per primi, io debbo indicare il ponte sul torrente Impero, presso Oneglia, che io ritengo non possa più presentare la necessaria stabilità rispetto al passaggio del nuovo materiale e rappresenti un pericolo permanente per le persone che viaggiano e per il personale ferroviere.

Ma la maggiore insufficienza sta nell'impossibilità che quella linea, che ha un solo binario, presenta, di soddisfare d'ora innanzi ai crescenti bisogni del traffico.

E l'aumento crescente del traffico è dimostrato dalle statistiche.

Nel 1900 quella linea ha dato un reddito totale di lire 6,652,284; nel 1903, ossia tre anni dopo, lire 7,781,239; nel 1906, ossia tre anni dopo, lire 9,411,969; nel 1908, ossia due anni dopo, lire 10,169,934.

È un aumento medio di mezzo milione l'anno.

Di questi ultimi anni non si conoscono i dati ufficiali, ma chiunque ha potuto con-

statare che il movimento è ancora enormemente aumentato; percui il prodotto lordo ha certamente sorpassato i dodici milioni di lire, come ho già detto.

In dodici anni ha quindi raddoppiato. Nessuna linea in Italia presenta un simile fenomeno.

Ma oggi si è arrivati al *maximum maximum* del rendimento della linea. Percui d'ora innanzi la sua insufficienza impedirà un maggiore sviluppo del movimento commerciale e del movimento passeggeri italiani o forestieri.

Oggi corrono quella linea, tra convogli ordinari e straordinari, oltre sessanta treni nelle ventiquattro ore, e tutti pesantissimi e lunghissimi; i treni merci sogliono comporsi di quaranta veicoli, che è il massimo possibile.

Non è possibile ottenere di più da una linea ad un solo binario: e va data lode al personale ferroviario se quell'esercizio si può mantenere su quel piede, senza che avvengano disastri.

È necessario adunque venire al doppio binario, come ha fatto la Francia nel suo tratto di linea litoranea, fin da undici o dodici anni fa.

La Francia ha nei suoi regolamenti ferroviari che le linee ferroviarie debbono essere raddoppiate, appena il reddito arrivi alle lire 28,000. E noi, in quella linea, superiamo di molto, nel tratto Genova-Savona, le lire 100,000.

Il costo del doppio binario non rappresenterà una somma eccessiva e straordinaria. Nelle linee di nuova costruzione si calcola che il secondo binario rappresenti un quarto della spesa della linea se costruita ad un solo binario. Ma sulle linee già costrutte ed in esercizio si deve calcolare che il costo del secondo binario possa rappresentare un terzo od anche la metà della spesa di costruzione della linea ad un solo binario.

E così sarà per la Genova-Ventimiglia sulla quale, se è vero che il costo della linea sarà forte nei tratti che debbono attraversare centri abitati o dove bisognerà costruire nuove gallerie e nuovi ponti, è pure vero che a questi tratti fanno riscontro molti altri di facilissima costruzione e di poca spesa per l'espropriazione dei terreni.

E poichè il costo della linea è stato di circa lire 400,000 al chilometro io ritengo che anche tenuto conto del maggior costo dei materiali e della mano d'opera di oggi la spesa media non dovrà superare le lire

250,000 al chilometro, massimo lire 300,000 al chilometro; e per 147 chilometri, quanta è lunga la linea, la spesa totale starà dai 40 ai 45 milioni, e non arriverà certamente ai cento o più milioni che si vanno calcolando dalla Direzione generale.

Ma questa spesa non dovrà farsi tutta in una volta, anche per non disturbare troppo l'esercizio della linea attuale. Il lavoro si dovrà fare a tratti; così l'aumento del traffico, che sarà possibile sviluppare a mano a mano che la linea migliora, compenserà la spesa che si andrà facendo.

Intanto in primo luogo si dovranno allungare i binari delle stazioni, che non permettono la fermata e l'incrocio di treni lunghissimi; converrà pure aumentare il numero dei binari di corsa in tutte le stazioni, onde varii treni possano fermarsi in ogni stazione per facilitare gli incroci.

Fra le stazioni che più mancano di binari, io posso citare la stazione di Dianomarina, quella di Laiguglia, di San Lorenzo mare, di Santo Stefano e Riva, ed altre, che attualmente hanno due soli binari di corsa, non sufficienti per i numerosi incroci di treni.

Tra le stazioni che non hanno sufficiente lunghezza di binari sta quella di Oneglia, che è lunga soli metri 420 e nella quale si debbono ora smezzare i treni merci e raccogliarli in due binari, per dare il passaggio ai treni d'incrocio.

Sarà pure necessario costruire subito il doppio binario nei tratti più affaticati dal lavoro, quale è il tratto Genova-Voltri per cui è già pronto il progetto, e si dovranno pure costruire subito tutti quei tratti che sono di più facile ed economica esecuzione, quali il tratto Oneglia-Portomaurizio lungo due soli chilometri e che riuscirà ad unire quasi in un'unica stazione le due stazioni vicine: quello tra Dianomarina ad Andora; quello tra Vado e Savona; quello tra Sanremo e Rivaligure; quello tra Albenga e Boggio-Verezzi.

In seguito si costruiranno tutti gli altri tratti, fino ad arrivare così al raddoppiamento completo.

Con questi lavori il servizio migliorerà gradatamente, aumenterà il traffico e diminuiranno anche le spese di servizio. Così il bilancio ferroviario avrà un doppio guadagno.

Le spese d'esercizio diminuiranno evidentemente, perchè, col migliorare la linea, aumenta la marcia dei treni, che attualmente è veramente irrisoria (i treni diretti

hanno una velocità commerciale di trentatré chilometri l'ora, ed i treni merci di dodici!), e diminuiscono quelle lunghe fermate di treni viaggiatori e merci, che ora si fanno nelle stazioni d'incrocio.

Si utilizzerà così molto di più il materiale ed il personale perchè lo stesso materiale e lo stesso personale potrà fare, ad esempio, due corse al giorno od una e mezza invece di una e si avrà anche minor consumo di combustibile.

Sono cose che tutti comprendono, e che non domandano speciali spiegazioni.

Inoltre su quella linea potranno circolare non i sessanta treni odierni, ma una quantità molto maggiore, quindi molte più merci e più passeggeri, e di conseguenza un maggior rendimento della linea.

Migliorata la linea sarà utile applicare la trazione elettrica, della cui opportunità di costruzione sulle linee di forte traffico ha parlato con vera competenza l'onorevole Rava lunedì scorso ed oggi ha parlato eloquentemente l'onorevole Nuvoloni.

Ma prima dell'impianto della trazione elettrica, che rappresenta una spesa non indifferente di capitale d'impianto, è urgente pensare al miglioramento della linea ed arrivare al doppio binario, senza dei quali lavori non è possibile ottenere un aumento di traffico, anche applicando la forza elettrica.

Ed ora dirò brevemente dei bisogni della stazione di Oneglia.

Essa è la più importante per traffico, dopo Savona, delle stazioni che si trovano lungo la Savona-Ventimiglia.

L'importanza sua ed il rapido suo sviluppo si può dimostrare con pochi dati.

Ad esempio, mentre nel 1900 il movimento di cassa della stazione era di poche centinaia di migliaia di lire, si ebbe: nel 1905 un movimento di cassa di lire 1,000,000 circa; nel 1908 un movimento di cassa di lire 2,500,000 circa; nel 1911 un movimento di cassa di lire 3,000,000 circa e nel 1912 un movimento di cassa di lire 5,500,000.

Così pure, mentre che nel 1900 si sbarcarono o caricarono poche decine di migliaia di tonnellate di merce, si ebbe: nel 1905, tra merci caricate o scaricate, tonnellate 53,000 circa; nel 1908, tra merci caricate o scaricate, tonnellate 90,000 circa; nel 1911, tra merci caricate o scaricate, tonnellate 120,000 circa; nel 1912, tra merci caricate o scaricate, tonnellate 130,000 circa con un aumento medio di 10,000 tonnellate l'anno.

Oggi sono circa cinquanta vagoni di merci che ogni giorno partono od arrivano.

Dato questo continuo aumento, dovuto alle molte industrie e commerci che là si vanno sviluppando, è urgente aumentare la potenzialità del carico e scarico di quella stazione.

L'Amministrazione delle ferrovie ha già preparato un progetto d'ingrandimento ed ha già appaltato e si va eseguendo un primo lotto di lavori, per dare a quella stazione nuovi magazzini di deposito e maggior numero di binari morti.

Ma da parecchi mesi quei lavori vanno molto lentamente e paiono quasi sospesi, e non si sa il perchè, se per errori commessi nei progetti, o se per mancanza di fondi.

Il fatto è che i lavori non si continuano e di quello che si è già fatto nessuno ne approfitta.

È quindi necessario proseguire quei lavori, ultimando il lotto appaltato, ed appaltando gli altri lotti.

Fra questi l'opera principale è la costruzione del nuovo ponte sul torrente Impero, a doppio binario, sia perchè l'attuale non presenta più la necessaria solidità, sia perchè il nuovo allungherà la stazione che, come ho già detto, ora non ha sufficiente lunghezza nei binari di corsa per lo scambio dei treni.

Per la manovra dei vagoni nell'interno della stazione occorre abbandonare il sistema del lento movimento a cavalli, e conviene adottare una piccola locomotiva.

Infine per la stazione d'Oneglia manca ancora una tettoia di riparo dei passeggeri che attendono l'arrivo dei treni.

Quando parecchi anni fa si costrusse il presente fabbricato in muratura, gli ingegneri erano discordi se costruire una tettoia pensilina addossata al fabbricato passeggeri oppure se costruire una tettoia indipendente, posta tra i binari della stazione, a cui si doveva accedere mediante un sottopassaggio.

La decisione rimase sospesa e la stazione continua a non avere alcuna tettoia con grave incomodo e danno dei viaggiatori. Il non prendere alcuna decisione è la peggiore delle soluzioni. Dei due sistemi si scelga almeno quello della pensilina che è il più economico.

E così avrei finito di esporre le varie mie raccomandazioni che rispondono ai principali bisogni della linea Genova-Ventimiglia, e di conseguenza anche della Genova-Spezia.

Debbo però ricordare ancora che qui non si tratta di risolvere un problema di solo interesse locale, ma di un forte interesse nazionale ed internazionale. Infatti quelle linee non servono solo a ricevere od a distribuire lungo i paesi della Riviera i passeggeri e le merci che sbarcano nei porti liguri, o quel traffico che proviene od è diretto al Piemonte od all'alta Italia, ma esse servono per quel grande movimento internazionale di forestieri, che dal centro dell'Europa sono diretti alle Riviere, al Mezzogiorno della Francia ed alla Spagna, o che da queste Nazioni si dirigono in Italia per visitarne le varie regioni.

Queste linee liguri debbono dunque avere tutte le migliori cure dello Stato, e non dovrebbe più succedere — quello che dal 1905 va succedendo — cioè che mentre non si migliorano le linee litoranee liguri, si sono andati raddoppiando i binari su molte altre linee meno redditizie e di molto minore importanza delle liguri.

Se si trovano i denari per quelle, perchè non si possono trovare i denari per le linee della Liguria, che dovrebbero avere la precedenza su tutte le altre?

Contro questa patente ingiustizia vivamente protestano le popolazioni liguri. Infatti, come ha già ricordato l'onorevole Nuvoloni, in un'imponente assemblea di tutte le rappresentanze politiche, amministrative e commerciali della regione ligure promossa dalla Provincia di Genova e tenutasi il 1° febbraio scorso, a Genova, si è votato un ordine del giorno di vivissima protesta contro l'abbandono ferroviario, di cui è vittima la regione ligure, e si è invitato il Governo una buona volta a voler provvedere.

Faccia l'onorevole ministro che a quelle popolazioni così laboriose e che tanto contribuiscono alla prosperità della nazione sia infine resa giustizia; e faccia l'onorevole ministro che d'ora innanzi nessun binario dalle Ferrovie dello Stato venga raddoppiato su altre linee prima che non sia ordinato il raddoppio del binario delle linee liguri in unione a tutti gli altri necessari miglioramenti da me accennati. (*Vive approvazioni*).

PRESIDENTE. L'onorevole Astengo ha ora facoltà di svolgere la sua interpellanza, di cui è stata già data lettura.

ASTENGO. Dopo quanto fu detto dagli onorevoli Agnesi e Nuvoloni sull'importanza della linea Genova-Ventimiglia, sui suoi bisogni e sulle sue deficienze, non posso

che associarmi alle osservazioni, da loro fatte in proposito, e per parte mia limitarmi a poche considerazioni.

Il doppio binario lungo tutta la linea costituisce il rimedio radicale; ma, data la urgenza dei provvedimenti ed il lungo lasso di tempo necessario a compiere quel lavoro, parmi che si debba avvisare intanto ai mezzi di pronta attuazione e cioè all'elettrificazione della linea che può compiersi in termine breve (circa un anno) ed al raddoppiamento del binario nei tratti, dove la costruzione riesce più facile e più sollecita, ai quali già si è accennato dagli onorevoli colleghi, cioè Sampierdarena-Voltri, Savona-Vado, Finalmarina-Albenga ed Oneglia-San Remo.

Si otterrebbe maggiore utilizzazione della linea per la maggiore velocità dei treni e per la minor difficoltà negli incroci.

Ciò premesso, passo ad accennare brevemente a qualche deficienza di esercizio.

Com'è noto, per l'ampliamento della stazione Principe di Genova si sono costruiti nuovi binari a monte della stazione medesima che permettono ai treni di passaggio di continuare il loro percorso senza il *rincolo*, che con danno gravissimo si faceva prima.

Sui nuovi binari si fermano i treni provenienti dalle linee del Piemonte, della Lombardia, della Liguria occidentale in attesa dei treni per la Liguria di levante ed oltre per Roma, Firenze, ecc., e viceversa.

Grandissima è l'affluenza dei viaggiatori, i quali talvolta, per il ritardo dei treni, sono costretti ad attendere lungamente, esposti a tutte le intemperie ed in particolar modo al vento che in quel luogo domina fortemente, con pericolo continuo della salute dei viaggiatori specialmente durante l'inverno e le ore della notte.

Le tettoie, aperte, per nulla difendono dalle intemperie quando soffia il vento. Per ricovero dei viaggiatori non vi sono che due ristrettissimi gabbionti (mi si passi la parola) in legno, senza sedili, dove non è possibile soffermarsi a lungo specialmente per il pessimo stato in cui sono tenuti.

Continui sono i lamenti dei viaggiatori; ed è perciò che sul grave inconveniente richiamo l'attenzione dell'onorevole ministro per gli opportuni rimedi.

E poichè mi trovo a parlare della stazione Principe di Genova, mi si conceda una domanda che rivolgo all'onorevole ministro, la cui risposta varrà, spero, a to-

gliere molti dubbi e preoccupazioni sorte nel pubblico.

Si dice, pare con fondamento, che in occasione dell'esercizio della direttissima Milano-Genova, la stazione Principe cesserà d'essere capo-linea e che i viaggiatori provenienti dal Piemonte, dalla Liguria occidentale, con destinazione alla regione Lombarda, dovranno fare il trasbordo dalla stazione Principe alla stazione Brignole e viceversa.

L'inconveniente sarebbe gravissimo e certamente creerebbe giustificati malumori e danni rilevanti. Mi auguro che la parola del Governo valga a dissipare tutte le preoccupazioni al riguardo.

Sugli orari viaggiatori dirò subito che si sono avuti miglioramenti sensibili. Credo peraltro che meglio studiando i bisogni di quelle popolazioni si possa, con spostamenti semplici di treni, soddisfarvi maggiormente.

La linea Genova-Ventimiglia deve provvedere alle esigenze locali ed al traffico internazionale colla Francia. A soddisfare questo occorrono treni diretti fra Genova e Ventimiglia, che già sono attuati e che funzionano ottimamente. Le manchevolezze, le insufficienze si riscontrano nei treni destinati al movimento locale.

È evidente che, sopra una linea avente il lungo percorso di 150 chilometri, i treni che tornano comodi ad una zona non possono comodare ugualmente la zona lontana, dovendosi impiegare circa sei ore a compiere il percorso intero.

A me sembra che, dato l'intenso movimento di viaggiatori in tutta la Liguria occidentale, sia conveniente stabilire dei treni a scaglioni, i quali, in coincidenza coi diretti, disimpegnino il movimento della rispettiva zona.

A mio modesto avviso, è poi necessario, che siano profondamente studiati i bisogni locali nella loro essenza e variabilità a seconda delle stagioni, onde possano essere convenientemente soddisfatti in modo stabile e definitivo ed abbia a cessare una buona volta il dannoso sistema delle continue mutabilità degli orari.

Bisogna, a questo proposito, considerare che, lungo la Liguria occidentale, vi sono parecchi centri importanti verso i quali si verifica quotidianamente un intenso movimento di impiegati, di studenti, d'uomini d'affari provenienti dalle zone circostanti.

Gl'impegni, le abitudini di questa gente si contraggono, si adattano ai mezzi di trasporto ed ai relativi orari.

Da ciò è facile il comprendere quanto sia pregiudizievole il cambiamento continuo degli orari.

Prima di lasciare quest'argomento sento il dovere d'insistere sopra una proposta, già fatta in altra sede, che non trovò ancora favorevole accoglimento.

Da molti anni lamento la mancanza di un treno che raccolga i viaggiatori in arrivo a Genova coi diretti della sera dal Piemonte, dalla Lombardia e dalla Toscana con la destinazione ai paesi della Liguria occidentale non toccati dal diretto che parte da Genova alle 20.10.

L'ultimo treno accelerato parte da Genova alle 17.50 ed i viaggiatori di cui ho parlato, per raggiungere la loro destinazione, sono obbligati d'attendere il treno che parte dopo la mezzanotte.

Ora, siffatta deficienza costituisce una dannosa ingiustizia a carico di quelle popolazioni.

Una sola parola sul servizio veicoli ed illuminazione.

Gli onorevoli colleghi avranno visto molte volte gli ampi carrozzoni di 1ª e 2ª classe così detti americani, formati d'un solo, ampio salone, nei quali basta il capriccio d'un solo viaggiatore che voglia tenere aperto inopportuno il finestrino di sua competenza per disturbare e dar noia a tutti gli altri viaggiatori. L'inconveniente diventa grave specialmente se si verifica nei tunnel, per l'invasione del fumo in tutta la vettura.

Orbene quei carrozzoni, respinti da tutte le linee anche con l'intero percorso allo scoperto, furono destinati alla linea Genova-Ventimiglia, dove si contano ben 76 gallerie con un percorso di 27 chilometri, e dove, per mancanza di ventilatori, il fumo è permanente ed abbondante.

Credo che destinazione meno adatta a quei vagoni non si potesse e non si possa dare.

L'illuminazione poi è a scartamento ridotto. Delle due lampadine elettriche non funziona che una sola, che diminuisce ed attenua l'oscurità nelle gallerie; ma non permette di utilizzare in alcun modo il tempo necessario a fare i 27 chilometri di percorrenza in gallerie.

Confido che siano per ora sufficienti questi brevi accenni per convincere della necessità di un qualche rimedio, e passo a dire, anzi a ripetere brevemente dell'enorme, ingiustificabile trascuratezza dell'Amministrazione delle ferrovie, in ordine alle costru-

zioni in legno che da circa 45 anni funzionano sulla Genova-Ventimiglia da stazioni per viaggiatori e merci.

Esse rappresentano una vergogna, mi si passi la parola ardita, per lo Stato italiano. La rappresentanza politica della Liguria, le Amministrazioni locali da molti anni elevano proteste contro questa indecenza. Amo non ripeterle perchè già note abbastanza alla Camera.

Mi limito a dire all'onorevole ministro che non è per amore dell'estetica, che si eleva il coro generale di proteste, ma per spirito di necessità imprescindibili soltanto.

Nel mio collegio, sopra otto stazioni ferroviarie, sei hanno i locali dei viaggiatori e merci in baracche di legno. Si noti che si tratta di paesi popolosi e ricchi, nei quali intenso è il movimento di passeggeri e di merci, sia per ragione delle industrie che ivi si svolgono sia per l'affluenza delle popolazioni lombarde e piemontesi durante la stagione estiva.

Spesse volte e quasi ad ogni treno in estate, centinaia di persone, sono obbligate a restare esposte al sole cocente od alle intemperie per mancanza di spazio nell'interno della stazione.

Faccio punto su questa parte, perchè la esperienza del passato mi fa dubitare dell'efficacia delle mie proteste odierne; a meno che l'onorevole ministro non voglia, in mezzo alle altre incombenze sue, trovare un momento da dedicare a questa questione per risolverla una buona volta in modo definitivo.

Passo ad un'ultimo argomento di grande importanza, di cui si occupò recentemente anche l'onorevole Celesia. Alludo al problema dei numerosi passaggi a livello che ostacolano grandemente il movimento sulla grande arteria stradale che partendo da Ventimiglia fa capo a Genova; percorrendo tutta la cornice, intersecandosi continuamente colla strada ferrata.

Per non ripetere cose già dette dal collega Celesia, limiterò i miei accenni al lato giuridico della questione e ad un caso speciale compreso nel grandioso problema delle deficienze della Genova-Ventimiglia.

La materia dei passaggi a livello, nei rapporti tra la ferrovia e gli utenti le strade pubbliche o private, è regolata dall'articolo 229 della legge sulle opere pubbliche. Finchè il movimento tanto sulla strada ferrata quanto sulle provinciali o comunali fu modesto, lieve e quasi insensibile fu il disagio a cui erano sottoposte le vie pubbliche. Il numero

dei treni ferroviari era limitato, gli orari venivano osservati; quindi breve era la durata della chiusura dei cancelli e della sospensione della viabilità.

Col meraviglioso risveglio e sviluppo nel nostro paese delle energie commerciali, agricole, industriali, andò man mano aumentando il movimento generale, e con questo il transito dei veicoli d'ogni sorta, sulle strade pubbliche, ed il numero dei treni sulle strade ferrate.

Per siffatto benefico progredire cessò necessariamente l'armonia fra gl'interessi ferroviari e quelli stradali, sorgendo grave conflitto fra di loro.

I treni, aumentati di numero, resero più difficile l'osservanza degli orari specialmente su linee ad un solo binario e da ciò derivò e deriva la chiusura eccessivamente prolungata dei cancelli ai passaggi a livello con conseguente arresto del transito ed agglomeramento di gran numero di veicoli in particolar modo nei luoghi di maggior traffico.

Da siffatto stato di cose sorse inevitabilmente il dissidio fra le Ferrovie e le autorità locali preposte alla tutela degli interessi stradali, cioè provincie e comuni, sulla portata dell'articolo 229 della legge sulle opere pubbliche.

Le Società ferroviarie difesero a spada tratta la prevalenza del loro interesse, respingendo qualunque responsabilità di danni provenienti dalla prolungata chiusura dei cancelli.

Il conflitto fu portato dinnanzi ai magistrati giudiziari e fanno testo in materia le sentenze del tribunale di Novara, della Corte d'appello di Torino 27 luglio 1906, della Suprema Corte di cassazione di Roma a sezioni riunite del 2 marzo 1901, 4 marzo e 9 maggio 1905, ed infine la più recente della Corte di cassazione di Torino del 20 aprile 1912, le quali ponendo termine alla lunga lite intentata dalla città e provincia di Novara contro la Società Mediterranea prima e lo Stato poi hanno unanimemente proclamato il principio che, in base all'articolo 229 suddetto, l'esercente la ferrovia non può ostacolare la libertà del transito sulle vie pubbliche o private ed ha l'obbligo di ristabilire in convenienti condizioni di comodità e di sicurezza tutte le comunicazioni interrotte o sospese sia per rottura di materiale, sia per troppo prolungata chiusura dei cancelli nei passaggi a livello.

La giurisprudenza ha dato una giusta interpretazione a quella disposizione di



legge, conciliando, in tal modo, due grandi interessi pubblici, degni ambedue della massima cura e considerazione.

Comprendo che le Società concessionarie durante il loro esercizio avessero l'interesse di sostenere la loro irresponsabilità e di non preoccuparsi dell'offesa fatta ad interessi altrui, ma penso che lo Stato deve avere una ben diversa visione e che non può perseverare nel contegno delle Società alle quali è succeduto nell'esercizio ferroviario.

Lo Stato, a mio modesto avviso, ha in linea generale l'obbligo morale di tutelare con uguale cura i due grandi interessi pubblici che si trovano in lotta col problema dei passaggi a livello, conciliandone possibilmente lo svolgimento nei modi migliori, e come esercente il servizio ferroviario deve ottemperare agli obblighi imposti dall'articolo 229, accettando la sana interpretazione data allo stesso dalla patria giurisprudenza.

I mezzi di conciliazione degli interessi suddetti variano a seconda dell'importanza del traffico nelle singole località e dei danni che possono arrecare i passaggi a livello con la loro troppo prolungata chiusura. In molti casi può essere indispensabile sostituirli con cavalcavie, in altri possono essere sufficienti gli impianti di segnalazioni, allo scopo di abbreviare la durata della chiusura dei cancelli.

Ma, a me pare che lo Stato non possa, non debba disinteressarsi della questione e tanto meno considerarla soltanto in senso unilaterale, cioè esclusivamente a favore dell'interesse ferroviario.

Rientrando nel campo speciale della mia interpellanza, dirò che, appunto perchè la linea Genova-Ventimiglia s'intreccia continuamente colla strada provinciale e taglia sovente le vie comunali interne dei paesi che attraversa, la influenza dannosa dei passaggi a livello è maggiore in quella regione per cui lo svolgimento delle economie locali resta fortemente interrotto, intralciato.

Circa quaranta sono i treni in marcia giornalmente per quella linea. È facile quindi immaginare quale ostacolo costituisce al regolare svolgimento dei traffici locali, che sono importantissimi, la chiusura dei passaggi a livello; specie quando questa è prolungata per i ritardi dei treni.

L'Amministrazione ferroviaria dovrebbe preoccuparsi di questi gravi inconvenienti di eccezionale importanza nella Liguria e

dovrebbe sentire il dovere di provvedere efficacemente, utilmente.

Mi conceda la Camera di citare un solo caso, che dimostra ad evidenza, come l'Amministrazione delle ferrovie non siasi ancora penetrata dell'importanza del problema di cui si tratta e come con dannosa indifferenza ne trascini la soluzione.

Esiste nel comune di Vado Ligure a ponente della stazione ferroviaria, alla distanza di poche centinaia di metri, il passaggio a livello n. 44 che taglia una strada consorziale pubblica, la quale mette in comunicazione colla stazione ferroviaria, col porto e coi centri più importanti di quella regione tutto il territorio d'un altro comune, quello di Segno, nonchè la zona più ricca di vegetazione, di produzione agricola del comune di Vado, nella quale si svolgono dodici o tredici industrie di cui sei sono di grande importanza. Sulla detta strada si deve necessariamente svolgere tutto il movimento d'importazione ed esportazione di quella regione, per essere questa da ogni parte chiusa dai monti senza altro sbocco; quindi intensissimo e continuo è il transito di carri e veicoli d'ogni genere.

È quindi facile immaginare quale sia la ressa dalle due parti del cancello, allorché ne avviene la chiusura e più specialmente se questa si prolunga oltre il termine portato dall'orario, come succede costantemente ogni giorno sia per la posizione speciale di quel passaggio sia per le ragioni generali dell'esercizio ferroviario.

Le cose sono al punto che i carrettieri rifiutano di fare il trasporto se non a prezzi elevatissimi non consentiti dallo stato delle industrie.

Come saggio e prova di quanto dico, soggiungo che volendo il comune di Vado constatare in modo certo ed autentico la rilevanza dei ritardi nel passaggio dei treni e la conseguente durata delle chiusure del passaggio a livello, incaricò dell'inchiesta un suo impiegato, il quale rilevò colla massima esattezza i ritardi durante uno dei mesi dello scorso anno.

Mi permetto di passare copia dello specchietto, compilato da quell'impiegato, all'onorevole ministro, il quale potrà farne verificare l'esattezza.

Senza dilungarmi in particolari, dirò che il ritardo medio giornaliero raggiunge nel complesso le dieci ore al giorno.

Questo dannoso stato di cose dura da sei o sette anni e va sempre più aggravandosi.

Infinite furono le istanze fatte dalle locali pubbliche amministrazioni onde ottenere che in qualche modo si riparasse a tanta iattura, almeno provvisoriamente con opportuni impianti di segnalazioni, delle quali quel passaggio è completamente sprovvisto.

Il casellante, se vuole evitare il pericolo di disgrazie, non ha altro mezzo che quello di chiudere i cancelli nel momento segnato dall'orario ufficiale, non preoccupandosi menomamente di possibili ritardi nel passaggio dei treni.

Ed i cancelli si chiudono regolarmente all'ora ufficiale, verificandosi giornalmente e quasi ad ogni treno l'agglomeramento di veicoli, di carri, di cui già ho detto.

Continue, persistenti furono le voci di preghiera, di protesta tanto da parte delle Amministrazioni comunali interessate quanto da parte degli industriali e del pubblico.

Molte e reiterate furono le promesse di pronta riparazione da parte della Mediteranea prima, delle Ferrovie di Stato dopo; senza che finora si sia provveduto.

Senza fermarmi sulle promesse della Società cessata, che oggi sarebbe inutile il ricordarle, mi limito a dire che l'Amministrazione delle ferrovie di Stato fino dal 1908 per mezzo dell'ufficio speciale di Bologna fece studiare la soluzione del problema interessante il casello 44 e nel 1909 presentò le relative proposte concrete, che portava l'impianto d'una soneria d'avviso. Mi consta in modo positivo che il direttore generale approvò quelle proposte nel 15 settembre 1909.

Passarono i mesi, gli anni e nessuna esecuzione fu data alle proposte medesime diventate definitive per l'approvazione della Direzione generale.

Il municipio di Vado, dopo aver aspettato inutilmente il desiderato impianto, scrisse una lettera di sollecitazione il 9 gennaio 1911 alla Direzione compartimentale di Genova, la quale con lettera del 3 febbraio 1911 scrisse al sindaco di Vado queste precise parole: « Entro la ventura settimana saranno iniziati i lavori di sistemazione dei segnali da Vado verso Spotorno, sistemazione che comprende anche l'impianto d'una suoneria sul passaggio a livello del casello 44 ».

La « ventura settimana » non è ancora arrivata, perchè la suoneria non è ancora applicata ed i cancelli continuano a tenersi chiusi molte ore al giorno oltre il necessario.

Sollecitato dalle amministrazioni comunali di Vado e di Segno e dagli industriali di quelle zone, mi occupai anch'io della faccenda e nel 19 giugno 1912 interrogai l'onorevole ministro dei lavori pubblici sulla necessità urgente di quell'impianto.

L'onorevole sottosegretario mi rispose in questi termini: « L'impianto d'opportuni mezzi di segnalazione al passaggio a livello 44 è riconosciuto necessario (meno male!) dall'Amministrazione ferroviaria. Vi si provvederà in occasione dell'impianto del blocco o tra Savona e Varigotti, la cui proposta è in corso di compilazione ».

« Si procurerà, per aderire alle premure dell'interrogante, di affrettarne la esecuzione ».

Io, ingenuamente, ho creduto a quella promessa (*Si ride*); (il sottosegretario, naturalmente, non ne ha colpa perchè dice *relata refero*) ed ho indotto gli interessati a sospendere gli atti giudiziari che già erano stati deliberati.

Siamo al marzo del 1913 e nulla si è ancora fatto.

Nel giorno 7 di febbraio proposi una interrogazione per conoscere i motivi del ritardo, e l'onorevole sottosegretario di Stato nel giorno 12 mi rispose che i *segnali* nella stazione di Vado verso Spotorno furono attivati il 30 giugno 1911; ma che i provvedimenti per abbreviare i periodi di chiusura del cancello *presso il casello 44* (che sono quelli che secondo la lettera 7 febbraio 1911 dovevano compiersi nella ventura settimana) *sono compresi nella proposta del blocco che deve ancora approvarsi* e si aggiunge con nuova lusinga che *sarà tra breve sottoposta ad approvazione*.

Onorevole ministro, faccio appello alla di lei lealtà ed autorità per pregarlo di far cessare questo provocante contegno di mistificazione che l'Amministrazione delle ferrovie ha finora tenuto verso le Amministrazioni comunali, verso gli industriali ed il pubblico di quella plaga.

A nome di quelle popolazioni offese così gravemente nel loro amor proprio e nei loro interessi, protesto qui altamente contro siffatto modo di procedere. Desidero intanto ch'ella, onorevole ministro, sappia che le Amministrazioni comunali di Vado e di Segno, alle quali si associarono gli industriali interessati, hanno deciso di sperimentare l'azione giudiziaria contro le Ferrovie dello Stato, onde ottenere l'applicazione dell'articolo 229 per il ristabilimento regolare delle

comunicazioni e la rifusione dei danni, che in modo legale stanno costatando.

Desideroso che questo conlito non avvenga, ho creduto doveroso di segnalarne il pericolo a voi, onorevole ministro, colla lusinga che, esaminata la cosa e convinto della giustizia, anzi necessità dei chiesti provvedimenti, vogliate energicamente ed efficacemente agire, onde i desideri legittimi di quelle popolazioni siano finalmente soddisfatti.

Si riparerà in tal modo ad una delle maggiori deficienze della linea Genova-Ventimiglia, lamentata nella mia interpellanza.

Termino, augurando che queste nostre interpellanze raggiungano il desiderato intento: quello di ottenere che la nostra linea sia messa presto in condizioni di rispondere ai bisogni urgenti del commercio, dell'industria della popolazione ligure, la quale domanda soltanto di non essere intralciata nel suo lavoro, fecondo di prosperità per essa e per l'economia nazionale. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. L'onorevole ministro dei lavori pubblici ha facoltà di rispondere a queste interpellanze.

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. È superfluo che io dichiaro il mio pieno consenso cogli onorevoli interpellanti nel riconoscere la importanza delle comunicazioni che interessano il maggior centro commerciale d'Italia e le terre operose che gli fanno corona.

Il problema non è soltanto genovese e ligure; ma è veramente italiano, come bene dimostrò l'onorevole Nuvoloni e confermarono gli onorevoli Agnesi e Astengo, perchè si tratta di garantire, a traverso e non ostante le difficilissime condizioni naturali dei luoghi, la sicurezza e regolarità delle imponenti correnti di traffico, che dalle regioni della media e bassa Italia e dal confine francese affluiscono, con ritmo ognora più possente, a Genova, o da Genova si irradiano in quelle regioni.

Bisogna convenire, come lo ammette anche l'onorevole Nuvoloni, che l'Amministrazione ferroviaria ha fatto tutto ciò che di migliorie era possibile con l'unico binario esistente: pur troppo è ancora poca cosa, ne convengo; ma sta intanto a dimostrare senza dubbio l'interessamento che si pone alla risoluzione del problema, e lo sforzo di corrispondervi anche fra le difficoltà ora esistenti.

E così posso affermare che, senza tener conto dei servizi locali San Remo-Ventimiglia

e S. Remo-Nizza, i treni-chilometro giornalieri sono oggi pressochè il doppio di quelli che erano nel 1905 e la durata sull'intero percorso Genova-Ventimiglia fu già alquanto diminuita, e potrebbe essere ridotta ancora, se le stazioni di non grande importanza rinunciassero alle fermate dei diretti; ma non oso sperare che questo possa avvenire.

Ricordo anche la cura posta nel separare il servizio viaggiatori da quello merci, nello stabilire i servizi diretti e di coincidenza coll'estero.

Posso aggiungere infine che si stanno facendo lavori per rendere la linea più sicura e più adatta a rapide marce mercè un più completo impianto di posti di blocco; che si sta armando la linea con un nuovo tipo di rotaie più pesante dell'attuale, e che per molte stazioni sono in corso di studio o prossimi al compimento progetti di notevole ampliamento.

Fabbricati in muratura saranno costruiti a Varazze, Alassio, Noli e Loano; ad Oneglia, che interessa particolarmente l'onorevole Agnesi, si stanno accelerando i lavori dei nuovi magazzini e l'impianto di nuovi binari secondo un organico piano di sistemazione; e all'onorevole Astengo dico che saranno equamente risolte le questioni per il capolinea della direttissima.

Tutte queste sono migliorie non disprezzabili e merita lode la Direzione generale delle ferrovie, che ha saputo compierle; tanto che durante la guerra, che per la nostra Amministrazione ferroviaria è stata la prova del fuoco, anche sulla riviera ligure il servizio ferroviario ha risposto pienamente ai bisogni della mobilitazione, senza che il traffico normale dei servizi ne soffrisse.

Ma con tutto ciò, ripeto, l'attuale assetto ferroviario è inadeguato ai polmoni di ferro della commerciale Liguria, che hanno bisogno di più largo respiro e di mezzi più completi di comunicazione.

L'intensità sempre maggiore del traffico e le condizioni eccezionalmente difficili della linea, la cui sede faticosamente tracciata nei fianchi della montagna è quasi tutta insidiata dalla vicinanza del mare infido, reclamano risoluzioni definitive, e va ormai esaminato, con l'intendimento di giungere a conclusioni concrete, tanto il problema del secondo binario quanto quello della trazione elettrica.

Io non posso entrare in dettagli tecnici; certamente quali siansi le conclusioni che si potranno adottare, richiederanno nuovi mezzi finanziari assai considerevoli. Con i

mezzi ordinari l'Amministrazione ferroviaria fa tutto ciò che può, assillata dalle richieste che le giungono da ogni parte e più ancora dai bisogni effettivi del servizio, e cerca con enormi sforzi di contentare tutti od almeno di non scontentare troppo ciascuno. Così, per quanto riguarda il raddoppio della Genova-Ventimiglia, sono in corso le espropriazioni per il tratto da Sampierdarena a Sestri ed in preparazione i progetti per i tratti tra Borgio e Albenga e fra San Remo e Ventimiglia. Ma questi sono limitati provvedimenti e, finchè non si potranno apprestare i nuovi mezzi, cui ho accennato, il raddoppiamento completo che gli onorevoli interpellanti sollecitano non potrà essere una pronta realtà.

Di questo posso assicurarli, che in me, non meno che in loro, è vivo il desiderio di poter risolvere radicalmente il problema; e che, appena sarà possibile, non mancherò di proporre provvedimenti opportuni.

Non si perde intanto il tempo, poichè si stanno facendo gli studi tecnici indispensabili; ed io confido pienamente nel valore dell'ingegneria ferroviaria, che specialmente in questi ultimi anni ha saputo schiudere nuovi orizzonti nei sistemi delle comunicazioni. E la Liguria, che ha assistito ai risultati mirabili della elettrificazione dei Giovi, ha diritto di attendersi anche per le altre sue grandi questioni ferroviarie il fecondo risultato degli sforzi della tecnica italiana. (*Vivissime approvazioni*).

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

**NUVOLONI.** Non posso fare a meno di ringraziare l'onorevole ministro delle parole benevoli che ha rivolto alla mia Liguria, e delle assicurazioni che egli ci ha date: che intende di provvedere al più presto possibile a che il problema ferroviario ligure sia davvero risolto.

Io ne prendo tanto più volentieri atto in quanto egli con franchezza ha dichiarato che i provvedimenti che si stanno oggi giorno escogitando per il doppio binario tra San Remo e Ventimiglia, tra Borgio, Verezzi e Albenga, non sono provvedimenti sufficienti.

Ne prendo tanto più volentieri atto, ancora, in quanto egli ha promesso di segnalare all'Amministrazione ferroviaria i bisogni più particolari della Liguria.

La certezza che egli ci ha dato, di essere compreso, come nessuno ne dubitava, della importanza del problema ferroviario

in generale, del problema ferroviario ligure in special modo, che oggi è stato occasione di dibattito in questa Camera, ci è arrischiata che egli farà sì che quelle popolazioni, che attendono da anni, non abbiano da registrare più a lungo promesse, e che possano invece presto registrare dei fatti compiuti.

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

**AGNESI.** Ringrazio l'onorevole ministro della cortese risposta, ma, da buon ligure pratico, mi riservo di dichiararmi soddisfatto quando effettivamente si cominceranno i lavori.

Per adesso sono promesse; quando l'Amministrazione ferroviaria comincerà davvero a lavorare, allora soltanto potrò dichiararmi completamente soddisfatto.

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

**ASTENGO.** Mi associo ai ringraziamenti fatti dall'onorevole Nuvoloni, ed un pochino anche alle dichiarazioni dubitative dell'onorevole Agnesi. Ad ogni modo, spero che l'onorevole ministro si occuperà seriamente del problema ferroviario ligure, ed in particolar modo delle questioni speciali che ho presentato all'attenzione della Camera nella seduta d'oggi, e lo ringrazio fin d'ora per quando avrà provveduto. (*Bene!*)

**PRESIDENTE.** Sono così esaurite le interpellanze degli onorevoli Nuvoloni, Agnesi ed Astengo.

Segue l'interpellanza dell'onorevole Cermenati, al ministro dei lavori pubblici, « su gli incidenti gravi avvenuti lungo la linea ferroviaria Lecco-Colico-Valtellina, e sul permanente stato di disservizio della linea stessa, contro il quale riuscirono fin qui inutili le proteste delle rappresentanze amministrative e commerciali dei luoghi interessati, nonché della stampa periodica locale e di Milano ».

L'onorevole Cermenati ha facoltà di svolgerla.

**CERMENATI.** Onorevoli colleghi, sarò molto breve, rapido, sintetico, anche per corrispondere al desiderio così cortesemente manifestato, con i suoi gentilissimi richiami, dal nostro Presidente agli oratori che mi hanno preceduto.

E sarò brevissimo, anche perchè non io certo, ho desiderato questa interpellanza, non sospingendomi vanità di fare qui dentro dissertazioni più o meno accademiche su argomenti ferroviari, e schivando, il più che mi riesce possibile, di annoiare i colleghi

con le questicini che si riferiscono al mio collegio ed alle limitrofe regioni.

Ma stavolta sono stato proprio obbligato, direi quasi tirato per i capelli, a presentare l'interpellanza, al cui svolgimento mi accingo.

Anch'io ho peccato di quell'ingenuità della quale parlava poc'anzi il caro collega onorevole Astengo, l'ingenuità, cioè, di credere alle promesse che, in materia ferroviaria, ed in sede di interrogazione, io avevo avuto dal rappresentante del Governo; e poichè le promesse allora datemi non furono mantenute, è naturale che ritenti la prova adesso, in sede di interpellanza, con la fiducia, che voglio supporre non del tutto ingenua anche questa, di ottenere miglior fortuna.

Come è naturale del pari, che, essendomi dichiarato pochi giorni sono completamente insoddisfatto per la risposta avuta ad altra interrogazione, io abbia trasformata l'interrogazione in interpellanza, per non avere alla gola, nel dichiarare le ragioni del mio malcontento, il capestro regolamentare dei cinque minuti.

Ma consentitemi di ricordare quei che si direbbero i precedenti.

Già due anni or sono, appena riaperta la Camera, io interrogavo il ministro dei lavori pubblici sopra un grave fatto, accaduto il 31 ottobre 1910 sulla linea Lecco-Colico, presso la celebre cascata di Fiumelatte, che Leonardo illustrò; fatto che aditava un non lieve pericolo che incombe così ai passeggeri come al personale viaggiante sulle linee valtelinesi.

Sulla macchina elettrica che trascina il convoglio, sta il macchinista, accompagnato, perchè è d'obbligo, dal capotreno; ma il capotreno nulla sa e conosce di quegli ordigni speciali, e quindi non può profittevolmente supplire il macchinista nel caso che questi, per una ragione qualsiasi, non fosse più in grado di guidare il locomotore.

Il capotreno è là per aiutare e supplire il macchinista: ma è chiaro che la sua presenza è inutile, se non dannosa, dal momento che non sa manovrare la macchina, anzi le macchine; bisogna dire al plurale, perchè sono in uso, su quelle linee, ben cinque gruppi di macchine, diverse l'una dall'altra.

Nel 1910 era capitato questo accidente: che il macchinista di un treno merci, sportosi troppo per vedere la coda del convoglio, perdette l'equilibrio, e cadde dal lo-

comotore. Il capotreno non seppe fare la manovra necessaria per frenare subito il treno, e questo proseguì la sua pazza fuga fino alla stazione di Varenna, dove poté essere fermato; ma quivi il capotreno tentò un'altra manovra che per poco non mandò il merci a scontrarsi con un diretto che in quel momento entrava nella stazione suddetta...

Il sottosegretario di Stato, che era lo stesso onorevole De Seta, che mi ascolta in questo momento, impressionato della gravità del fatto da me esposto, mi promise che si sarebbe provveduto a togliere così pericoloso inconveniente. E difatti, dopo aver riassunto, in risposta alla mia interrogazione, gli estremi dell'accaduto, così testualmente concludeva, e le sue parole sono registrate negli Atti parlamentari che ho qui dinanzi:

« Ed è per questo (cioè perchè il capotreno risultò inadatto alla funzione di supplire il macchinista) che io ritengo opportuno raccomandare alla Direzione generale delle ferrovie dello Stato che questi capotreni, i quali in caso di eccezionale necessità debbono manovrare e condurre i treni, abbiano quella completa capacità che è necessaria a manovrare i treni perchè si evitino gravi accidenti ».

Or bene; io ho atteso, con la pazienza che mi distingue, e che è resa ancor più certissima dalla mia qualità di radicale... ministeriale, (*Ilarità*) ho atteso per due anni questo razionale provvedimento; ma ho atteso invano, perchè non si sono istituiti quegli aiutanti-macchinisti che io chiedevo, ma neppure si è pensato di fornire ai capotreni viaggianti accanto ai macchinisti quelle nozioni che sono assolutamente indispensabili per potere coadiuvare questi e all'occorrenza sostituirli.

Veramente io avrei dovuto riportare una seconda volta alla Camera la questione ed alzare un po' più forte la voce; ma, vedete onorevoli colleghi la mia esemplare tolleranza: mi sono limitato, ai primi dello scorso dicembre, a presentare una interrogazione con la risposta scritta. E la risposta scritta è venuta, nei sei giorni regolamentari, ma in senso completamente negativo, senza, questa volta, neppure il contentino di una vaga promessa!

Eccola, testualmente, la terribile risposta:

« La disposizione attualmente in vigore di avere un solo macchinista e di autorizzare il capotreno ad eseguire sul locomo-

tore la sola manovra della frenatura, nel caso che il macchinista fosse colpito da male o da disgrazia, può arrecare unicamente dei ritardi ai treni; ma poichè simili inconvenienti avvengono evidentemente ben di rado, non è certamente il caso di avere due macchinisti contemporaneamente su ogni locomotore, rinunciando così completamente ad uno dei vantaggi della trazione elettrica, e andando incontro a spese di esercizio ingiustificabili. D'altra parte la disposizione in vigore è atta certo a eliminare qualunque grave incidente, come la pratica di un decennio di esercizio ha dimostrato. Nessuno dei pochi incidenti avvenuti sinora in Valtellina può dirsi causato dalla mancanza del secondo agente sulla locomotiva ».

Cotale risposta non mi appaga affatto, perchè non solo la frenatura, che non è poi così facile cosa, ma altre manovre possono occorrere che il capotreno sia capace di fare, in frangenti disperati, e per la salvezza di tutti.

Ci sono lassù, su quelle linee valtelinesi, macchine ad alto potenziale, di non agevole manovra; ci sono località con fortissime pendenze, dove la manovra si fa maggiormente pericolosa; e può anche occorrere che, per maggior speditezza e sicurezza, per riparazioni urgenti in linea agli apparecchi elettrici, il macchinista abbia bisogno, specie per certi automotori detti a sorpresa, dell'aiuto di un competente.

Vi è di più. Date le condizioni attuali dell'armamento di quelle linee, che non sono buone, anzi in vari punti addirittura cattive, il macchinista è obbligato ad una più vigile e quindi snervante attenzione; ragione di più, è molto chiaro, per dargli un aiuto, per mettergli a fianco persona tecnicamente esperta.

E talvolta il capotreno deve far anche le funzioni di conduttore; e allora la sua presenza in macchina si riduce ad una finzione, perchè quest'agente non può avere l'ubiquità di Sant'Antonio, nè deve spossarsi in modo eccessivo, se, a tempo debito, ha da intervenire validamente a soccorrere o sostituire il macchinista.

È necessario, è indispensabile dunque, se non un secondo macchinista, almeno un assistente o aiuto-macchinista: ed io non voglio credere che si attenda un disastro per provvedere a così evidente bisogno.

Andiamo avanti. Contemporaneamente a questa interrogazione con risposta scritta, io ne presentavo un'altra riflettente il cat-

tivo servizio sulle linee delle quali ci stiamo occupando, e chiedevo di sapere se al ministro dei lavori pubblici fosse noto che « il servizio ferroviario sulla linea Lecco-Colico per Chiavenna e Sondrio procede fra le generali lamentele del pubblico per i continui ritardi cui vanno soggette le corse, per il pessimo materiale in uso, per il numero spesso insufficiente delle vetture, e per la penuria di illuminazione e di riscaldamento; e per sapere anche se intendesse provvedere subito a far cessare così gravi inconvenienti ».

La risposta, nella sua severa laconicità, fu la seguente:

« Premesso che nessun reclamo relativo al servizio ferroviario sulle linee Valtelinesi, per le anomalie a cui si accenna nell'interrogazione, è pervenuto a questa (curioso il *questa* sul foglio di carta intestato: *Il sottosegretario di Stato per i lavori pubblici!*) Direzione generale, si avverte che l'andamento dei treni tra Lecco e Sondrio e tra Colico e Chiavenna si presenta abbastanza soddisfacente, ad eccezione di ritardi isolati dovuti a cause eccezionali ». E proseguiva osservando che neppure potevasi muovere lagnone alle vetture in uso perchè è stabilito che « i treni in esame debbono comporsi esclusivamente con materiale munito di freno automatico, riscaldamento a vapore e luce elettrica » mentre soltanto in via affatto eccezionale poteva capitare la saltuaria presenza di qualche carrozza di tipo meno recente ed illuminata ad olio...

In conclusione le due risposte scritte alle mie due interrogazioni volevano affermare questo: che non è vero che ci siano dei pericoli tenendo il capotreno e non un secondo macchinista sul locomotore; che il servizio procede in modo abbastanza soddisfacente; che nessuno si lamenta e che nessun reclamo fu elevato; e che, tutt'al più, si deve ammettere qualche ritardo, isolato anche quello, dovuto a cause eccezionali, e verificantesi ben di rado, ecc.

Già dissi della indispensabilità del secondo macchinista, o, quanto meno, assistente tecnico. Vedrà adesso la Camera, e vedranno l'onorevole ministro e l'onorevole sottosegretario di Stato dei lavori pubblici, quanto sugo di verità in così fatte risposte fosse contenuto...

Poche settimane dopo le mie interrogazioni, rivolte a scopo (e lo dicevo nel testo di una) di evitare inconvenienti gravi, e possibili disastri, ecco che avviene il gravissimo incidente di Piona, gravissimo non

per i suoi effetti, perchè fortunatamente anche questa volta il caso è stato più sapiente degli uomini, e non si ebbero a deplorare disgrazie nei viaggiatori e nel personale, ma gravissimo quando si pensi che deragliarono, di un treno carico di passeggeri, ben quattro vetture. Il deragliamento avvenne, per fortuna, dentro una lunga galleria, e la prima vettura deragliata andò a battere contro le pareti del monte, cosicchè il treno venne fermato nella sua corsa, che poteva essere una corsa alla morte.

Invero se il deragliamento fosse avvenuto all'aperto su quella linea che, come già dissi giorni sono, in gran parte costeggia il lago e in più punti corre su terrazzi a strapiombo sulle acque, si sarebbe potuto verificare la catastrofe di un treno colmo di viaggiatori precipitato negli abissi del lago!

Io presentai subito una quarta interrogazione per tornare a discutere alla Camera della necessità di provvedere a così pericolose deficienze sulle linee valtelinesi; ma i cinque minuti regolamentari non mi permisero di dimostrare che la risposta del sottosegretario di Stato non era all'altezza della gravità del fatto, e dirò anche, se mi permettete, che era quasi irrisoria.

Infatti, dopo ben tre settimane da quel gravissimo incidente, io mi sentii rispondere solo che non si erano verificati danni di persone, che era in corso una inchiesta, ancora incompiuta... e null'altro; mentre io avevo interrogato appunto per sapere quali potevano essere state le cause di quell'incidente e, soprattutto, per conoscere se l'Amministrazione ferroviaria intendeva prendere, una buona volta, dei provvedimenti adatti ad impedire il rinnovarsi di siffatte situazioni pericolose.

Assenza di reclami, mi fu detto in una delle risposte scritte! Ma io replicherò osservando che la Camera di commercio di Chiavenna e la Deputazione provinciale di Sondrio debbono aver riempito le camere della Direzione compartimentale di Milano con proteste e lamentele di ogni sorta, se è vero, e non posso dubitarne, quanto quegli autorevoli uffici mi hanno riferito.

Scriveva la *Valtellina* del 17 dicembre scorso, narrando altro degli innumeri incidenti, che la Deputazione provinciale di Sondrio poteva aggiungere anche questo « alla lunga lista degli inconvenienti imperversanti nel disservizio ferroviario valtelinesi per tornare a ribattere (parole testuali) presso la santità della Direzione generale ».

E aggiungeva: « La Camera di commercio è stanca di protestare; la stampa non ne può più, e al pubblico, se non soccorrono altre autorità, non resta che rovesciare o incendiare le vetture inservibili ». E l'onorevole De Seta mi afferma che i reclami non esistono, quasichè siano parto della mia fantasia interrogatrice!

Dal loro canto i giornali di Sondrio, di Como, di Lecco, di Milano hanno parlato più volte di questo disservizio dalla scorsa estate a tutt'oggi.

La *Valtellina* di Sondrio, che è un giornale bisettimanale, ha elencato quasi ogni numero, per cinque mesi consecutivi, tutti gli incidenti che su quella linea avvennero; nè la lista è chiusa, lista che comprende ritardi, che da pochi minuti si prolungano ad una, due, e più ore; deragliamenti, che avvengono sovente, perchè, in molti punti, le rotaie sono rovinate e guaste ed i binari allargati, specie su alcuni ponti; vetture sconquassate, senza calore, senza luce, senza pulizia, piene di puzzo insopportabile, fermate improvvisate e lunghe, per rotture di fili, per incendi nell'automotrice, per guasti ai cerchi delle ruote delle macchine, per carri che, staccatisi dal treno precedente, ingombrano la linea... e via dicendo.

Ho sentito poco fa dal collega onorevole Agnesi, che ha svolto la sua interpellanza con piena conoscenza dell'argomento ferroviario, dimostrare che nelle stesse condizioni si trova la linea Genova-Ventimiglia, nella quale pure ci sono rotaie corrose, rotte, spostate, oltre i guasti alle traversine ed alle massicciate, d'onde sviamenti, deragliamenti, pericoli continui.

Appunto anche da noi l'armamento è vecchio e inadatto all'uso, perchè troppo leggero e logoro. Sono state introdotte anche sulle Valtelinesi, come sulla linea illustrata dal collega Agnesi, macchine pesantissime, che, correndo sopra rotaie che più non resistono, le sfiancano e le spezzano, così da produrre deragliamenti frequenti. Mi è stato affermato, da persone in grado di conoscere l'esatta verità delle cose, che nel corso di quest'inverno sono state trovate rotte circa quaranta rotaie, delle quali trenta nel solo tratto Ardenno-Sondrio!

Altri inconvenienti gravi stanno nell'uso delle carrozze antiquate, antidiluviane (*diluviane* quando piove) che sembrano destinate per le sole linee valtelinesi, mentre su di esse, anche per tassative disposizioni regolamentari, devono usarsi, come è riconosciuto in una delle risposte testè lette,

vetture moderne, illuminate a luce elettrica, debitamente riscaldate a vapore e munite di freno automatico.

Io non voglio, perchè sono fedele alla brevità che ho promessa da principio, annoiare la Camera anche col semplice riassunto di quanto ho qui raccolto in una quarantina di cartelle, formate con articoli tolti ai giornali che, come dissi, hanno parlato e parlano tutt'oggi di questo disservizio ferroviario.

Ho qui narrazioni fatte da testimoni oculari, da persone autorevoli che misero tanto di firma alle loro proteste; ho qui raccolta una varietà di episodi dolorosi intorno a questo servizio. Sono casi e casseti di svariatissima natura; malanni di viaggiatori pel freddo sofferto per lunghe ore dentro vetture aperte a tutte le inclemenze celesti; paure e spaventi provati per scosse violente in traballanti e deraglianti carrozzoni, noie e disturbi per pezzi di lumini ad olio, per abbondanti gocce del medesimo offerte in dono ai passeggeri, per oscurità prolungata nelle prime ore del mattino o nella sera, per eterne fermate in piena campagna in mezzo alla neve e al gelo... e chi più ne ha più ne metta.

Ripeto: ho qui tutti gli estratti della *Valtellina* di cinque mesi, e dico la verità che si potrebbe farne una grossa antologia poco onorifica pel servizio ferroviario del nostro bel paese. E notisi che la *Valtellina*, nel pubblicare questa iliade di guai, questa litania di cose anormali, ebbe sempre cura di dare particolari esatti, col numero dei treni, delle vetture, delle macchine, con le cifre precise delle ore e dei minuti di ritardo, con le indicazioni topografiche ed emerologiche le più scrupolose. E gli stessi giornali più importanti di Milano se ne occuparono denunciando questo deplorabilissimo stato di cose, che, se torna di danno immenso alle popolazioni attraversate da queste linee, è pure di danno alle regioni circostanti, è pure di danno all'Italia, e ci mette, in confronto coll'estero, a paragoni mortificanti.

Ho qui, in un articolo della *Valtellina*, anche l'episodio di comitive di viaggiatori che provenivano dall'estero per visitare le nostre valli alpine, ma che, dopo avere sperimentato una volta il pessimo trattamento sulle ferrovie valtellinesi, hanno dichiarato che per quelle ferrovie, per le troppe letizie godute, non passeranno mai più. Ed un autorevole amico dall'alta Valtellina mi scrive: « Il pessimo servizio ferroviario

danneggia immensamente l'industria dei forestieri nella nostra valle. I villeggianti ed i curanti prendono altre direzioni, magari quelle della Svizzera, e noi, quassù, restiamo con un pugno di mosche e con le esorbitanti tasse da pagare ».

Il *Corriere della Sera*, per esempio, che non è certo foglio sovversivo, nè desideroso di creare imbarazzi alla Amministrazione ferroviaria, ebbe ad ospitare altisonanti proteste, ove è detto che si reclama « con tutte le forze dell'animo, per le regioni e gli interessi danneggiati, contro il pessimo servizio ferroviario della linea Milano-Lecco-Valtellina ».

Eppure, nella risposta ufficiale che ho citata si afferma che nessun lamento è stato levato contro questo servizio! E allora io domando: Ma si cestinano forse i reclami delle Camere di commercio, delle Deputazioni provinciali? E non si leggono i giornali, almeno i quotidiani i più in voga, dai preposti all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato?

Non mi dilungo in questa dimostrazione, perchè credo di aver detto abbastanza per illuminare la Camera e il Governo sul disservizio che lamento.

Vengo alla conclusione per pregare caldamente, con tutte le forze dell'animo mio, l'onorevole ministro, giacchè mi ha fatto l'onore ed il piacere di assistere personalmente a questa discussione, di imporre con la sua autorità un *basta* a così imperverante disservizio. Egli intervenga prontamente ed ordini quel che si deve fare.

Bisogna trovare il rimedio pronto ed efficace a questi ritardi sistematici che si prolungano di ore e che danneggiano immensamente quelle popolazioni; bisogna togliere dalla circolazione quelle vetture antiquate, sconcie, che son ghiacciaie per polmoniti, mude oscure, con gli sportelli sgangherati, i vetri rotti, insomma in uno stato addirittura indecente; bisogna riparare l'armamento e l'attrezzatura della linea perchè troppo frequentemente i fili si spezzano, i binari si allargano, le rotaie si spezzano, e quindi i treni camminano con pericolo permanente!

Un primo rimedio consisterebbe nella elettrificazione di tutta la linea che da Milano sale nel cuore della Valtellina, mentre oggi l'elettrificazione comincia soltanto da Lecco su per le sponde del lago e entro la provincia di Sondrio; onde succede che il treno il quale percorre con trazione a vapore la pianura briantea da Milano a Lecco, deve sostare parecchio tempo in questa sta-



zione per il necessario cambiamento del mezzo locomotore.

Quando l'elettrificazione comincerà invece da Milano (ed io mi auguro che ciò avvenga entro l'anno, tanto più che lo stesso ministro degli esteri lo ha già notificato agli stranieri, con una sua circolare del 31 ottobre scorso), allora molti dei lamentati inconvenienti verranno a cessare: non si dovranno più verificare i sistematici ritardi e si potrà avere inoltre un orario più nutrito, e, ciò che si attende con ansia giustificata, una diminuzione nelle tariffe.

E, nel frattempo, si provveda a riparare a tutte le deficienze dell'armamento e della attrezzatura; si provveda alla istituzione dell'assistente-macchinista, il che sarà una garanzia di più; si tolgano insomma tutte quante le cause, piccole e grandi, di qualunque natura siano, onde non abbiano più a verificarsi, per l'interesse delle popolazioni che rappresento e per il buon nome stesso della nostra Italia, le poche liete cose di cui ho dato alla Camera ed al ministro una fugace visione ma veritiera descrizione.

Un momento fa inneggiava l'onorevole Sacchi al primato nella ingegneria ferroviaria, che forma uno dei più fulgidi vanti del paese nostro: questo primato non offuschiamo, non oltraggiamo, col mostrarci inferiori alle altre nazioni nell'esercizio delle reti, che lo Stato ha voluto avocare a sé col plauso e col voto della democrazia e del Paese. (*Approvazioni*).

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

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Le informazioni che io ho non porterebbero alle conclusioni pessimistiche cui è giunto l'amico onorevole Cermenati circa lo stato della linea Lecco-Colico-Chiavenna e circa taluni incidenti che, or non è molto, sfortunatamente vi si verificarono.

L'onorevole Cermenati si è giustamente preoccupato che gli incidenti che hanno dato origine alla sua interpellanza siansi verificati a troppo breve distanza fra loro; ma indagini sollecitamente disposte hanno accertato che gli incidenti hanno avuto origine da cause ben diverse fra loro e, certamente, non riferibili alle condizioni della linea.

Trattasi, invero, di due sviamenti: l'uno verificatosi il 27 gennaio scorso nella galleria di Piona, e l'altro il 4 febbraio successivo al chilometro 23 della linea Colico-Chiavenna.

Le inchieste hanno stabilito essere l'incidente del 4 febbraio dipeso da un casuale allargamento del binario in una curva che pur risulta di raggio sufficiente; mentre, per lo sviamento del 27 gennaio, non si è potuto precisare la causa specifica. Ciò che, peraltro, non ha impedito all'Amministrazione di richiamare severamente al dovere di intensa ed assidua vigilanza il personale, al quale è affidata la conservazione del binario.

In ogni modo io terrò conto di quanto ha detto l'onorevole Cermenati; e vedrò se sia il caso di disporre su gli avvenuti incidenti ricerche supplementari.

Quanto alle condizioni di quelle linee a me risulterebbe che esse non sono cattive, specie dopo i miglioramenti che, poco per volta, vi sono stati apportati dall'Amministrazione.

L'armamento è quello stesso in uso sulla maggior parte della rete dello Stato. Il materiale rotabile, che prima vi era adibito, è stato man mano sostituito con altro di tipo abbastanza moderno e pesante. Alla insufficienza o mancanza di riscaldamento, che fu in passato causa di molte lagnanze, si è di recente sopperito introducendo nella composizione dei treni adatti carri riscaldatori.

L'onorevole Cermenati non vorrà nella sua equità disconoscere che in questi ultimi tempi anche gli orari sono stati migliorati e che normalmente l'andamento dei treni è regolare. La Direzione generale, infatti, mi assicura che, all'infuori dei ritardi isolati, saltuari, dovuti ad eccezionali cause perturbatrici del servizio, i treni fanno corse regolari, e ne son prova le medie assai basse dei ritardi.

Vorrà pure l'onorevole amico riconoscere che su quelle linee furono altresì compiuti lavori diversi di ampliamento e di sistemazione per le officine, le sottostazioni elettriche, le condutture, le palificazioni, ed altri ne furono progettati e sono in corso di attuazione; tutti per l'importo complessivo di circa 3 milioni; senza dire degli acquisti di macchinario e materiale rotabile e di esercizio, per i quali si sono erogati circa un milione e mezzo.

È fuor di dubbio che tale è l'importanza di quelle linee, sulle quali la trazione elettrica celebrò i suoi primi trionfi, e tali e così intensi sono i traffici di quell'operosa e bella regione, che l'opera assidua di miglioramento e la sempre più vigile cura nella manutenzione non potrà essere interrotta, ed io assumo impegno di ritornare sull'esame

di questi argomenti per vedere se occorranò nuovi provvedimenti; e l'onorevole Cermenati, che si occupa con tanto favore degli interessi così importanti della regione, sia sicuro che terrò nel massimo conto le sue osservazioni.

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

CERMENATI. Le parole dell'onorevole ministro sono così belle e generose, e carezzano così dolcemente l'anima, che non posso tralasciare, almeno sotto questo punto di vista, di dichiararmi soddisfatto.

Non posso certo, in questo momento e nei pochi minuti concessi alla replica, scendere ad una discussione tecnica col ministro, e disputare con lui se le informazioni, che egli ha, siano complete e così integrali da prospettare il problema sotto tutti i lati. Io ne ho qui, di informazioni, un grosso *dossier*, raccolte con diligenza, e con l'aiuto di persone competenti dei locali uffici commerciali ed amministrativi, e potrei punto per punto controllare quel che il ministro ha detto, e confermare in via analitica ciò che sinteticamente ho riassunto, senza affatto esagerare.

Non discuterò dunque. Solo dirò che conosco l'amico Sacchi e lo apprezzo e lo amo da tanti e tanti anni. So che, quando egli dà la sua parola che una questione sarà studiata, sarà approfondita, e che i provvedimenti necessari saranno presi, nessuno della sua parola può dubitare; ed io tanto meno. Lo aspetto all'opera, l'onorevole ministro, in conformità alle solenni promesse che con tanta autorità pari alla gentilezza mi ha voluto fare; e confido che l'azione sua sarà lo specchio fedele della parola oggi data! (*Bravo!*)

PRESIDENTE. Segue la interpellanza dell'onorevole Turati, al ministro delle poste e dei telegrafi, « per sapere se e come intenda riparare a quei punti del nuovo regolamento per l'ordinamento del personale dei telefoni di Stato, che contraddicono violentemente alla legge organica, di cui esso dovrebbe rappresentare l'esplicazione, e ai criteri fondamentali, sanzionati dal Parlamento nelle precedenti leggi, che riguardano lo stato degli impiegati governativi in genere, e di quelli della Amministrazione postale, telegrafica e telefonica particolarmente ».

L'onorevole Turati ha facoltà di svolgere la sua interpellanza.

TURATI. Onorevoli colleghi! La questione, che pongo oggi al ministro delle poste e dei telegrafi e alla Camera, non è di

quelle che appassionino il Parlamento nè che interessino il Governo; è di quelle che interessano soltanto l'andamento generale dei servizi pubblici, l'indirizzo della politica dello Stato di fronte alla evoluzione economica e industriale della società moderna, ai nuovi doveri dello Stato in materia economica.

Dovrebbe anche interessare il prestigio del Parlamento e quella che chiamerei la probità legislativa e politica; dacchè, infatti, come udiste, io muovo formale accusa al Governo di avere, con un suo regolamento, violata e annullata la legge che il Parlamento aveva voluta, e tradito i suoi doveri ed impegni, non soltanto verso una classe di suoi funzionari, ma verso un importante servizio pubblico, ossia verso il paese.

Queste, lo so, sono cose assai secondarie nell'opinione comune. Un qualsiasi interesse elettorale, un qualsiasi pettegolezzo, avrebbe virtù di riempire quest'aula, assai più che non l'abbia questo mio tema. Neppure i miei amici socialisti, che pure avrebbero un interesse anche dottrinale in queste materie, fanno eccezione alla regola.

La delegazione di ogni potere, che la Camera sembra aver fatta a questo Governo, rende ormai ogni discussione vana e pleonastica.

Neppure la prossimità delle elezioni generali, quando ogni partito, ogni gruppo, sembrerebbe avere il massimo e più urgente interesse a spiegare la propria bandiera, a formulare ed illustrare un proprio programma e invocare per esso le preferenze del nuovo più largo suffragio; neppure questo ha virtù di scuotere il letargo, di vincere il marasma, che ci ha tutti come impietati.

Fu un momento nel decennio scorso, e durò per anni parecchi, che, se avessi presentata un'interpellanza di questo genere, si sarebbero aggiunte alla mia forse cento firme di colleghi di tutti i partiti; era quando si credette che l'organizzazione degli impiegati, e la Federazione postale telegrafica particolarmente, potessero spiegare una notevole influenza elettorale, soprattutto nei centri maggiori. Ed io pure concepì la illusione che, per questa via degl'interessi di un ceto, si potesse creare una forza politica reale, capace di stimolare utili riforme e di scuotere il disinteressamento cronico del Parlamento di fronte ai grandi problemi tecnici, che sono poi, oggidi, i più veri e maggiori problemi politici di una nazione progressiva.

Ricordo che, nel 1904, un mio lungo ordine del giorno sul programma postale telegrafico, in occasione d'una modesta riforma del ministro Stelluti-Scala, recava in coda una settantina di firme; molte di quelle riforme, che ivi si domandavano, non sono ancora arrivate; fra l'altro la famosa pensione ai subalterni, evocata l'altro giorno dal collega Campanozzi, che, promessa formalmente dall'allora ministro del tesoro onorevole Luzzatti, per l'assestamento del bilancio 1904-905, attende da nove anni un principio di effettuazione. Ed erano firme di tutti i partiti e di tutti i settori, non escluse, ben s'intende, quelle dell'attuale ministro delle poste e del suo sottosegretario di Stato, onorevoli Calissano e Battaglieri, e dell'onorevole Sacchi e insomma di mezza Camera. (*Interruzioni*).

Non mancava che l'onorevole Giolitti, ma in compenso vi figurava l'onorevole De Bellis. (*Si ride*).

Oggi, dissipata la illusione della influenza elettorale, quella ressa di adesioni, e non so se dolermene o compiacermene, è cessata. Ed io corro il rischio di non fare che un modesto dialogo coll'onorevole ministro, o un monologo anzi, qualora egli si limitasse a rispondermi a un dipresso ciò che ha risposto al collega Campanozzi durante la discussione recente del bilancio: cioè che pende in argomento un ricorso alla Sezione contenziosa del Consiglio di Stato; che una riforma al nuovo regolamento del personale telefonico attende il parere delle Sezioni riunite dello stesso Consiglio; e che quindi... non v'è luogo a dir altro.

Ciò non mi persuaderebbe, onorevole Calissano; il ministro ha diritto, per regolamento, di non rispondere ad una interpellanza, anzi di respingerla; ma, se l'accetta e risponde, non ha diritto di evadere con cosifatti pretesti.

Anche il fatto di un processo penale in attesa di giudizio è spesso una comoda scappatoia per il Governo, quando sia interrogato su fatti suoi che al processo si connettono; ma allora vi è almeno un'apparenza di ragione, giustificandosi il riserbo collo scrupolo di non voler influire sulla famosa indipendenza della magistratura; la quale, se fosse davvero indipendenza, non dovrebbe temere influenze di sorta...

**PRESIDENTE.** La stessa ragione vale per i processi civili, per non pregiudicare la questione.

**TURATI.** No, onorevole Presidente; perchè qui non si tratta già di un processo fra

due parti, al quale il Governo debba o possa mantenersi estraneo.

È il Ministero stesso una delle parti in causa. E davanti al Consiglio di Stato sta già il Ministero, che da un lato difende il suo regolamento di fronte agli interessati, che lo impugnano di illegalità; dall'altro propone ad esso date modificazioni.

Or se noi gli domandiamo ragione delle violazioni di legge, che cotesto regolamento contiene, del danno che ne viene al servizio pubblico, che è chiamato a disciplinare, dell'offesa recata con esso alla volontà del Parlamento, non so intendere come il fatto che una qualsiasi contesa penda avanti il Consiglio di Stato sopprima il sindacato politico del Parlamento sul Governo.

D'altronde, la materia della mia interpellanza è distinta affatto da quella che mai possa agitarsi davanti al Magistrato amministrativo. Questo giudicherà della legalità in senso stretto, di fronte a diritti acquisiti, a interessi particolari che si pretendano lesi. Ben altra è la questione ch'io prospetto alla Camera. Dei diritti e degli interessi di dati gruppi d'impiegati non m'incarico e non m'importa gran fatto. E quand'anco, da un punto di vista strettamente giuridico, non voglio dir leguleio, si potesse assolvere il Governo dai reclami dei ricorrenti, la mia questione non ne subirebbe il menomo danno. Perocchè la mia questione si fa dal punto di vista esclusivo della generale politica postale-telegrafica, nell'interesse del servizio; si fa in vista dell'avvenire ben più che del passato.

Le riforme, che il ministro ha già dichiarato di volere recare al suo regolamento telefonico, possono essere indizio ch'egli stesso si avvide dell'errore e cerca di portarvi riparo. Ma, in attesa ch'egli voglia darcene contezza, confesso di non potervi avere, preventivamente, una eccessiva fiducia. Non è egli infatti l'autore del regolamento contro il quale insorgiamo? Non l'ha egli sottoscritto, or è appena qualche mese, dopo ben due anni di ponderazione e di attesa?

Or dunque, esula dal mio discorso ogni preoccupazione di particolari interessi.

Troppo ancora domina fra noi la consuetudine, che invano abbiamo tante e tante volte combattuta, di considerare le questioni di organici, in materia di servizi pubblici, sotto il punto di vista della querula filantropia. Si postulano dei miglioramenti per questo o per quel gruppo di « poveri impiegati », che, col rincaro dei viveri, stentano

a sbarcare il lunario, carichi come sono di famiglia; ecc. ecc.

L'Amministrazione è concepita come una specie di Congregazione di carità. Anche l'altro giorno, onorevole ministro, vi riesci di farvi applaudire dalla Camera, promettendo non ricordare quali posti della vostra Amministrazione ai soldati mutilati della guerra di Libia, ai loro orfani, alle loro vedove. La nota patriottica toccava una corda sensibile dell'Assemblea; ma io penso che i servizi pubblici non hanno nulla di comune coi ricoveri per gli invalidi, e che le Amministrazioni dello Stato abbiano altri e propri fini.

Ora, per venire all'argomento dell'interpellanza, che cosa avete fatto voi e qual è il fatto per cui ci doliamo? Son qui parecchi che, non da oggi, s'interessano ai problemi di questi servizi pubblici: vedo l'onorevole Camera; vedo l'onorevole Aguglia, che una volta io aveva promosso in pianta stabile, nell'organico parlamentare, come relatore (*Si ride*) su queste materie; vedo altri parecchi, specialisti o specializzati nell'argomento. Orbene, tutti sanno, quelli che hanno appena appena seguita questa materia, quale fu la campagna condotta da dieci o dodici anni in Parlamento.

Non dico neppure campagna, nel senso di battaglia combattuta unicamente da questi banchi; ma campagna condotta da numerosi colleghi d'ogni parte, dalla Giunta del bilancio, dai singoli deputati, secondata talvolta da ministri tecnici, in lotta magari con altri ministri (col ministro del tesoro, per le ragioni che tutti intuiscono) a fine di ottenere una riorganizzazione dei grandi servizi industriali di Stato, ad essa conformando e subordinando le riforme che toccano il personale; il quale, in questi organismi, non ha poca importanza, perchè sono gli uomini, in sostanza (ed anche le donne, soprattutto in questa Amministrazione), che decidono del buono o del cattivo andamento delle aziende. E tale campagna era diretta essenzialmente ad ottenere il rispetto degli organici, l'euritmia dei quadri, la perequazione per ragioni di giustizia nella condizione economica di funzionari o di agenti adibiti a funzioni analoghe, la stabilità e uno sviluppo razionale delle carriere, partendo da certi minimi di stipendio, ritenuti indispensabili a una vita dignitosa e a un soddisfacente reclutamento; e la soppressione del favoritismo, dell'arbitrio, degli straordinari, degli avventizi, dei cenciosi, e dei turbolenti per destinazione

e per necessità: di tutta quella gran piaga di cui si è parlato tanto alla Camera, in tante occasioni, fino a provocare quei terribili provvedimenti che tutti ricordano, la famosa legge Luzzatti del giugno 1897, n. 182, con tanto di relazione Rubini, che, all'articolo 9, vietava assolutamente l'assunzione di avventizi nelle vostre Amministrazioni, salvo il caso di bisogno assolutamente straordinario ed eccezionale e per il periodo strettamente necessario, con licenziamento immediato alla fine del lavoro; e che imponeva alla Corte dei conti di non ammettere mai a registrazione i mandati di pagamento per cotesti avventizi, all'infuori del constatato concorrere di tutte quelle condizioni e di altre forme che la legge prescriveva.

Vedremo ora, a questo proposito, come è stata rispettata dal Parlamento e dal Governo cotesta funzione di controllo, così gelosa, della Corte dei conti, precisamente nel tema sul quale interpelliamo.

Dopo e malgrado la legge Luzzatti, la elusione del precetto fu così frequente ancora e generale, e lamentata da tutti, che si venne a disposizioni ancora più precise nel campo di ciascun Dicastero.

E, per limitarmi a ciò che interessa il Ministero delle poste, ricordo come la riforma organica dell'onorevole Stelluti-Scala, del 1904, abolì, si può dire, lo straordinariato, l'avventiziato degli agenti postali subalterni, che era una grossa piaga permanente del servizio.

Ricordo come la riforma Schanzer, quella famosa dei ruoli aperti, del 1907, la quale adesso voi state completamente distruggendo, a boccone a boccone, ed egli, l'onorevole Schanzer, certo per eccellenti suoi motivi personali, non è qui a difenderla; la riforma Schanzer riusciva ad abolire gli ultimi residui dello straordinariato, dacchè, per essa, tutti gli straordinari, o gli avventizi, non facevano altro che un periodo di prova di due anni, e col primo giorno del mese in cui scadeva il biennio di prova, se non erano licenziati, entravano in ruolo; in questo caso quei due anni di prova valevano agli effetti della carriera e della pensione. Un articolo poi di quell'ordinamento, per rendere effettuabile cotesta norma, stabiliva che i quadri organici, relativi alle categorie nelle quali lo sviluppo dei servizi rendeva inevitabile un aumento quasi continuo di personale, potessero aumentarsi, liberamente, di tutto il personale necessario, senza alcuna legge speciale, unicamente indicando questo aumento in ciascun bilancio

di previsione, con le specificazioni opportune, per i fondi da stanziarsi.

Ora, nessuno dubitò mai che cotesto ordinamento, che avevamo faticosamente, con diuturna lotta, ottenuto, vincendo resistenze burocratiche tradizionali e la lesineria naturale del Tesoro e instaurando criteri nuovi di politica tecnica, non avesse l'effetto di rendere impossibile un ritorno verso quelle condizioni, che avevamo con tanto sforzo combattuto ed abolito. Tanto più dopo che nel 1908 è venuto il grande progetto Giolitti di miglioramento economico, relativo a una quantità enorme di uffici ed impiegati, 18 mila all'incirca; il quale, partendo dal concetto che l'impiegato mal pagato è non solo una seccatura, ma un vero disastro per lo Stato; che è doveroso e conveniente per lo Stato concedere a tutti i suoi impiegati uno stato economico equo, e il più possibilmente uguale per funzioni similari, perchè le disuguaglianze e le continue dispute interne sugli organici sono perniciose; si fissavano norme di stipendi e di carriere quasi uniformi, non uniformi in modo assoluto per le categorie superiori (e si capisce il perchè), ma certo uniformi per le categorie inferiori, esecutive, e quindi le più numerose, delle varie amministrazioni.

Si diceva, nella relazione dell'onorevole Saporito a quel progetto, a proposito degli straordinari, dopo aver lamentato che non fossero spariti neanche con la legge Luzzatti del 1907, che sembrava alla Giunta generale del bilancio (pagina 61) « giunto il momento di tagliar corto ad ogni ulteriore inconveniente, mediante disposizioni, le quali inibissero in modo perentorio l'assunzione di nuovi straordinari, sia pure per un determinato periodo di tempo ».

Riguardo all'eventualità di sopravvenienti improvvise necessità, si osservava che lo Stato aveva il dovere di prevederle, ampliando i ruoli nella misura necessaria; che, per i bisogni transitorii, vi erano altri modi di provvedere; ma che bisognava soprattutto finirla con quel sistema rovinoso, tante volte condannato dalla Camera.

Nella stessa relazione si parlava anche dei suoi impiegati, onorevole ministro, sebbene quella legge non li riguardasse direttamente, perchè avevano ottenuto la riforma Schanzer, poco tempo prima. E, a proposito degli impiegati telefonici, si diceva, a pagina 39, che il Governo aveva promesso che avrebbe ad essi provveduto con l'ordinamento definitivo imposto dalla legge del riscatto del 1907; che quindi si aveva la

certezza che il nuovo ordinamento avrebbe perequato per essi le carriere e gli stipendi « in conformità alle attuali proposte per le altre amministrazioni dello Stato »; proposte che, tutti ricordano, avevano elevato i minimi di stipendio a 1,200 lire per le categorie subalterne, a 1,500 per la carriera d'ordine, a 2,000 per la carriera di concetto, ecc.

Vennero, poi, il disegno di legge per l'elevamento degli stipendi minimi, prima dei subalterni, e poi quello per gli altri impiegati delle poste, dei telegrafi e dei telefoni di Stato.

In tutti (potrei seguitare con la litania delle citazioni testuali; ma preferisco non tediarvi troppo e rimettermene alla coscienza di quanti erano alla Camera all'epoca di tutti quei disegni di legge) è sempre riaffermato il principio dei minimi inderogabili di stipendio e il principio della riduzione dell'avventiziato ad un periodo di prova di non oltre due anni.

Così, nella proposta di legge per l'aumento degli stipendi minimi degli agenti subalterni (n. 251, 18 novembre 1909), si riafferma dalla relazione ministeriale che a due anni è fermamente fissato il servizio fuori ruolo, mentre prima era un periodo indeterminato, ecc., ecc.

Sarebbe puerile insistere su questo argomento, trattandosi di un fatto risaputo, assolutamente incontrovertibile, che non ammette discussione.

Vediamo piuttosto ciò che fu specialmente stabilito dalle leggi per il personale telefonico.

Nella legge 15 luglio 1907, quella del riscatto, l'onorevole ministro Schanzer, con gli articoli 22 e 23, si occupava del personale telefonico. Nell'articolo 22 si parlava del personale ex-sociale, che sarebbe stato ereditato dal Governo a certe condizioni, e si autorizzava il Governo a migliorarne gli stipendi; e, nell'articolo 23, si diceva che il personale occorrente ai servizi di commutazione diurna e notturna sarebbe scelto tra il personale completivo delle società, eccetera, eccetera; che al personale tecnico-amministrativo e contabile si provvederebbe mediante pubblici concorsi, e per quello avventizio e di fatica mediante disposizioni del direttore generale. Era infine riservata una certa facoltà di arbitrio al ministro, esclusivamente per quanto riguardava l'esercizio del primo anno in caso di esigenze assolute del servizio.

Ed arriviamo finalmente all'organico telefonico che è base della nostra interpellanza.

La relazione dell'onorevole Schanzer, 27 marzo 1909, la successiva relazione Aguglia, ed il disegno di legge che diventò la legge del 19 luglio 1909 presentemente in vigore, confermano tutto quello che io ho detto e su cui non doveva essere più lecito discutere alla Camera. Onestamente e decentemente, non c'era più discussione.

Articolo 3: « Per ogni categoria, le ammissioni di personale sono fatte allo stipendio minimo dei quadri.

« Le ammissioni al quadro delle telefoniste sono fatte, con le norme stabilite dal regolamento, esclusivamente tra il personale di commutazione e dattilografo, fuori ruolo, con la qualifica di completivo, *al compiersi dei due anni di servizio in tale qualità* ».

In conformità alla riforma Schanzer e a tutti i provvedimenti di cui ho fatto cenno finora, stabiliva l'articolo 4:

« Il numero dei posti del quadro IV della tabella B (telefoniste, dattilografe, ecc.) e dei quadri I e II della tabella C (operai meccanici, riparatori ecc., apparecchiatori e guardafili) può essere aumentato in ragione dei bisogni del servizio e nei limiti delle somme stanziare in bilancio.

« Il Governo, con la legge dello stato di previsione, indicherà il numero, la qualità e la spesa del personale da assumere in ruolo, ai sensi del presente articolo ».

La quale disposizione, lo intuisce anche un bambino, non avrebbe ragione di essere, se non fosse stato stabilito in modo formale che l'avventiziato era abolito come avventiziato, perchè ogni telefonista, ogni operaio, ogni agente di qualunque specie, al finire dei due anni di prova, doveva, se non era licenziato, entrare nel ruolo. Altrimenti non sarebbe possibile spiegarci perchè il Parlamento, così geloso del controllo finanziario, accordasse al Governo la facoltà di aumentare il personale, senza una legge preventiva e speciale, e unicamente in corrispondenza allo sviluppo continuo e rapido di questo servizio. Se non fosse pel fatto che più di due anni nessun agente poteva rimanere fuori ruolo, e che quindi l'accesso nei ruoli era per tutti automatico, il Parlamento non avrebbe mai rinunciato alla prammatica tradizionale, per cui i quadri organici non si ampliano se non mercè una legge speciale.

L'articolo 5, sempre nello stesso spirito e in coerenza agli stessi principi, dice che « la nomina del personale di nuova assunzione non diviene definitiva se non in se-

guito a conferma, dopo un biennio di lodevole servizio in prova. *L'impiegato, l'operaio e l'agente subalterno, che non ottenga la conferma, è licenziato* ».

Dunque, dopo due anni, o si è licenziati, o si entra in organico.

Ora, vi è qualcuno al mondo, vi è Consiglio di Stato, seconda sezione o sezioni riunite, come più vi piaccia, che possa trovar modo di cavillare, di fronte a disposizioni così chiare? Assolutamente no.

Infine, nelle disposizioni transitorie, se potesse rimanere alcun dubbio, si conferma lo stesso principio.

L'articolo 16 fece entrare in ruolo tutte le telefoniste, gli apparecchiatori, gli operai e gli agenti di ogni qualità, o ereditati dalle Compagnie, o in seguito stati assunti dal Governo, allo scadere dei due anni (termine massimo) di servizio. Era quindi riconfermato col fatto che il sistema delle categorie avventizie, delle sub-categorie, delle categorie fuori ruolo, o fuori legge, si riteneva definitivamente e irrevocabilmente abolito.

Dopo ciò parrà a tutti un fuor d'opera ricercare altre conferme di interpretazione autentica nella relazione dell'onorevole Aguglia ed in quella dell'onorevole Schanzer. Quest'ultima, per esempio, a pagina 7, parlando del personale fuori ruolo delle telefoniste, si esprime testualmente così:

« Perchè questo personale abbia dinnanzi a sé un avvenire, nell'articolo 3 si propone che ad esso siano riservati i posti del quadro IV, e che il passaggio in pianta avvenga dopo due anni di servizio in qualità di personale completivo ».

Lo stesso dice (pagina 8) per il personale subalterno o di III categoria:

« Accolta la norma dell'articolo 3 per quanto concerne il passaggio in pianta, dopo un determinato tempo, dei telefonisti fuori ruolo (norma che trova riscontro in quella sancita dalla legge 19 luglio 1907, n. 515, all'articolo 18), perchè la norma stessa potesse avere esecuzione, occorre l'autorizzazione di aumentare di conseguenza i posti del quadro IV della tabella B; e tale autorizzazione viene appunto conferita con la disposizione dell'articolo 4 ».

E, notato come « questo articolo contiene inoltre la facoltà di aumentare i posti degli operai meccanici ecc., e degli apparecchiatori e guardafili, in relazione alla necessità del servizio e alle somme stanziare in bilancio », l'onorevole ministro si richiamava all'analoga disposizione (articolo 17) dell'or-

ganico postale-telegrafico, adducendo come uguale necessità debba condurre, anche per gli agenti telefonici, al medesimo effetto.

Anche pel personale superiore, agli articoli 5 e 6, si stabilisce che i nuovi assunti « debbono sottostare ad un periodo di prova della durata fissa di due anni... ». E, tornando al personale di commutazione (pagina 9), soggiunge il ministro, che con ciò s'intende dare a tutto il personale, uomini e donne, « una formale garanzia di carriera ». Se, dopo ciò, c'è ancora qualcuno che dubiti sulla interpretazione della legge, non ha che da consultare la relazione Aguglia della Giunta generale del bilancio: nella quale dopo essersi avvertito (pagina 2) come « ragioni elementari di giustizia imponevano di stabilire per il personale telefonico condizioni di carriera che equivalessero a quelle fatte all'altra parte del personale », concetto ribadito quasi ad ogni pagina della relazione; non solo si riafferma nei più chiari termini, in base alla facoltà di aumentare i posti dei quadri a norma dei bisogni, il diritto assoluto dei fuori ruolo di passare in pianta automaticamente allo scadere dei due anni (pagina 22 e *passim*); ma si discute anzi (pagina 25) se per le telefoniste, ad esempio, il tirocinio di due anni non sia da reputarsi eccessivo; e si risponde che non dee parer tale, « ove si consideri che le telefoniste sono assunte in qualità di avventizie in età giovanissima », per cui il loro ingresso in pianta può avvenire assai presto, e « i due anni di servizio avventizio sono poi immediatamente riguadagnati », ecc., ecc.

Rinunzio a scovare altre conferme, perchè non si dimostra con citazioni la luce del sole. Concludendo: è principio acquisito dalla nostra legislazione, sanzionato in queste leggi, che sono aboliti gli avventiziati, che gli organici abbracciano tutto il personale, che, dopo due anni di prova, si entra in organico, che per tutte le carriere è assegnato inderogabilmente un minimo di stipendio.

E ben posso dispensarmi da ricordare, a maggior documentazione, la famosa legge di elevamento dei minimi di stipendio, numero 575, del 25 giugno 1911, nella quale si cresimavano gli identici principî: la definitiva scomparsa di categorie di personale a stipendio inferiore al minimo (pagina 3 della relazione Ciuffelli, ministro proponente, 29 novembre 1910, numero 603 dei nostri disegni di legge), e si dichiarava (pagina 4) che, « trattandosi di benefici, concernenti i minimi di carriera, non ne potevano essere esclusi gli impiegati e gli agenti dei telefoni ».

Ci si disse allora dal Governo: ecco che non vi è più nessun impiegato, nell'Amministrazione telefonica, che sia pagato con stipendi vergognosi, con quei tali stipendi di fame, contro i quali avevamo tanto combattuto e che l'onorevole Giolitti dichiarava disastrosi nell'interesse dello Stato, per le agitazioni e per gli effetti di malcontento, che producevano. Ci si disse: potete essere contenti; per quello, che può dare il convento, noi abbiamo fatto tutto ciò che potevamo.

Infatti quella legge non provvedeva per l'avvenire soltanto: essa si applicava a tutto il personale esistente e regolarizzava il passato.

« Tutti gli impiegati ed agenti dei telefoni (articolo 6 delle disposizioni transitorie) che al primo gennaio 1911 si trovavano in ruolo con stipendio inferiore a quello minimo fissato dalla presente legge... passano, dalla stessa data, al detto stipendio minimo e, dalla data medesima, decorrerà per essi il nuovo periodo di avanzamento, eccetera, eccetera. »

Ed ecco che, un bel giorno, dopo un'attesa di tre anni dalla data della legge del 1909, e precisamente il 16 maggio 1912, viene alla luce il nuovo regolamento, il quale mette semplicemente sotto i piedi tutto questo, si dimentica della legge che deve applicare, si ride di tutti i discorsi dei deputati, dei ministri, della Giunta del bilancio, e di tutte le relazioni, di tutte le discussioni, si infischia di tutto ciò che è impegno solenne del Governo di fronte al Parlamento, al personale, al paese, e crea di nuovo quelle categorie di avventizi, di fuori ruolo, di fuori legge, di privi di stabilità, di privi di carriera, di pagati al disotto di ogni stabilito minimo di stipendio, che il Parlamento aveva abolito. In altri termini, il regolamento per l'esecuzione della legge, tradisce, sopprime, mette nel nulla la legge!

La legge 19 luglio 1909, la nostra legge fondamentale in questa materia, ha stabilito che, per ogni categoria, le ammissioni si fanno allo stipendio minimo dei vari quadri delle tabelle A, B, C, che le telefoniste entrano in pianta dopo due anni di prova in qualità di telefoniste complete, che perciò il numero dei posti, tanto delle telefoniste come degli operai meccanici, apparecchiatori, ecc. può essere aumentato in sede di bilancio, e via via? Or bene, dopo tre anni, dal giugno 1909 al maggio del 1912, dopo lunga ponderazione, viene fuori

un regolamento, il quale dice tutto l'opposto, e nella forma curiosa che ora spiegherò!

Non è forse inutile, per la completa esattezza, ricordare che, fin dal 20 ottobre 1907, poco dopo la legge del riscatto, un regolamento provvisorio era stato emanato, secondo il quale (articoli 1 a 4) si divideva il personale telefonico in personale di ruolo e personale fuori ruolo, e nel personale di ruolo si comprendevano tre categorie: una prima categoria tecnico-amministrativa e contabile, una seconda categoria d'ordine e di commutazione, ed una terza categoria di agenti operai e subalterni; il personale fuori ruolo comprendeva gli impiegati completivi di commutazione, i gerenti di posti pubblici e gli operai avventizi.

La seconda categoria di ruolo, dunque, comprendeva tutte le telefoniste ed i telefonisti, all'infuori di quei *completivi*, che, come abbiamo udito a sazieta, non rimanevano tali che due anni al massimo; e la terza, sempre di ruolo, comprendeva (articolo 4) gli allievi guardafili e gli allievi apparecchiatori. Questi dunque erano in ruolo.

Anche questi criteri sono stati sovvertiti nel nuovo regolamento, il quale comincia, all'articolo 7, a rimangiarsi il principio del diritto dei telefonisti e delle telefoniste di passare in pianta dopo due anni di prova, salvo che si venga licenziati.

Per questo articolo 7, che cancella la legge organica, « i posti di telefonista e dattilografa a lire 1,200 di stipendio minimo, *che risultino disponibili*, sono riservati, secondo l'ordine di anzianità, ai telefonisti e alle telefoniste complete che abbiano compiuto il biennio di prova ».

La limitazione ai « posti che risultano disponibili » e « l'ordine di anzianità » significano che non più dopo due anni si entra in pianta, ma quando vi saranno posti disponibili, e quando si avrà una anzianità, che non ha più nulla a che fare coi famosi due anni.

Gli articoli, poi, 62, 63, 66, 67, 68, 69 che riguardano le ammissioni alla terza categoria, e cioè ai posti di operai meccanici, di apparecchiatori, di guardafili, di commessi, di operaie e commesse, rimandano ad altre categorie di fuori-ruolo, di sub-apparecchiatori, di sub-guardafili, di sub-commessi, di sub-operai, sotto il nome di allievi guardafili, di allievi-apparecchiatori (che il Regolamento provvisorio, come ricorderete, elencava nel personale di ruolo), di fattorini, ecc. ecc.; i quali nulla hanno a che fare coi fuori-ruolo della legge, ossia

cogli agenti del biennio di prova; ma costituiscono vere e proprie categorie di nuova creazione, in contraddizione coi principi informativi dell'organico, senza alcuno sbocco di carriera, e che possono rimanere a ingombrare la compagine dell'Amministrazione, coi lauti stipendi di lire 1,10, di lire 1,50 al giorno, di 2,10, 2,50, 3 lire al massimo, molto al di sotto quindi degli stipendi minimi, per un tempo assolutamente indeterminato; salvo essere iscritti in un albo e avere certi diritti di passaggio in pianta se ed in quanto vi siano posti disponibili, mercè esame di concorso, ecc., ecc.

Indugiamoci su una sola questione: quella delle telefoniste, poichè i casi sono tutti analoghi e *ab uno disce omnes*.

Come già dissi, la legge non riconosce che due specie di personale di commutazione: i telefonisti di ruolo, uomini o donne non monta, e i cosiddetti *completivi*, che rimangono per non più di due anni nel peristilio del ruolo, in attesa di varcarne la soglia. E la debbono varcare a giorno fisso, salvo il caso di cattiva prova, per cui fossero licenziati per incapacità. Già vedemmo coll'articolo 7 del regolamento sostituirsi al criterio dei due anni quello dei posti disponibili e l'ordine di anzianità. Non si intende come questa anzianità possa nascere, al di là dei due anni, dacchè, a norma dell'articolo 5 della legge, riprodotto nell'articolo 8 del regolamento, gli impiegati e gli agenti in prova, al compiersi dei due anni, se non sono confermati ed entrano in ruolo, debbono venir licenziati.

Ma il portentoso, l'incredibile del regolamento è che, al disotto di questi completivi, o per lo più di queste complete, che formano il primo scalino, viene creata, inventata, una nuova sub-categoria, quella delle avventizie, una specie di limbo infernale, da cui escono, se pur riescono ad uscire, le complete. Le avventizie non sono neppure noverate fra il personale fuori ruolo (articolo 76), sono fuori anche del « fuori-ruolato ».

È detto all'articolo 79, che « i posti di telefonista e di dattilografa completa sono conferiti in misura corrispondente alle vacanze verificatesi fra le telefoniste e le dattilografe effettive, e che il conferimento avviene mediante esami di concorso, per metà fra le avventizie retribuite a giornata, di cui al seguente articolo 82, e per gli altri due quarti fra le supplenti nubili delle succursali o le orfane d'impiegati, ecc. e fra le nubili estranee ».



E all'articolo 82 leggiamo che « le avventizie sono reclutate per disposizione del direttore generale, entro i limiti delle assegnazioni di bilancio e a mano a mano che le esigenze del servizio lo richiedono... in numero non superiore a quello necessario per sostituire le telefoniste e dattilografe effettive, complete e avventizie che abbandonino il servizio definitivamente, aumentato in ragione del 3 per cento dei nuovi abbonati urbani e del triplo delle nuove linee interurbane ».

Queste avventizie « sono chiamate a prestare servizio a turno, limitatamente ai giorni in cui sia necessario sopperire a temporanee deficienze di personale o a straordinari bisogni »; e sono retribuite, per ogni giornata di lavoro, con lire 2.20 per il primo anno dalla loro abilitazione, con lire 2.50 per i tre anni successivi, con lire 3 in seguito. Frattanto sono iscritte in un albo, d'onde, se rimangono nubili, se sono diligenti e rispondono sempre alle chiamate, acquistano il diritto... a che cosa? Non a diventare telefoniste, e neppure a diventar complete; ma a prender parte a nuovo esame di concorso, se e quando piacesse di bandirlo all'Amministrazione, che non prende alcun impegno in proposito, che lo bandirà se troverà che vi siano vacanze da colmare; per cui l'avventiziato può durare la vita eterna, anche se (come si è annunciato) venissero soppressi i limiti di età per i concorsi delle avventizie ai posti di complete.

Ciò, che si è detto per le telefoniste complete ed avventizie, può ripetersi per gli allievi-apparecchiatori, per gli allievi-guardafili, per i fattorini, per le commesse ed operaie fuori ruolo, che formano nuove compagnie non previste dalla legge, anzi vietate dalla legge, in contraddizione con la legge, con stipendi inferiori, senza carriera, in dispregio delle norme che avevano disciplinato l'avventiziato.

E sorvolo sugli ultimi articoli, sulle disposizioni transitorie, perchè sono pur sempre ispirate ai criteri che ho già detto, e anche perchè, soffermandomi su di esse, lederei certamente la Camera.

Riassumendo: voi avete fatto questo ingegnoso ragionamento: noi abbiamo promesso con una legge al paese e al Parlamento che tratteremo i nostri impiegati in un determinato modo; ma noi abbiamo parlato degli impiegati di ruolo, e di quelli fuori ruolo che tutti dovevano entrare nel ruolo dopo due anni di prova; ma noi oggi inventiamo delle nuove categorie, che non

hanno a che fare con quelle di cui si occupava la legge; non importa che rispondano alle stesse funzioni, che comprendano esattamente gli agenti di quel servizio che la legge ha voluto disciplinare a quel modo; noi mutiamo i nomi, e in questo modo noi creiamo un nuovo esercito di personale, in condizioni perfettamente opposte a quelle che la legge ha voluto.

Tutto questo è superiore ad ogni credibile. Tutto questo non fu preveduto, perchè metto pegno che di un fatto somigliante non esiste alcun precedente negli annali politici e legislativi di nessun paese. E si osa soggiungere, a difesa, che la legge, la quale ha stabilito questo stato economico dei vostri impiegati, preannunziava che il regolamento avrebbe stabilito le norme per applicarla. Certamente, ma non per abolirla, non per contraddirla e sostituirla, non per poter fare l'opposto di quel che la legge ha stabilito. La verità è che questi, che per comodo chiamate avventizi, e che nell'articolo 82 presentate, a proposito delle avventizie telefoniche, come gente che presta servizio alla giornata, per sopperire ad eccezionali bisogni (e questo dite unicamente per confondere le idee e tentare di sfuggire al divieto dell'avventiziato permanente), tutto questo nuovo personale ha le identiche funzioni di quello a cui la legge provvedeva quando si approvarono gli organici.

Non vi è la minima differenza: sono chiamati tutti i giorni a fare lo stesso lavoro, soddisfacendo alle stesse esigenze, sottostando agli stessi doveri; è insomma il vostro personale, il personale telefonico, quello a cui credette di provvedere l'organico; soltanto, voi lo tenete fuori dell'organico; voi create un organico fuori e contro l'organico; voi foggiate e applicate una legge contro la legge. E nessuno lo sa meglio di voi.

E questo, del resto, non emerge soltanto da ciò che ho letto, ma è stato rilevato e denunziato a chiarissime note anche dalla Corte dei conti.

Eccomi al punto che accennai da principio. La Corte dei conti, incaricata per suo proprio istituto di controllare la legalità almeno esteriore dei provvedimenti vostri (o dei vostri direttori generali), quando cominciaste ad introdurre queste varie categorie di avventizi, respinse recisamente i vostri decreti.

Si principiò, salvo errore, il 25 febbraio 1910, con mandare alla Corte dei conti

un decreto di nomina di 100 telefoniste avventizie a lire 2.20 al giorno; poi cinque altri, il 30 maggio, per 23 fattorini avventizi a lire 2.20, per altri sei allo stesso salario, per quindici, e poi per trentanove a lire 1.10, e per una commessa; poi, il 20 giugno, per altre 135 telefoniste avventizie a lire 2.20; il 30 giugno, per 47 telefoniste complete, ancora a lire 2.20 al giorno; altro, lo stesso giorno, per due fattorini a 2.20; altro idem, per quattro a 2.10; altro, in un giorno imprecisato, per quattro a 2.20; il 27 agosto, un decreto per trentaquattro telefoniste avventizie a 2.20, e un altro per cinque fattorini a 2.10; insomma, con tredici decreti, in appena sei mesi, da febbraio ad agosto 1910, nominaste 316 telefoniste fra complete e avventizie, 98 subalterni avventizi, così detti « di fatica », e una commessa avventizia.

La Corte dei conti respinse questi tredici decreti come non legali e, malgrado le insistenze vostre, o dei vostri direttori generali, che con una serqua di note fecero ogni sforzo per indurla a consentirvi la registrazione, essa, anche a Sezioni riunite, vi rispose picche continuamente, osservando che, innanzi tutto, non potete invocare l'articolo 23 della legge 20 luglio 1907 (che in un punto accenna, come ho detto, a un « personale avventizio e di fatica ») mentre quel disposto, transitorio per l'indole sua, deve poi, per l'articolo 5 delle disposizioni preliminari al Codice civile, ritenersi abrogato dalla posteriore legge del 1909 che disciplina tutta la materia (e qui osservo che, se la Corte dei conti non guardasse alla sola apparenza formale delle cose, vi avrebbe obiettato che quel personale avventizio e di fatica dell'articolo 23 del 1907 non aveva nulla da fare, e basta leggere l'articolo in buona fede, col personale di commutazione). Soggiungeva la Corte che si deve ritenere illegittima la nomina di qualunque personale avventizio, perchè la legge non lo prevede in nessun modo, che, se poi dovesse servire a bisogni eccezionali, doveva nominarsi nelle forme e alle condizioni della legge Luzzatti del 1897.

Perchè voi avevate anche cercato d'ingannare la Corte dei conti (non parlo del ministro o del sottosegretario attuali, ma dell'Amministrazione) facendo credere che il personale avventizio, dei cui decreti di nomina domandavate la registrazione, viene nominato soltanto per far fronte a transitorie eccezionali necessità di servizio, e rimandato quando il bisogno cessa. Ciò era, e il Ministero lo sapeva, una solenne menzogna.

Era una solenne e consaputa menzogna, perchè questo personale, come ho già notato, sta continuamente in servizio, presta esattamente la identica opera del personale di ruolo, gode persino, secondo il regolamento, i suoi congedi annuali, a un disprezzo, come tutto il resto del personale. Malgrado tutte queste invenzioni, non avete ottenuto il consenso della Corte dei conti.

Avete citato l'azienda ferroviaria a sproposito, perchè anche lì, dopo due anni, pel regolamento, qualunque avventizio entra in pianta, se non è licenziato.

E tuttavia, non furbi abbastanza, in quella interessante corrispondenza, che ciascuno può consultare nel documento II, n. 9, degli « Elenchi di registrazioni con riserva » distribuiti nell'archivio della Camera il 24 giugno 1911, voi avete rivelato, tanto è vero che certe pignatte non han mai sufficienti coperchi, la segreta vostra intenzione, che è quella di comporre d'ora innanzi, tutta o la più gran parte della vostra Amministrazione con solo personale avventizio; perchè avete detto in un punto, o vi scappò detto confidenzialmente (la nota, in data 5 agosto 1910, reca la firma dell'allora ministro Ciuffelli, e si legge a pagine 30-33 del documento che ho ricordato) questa confessione meravigliosa: che, dato lo sviluppo rapido e continuo del servizio, se non ricorreste all'avventiziato, a questa gente che dite di chiamare per eccezionali bisogni, ma che, viceversa, sta in servizio tutti i 365 giorni dell'anno, salvo i congedi, l'Amministrazione « andrebbe a crearsi nel proprio seno un personale numericamente sterminato, alla cui sistemazione definitiva si dovrebbe tosto o tardi provvedere, con conseguenze incalcolabili per la spesa futura e per il debito vitalizio ».

Per cui voi dite, se le parole hanno un senso, che tutto lo sterminato personale, di cui avrete bisogno d'ora innanzi per lo sviluppo dei telefoni e che si dovrà centuplicare, voi intendete che debba essere personale avventizio, quello che la legge ha vietato. I nostri bravi organici, le nostre famose conquiste possono andare a dormire!

Ma, a dispetto della vostra strana insistenza, la Corte dei conti non « mollò ». Il rospo era proprio troppo grosso per poterlo trangugiare.

E, di fronte all'ultima minaccia, anzi alla intimidazione formale di registrare i decreti di nomina con riserva, in seguito a deliberazione 25 agosto di quell'anno del Consi-

glio dei ministri; ancora la Corte dei conti a Sezioni riunite vi risponde che, se voi volete violare la legge, essa non si presta.

« Considerato (si legge nella pronunzia 7 ottobre 1910) che quest'ultima legge (quella del 19 luglio 1909), la quale ha sistemato *ex-novo* tutta la materia relativa alla posizione del personale, non ha più considerato il personale avventizio; onde è da ritenere che la facoltà conferita al direttore generale dei telefoni con l'articolo 23 della legge del riscatto sia cessata dopo l'entrata in vigore della legge approvante il ruolo organico»; e considerato (soggiunge in sostanza) che quella facoltà non poteva essere che affatto provvisoria perchè, se si capiva che, nel primo momento, appena avvenuto il riscatto, potesse apparire lecito di provvedere in qualche modo ai bisogni del servizio anche con gli avventizi, poichè non c'era ancora un organico, l'ipotesi non è più concepibile, dacchè una legge di organico c'è, e dacchè ormai si è consolidata l'azienda; che non si può violare l'articolo 5 delle disposizioni preliminari del codice civile, per il quale la legge posteriore che regola tutta la materia abroga la legge anteriore; che, per giunta, non v'erano neppure stanziati i fondi in un qualsiasi capitolo del bilancio, e che quindi, anche per questo motivo, non si potevano approvare quelle nomine; la Corte dei conti, a Sezioni riunite, rifiuta ancora la registrazione ordinaria.

Il che non toglie che, essendo venuto alla Camera, un bel giorno, uno di quei documenti che i deputati si affrettano a studiare profondamente, quello cioè che ho citato poco fa, riguardante le registrazioni fatte con riserva dalla Corte dei conti; la Camera, su relazione del collega onorevole Scorciarini-Coppola, il solo di noi probabilmente che abbia letto, bene o male, quel documento... e la sua propria relazione, accordò sanatoria a quelle registrazioni con riserva, senza neppure la più fugace discussione.

Non è questo, io mi chiedo, non soltanto un esautorare la Corte dei conti, che potreste a dirittura abolire e fareste meglio; ma soprattutto, col non curare così il verdetto del magistrato che ha l'incarico di vigilare sulla legalità degli atti del Governo, a tutela delle leggi da noi approvate, non è questo uno schernire ed un gabbare noi stessi?

Conchiudendo: io non parlo per il passato, non mi riscaldo pei diritti acquisiti del

personale; parlo per il presente, parlo per la tutela della legge, del Parlamento, dei servizi dello Stato e dell'interesse del pubblico; parlo soprattutto quindi per l'avvenire.

Voi state abolendo la legge che abbiamo fatta e in cui abbiamo creduto di segnare alcune linee essenziali della politica tecnica delle poste, dei telegrafi e dei telefoni. E non è un caso isolato, si tratta di un sistema ben meditato e calcolato.

La legge sugli operatori telegrafisti, di cui giorni or sono ho parlato improvvisando (e prima di me ne aveva parlato con maggiore competenza l'amico Campanozzi), è l'evidente conferma di quello che dico.

Si creano sistematicamente, sotto apparenza di innocui ritocchi, nuove categorie di personale, con peggiori stipendi, con minori garanzie, violando le promesse e gli impegni più solenni, sovvertendo e rinnegando i criteri fondamentali che abbiamo in tal materia proclamati e codificati.

E, ciò che è peggio, tutto questo voi non lo fate già per obbedire ad un criterio nuovo di politica tecnica; poichè, se così fosse, se voleste anche trasformare tutto il passato portando qui nuovi progetti che, abolendo i ruoli aperti, il sistema delle carriere, le pensioni, ecc., si ispirassero a nuovi criteri più industriali, magari ai metodi americani, io sarei dispostissimo a discutere; ma, ripeto, voi non fate nulla di ciò; voi non portate qui nuove leggi organiche che riformino le vecchie; ma, con leggine che passano inosservate, con regolamenti in contraddizione stridente e diametrica con le leggi, tanto che giungono perfino a sopprimerle, con la creazione di nuove categorie di cui mutate il nome perchè non appaia, con mezzucci subdoli e con bugie, state distruggendo quel poco che, di logico, di buono di razionale, faticosamente si era ottenuto in fatto di politica tecnica dei pubblici servizi.

E ciò perchè vi illudete (non ne vedo altro motivo, perchè non posso presumere che lo facciate per malvagità) di risparmiare in questo modo qualche centinaio di migliaia di lire, creando nei vostri uffici una nuova sterminata falange di malcontenti, rovina dell'Amministrazione, ricorrendo a quel buon mercato che conduce l'uomo all'ospedale, alla lesineria insipiente del negoziante che fallirà!

Orbene, io debbo protestare contro questo sistema, offensivo per il Parlamento, rovinoso per i pubblici servizi, disonesto nei

rapporti col personale, ma sopra tutto disonesto verso il paese, che attende da noi una politica seria dei pubblici servizi.

Si può seguire il concetto dei liberisti e abbandonar tutto all'iniziativa privata; è una teoria, un criterio, una tendenza, sostenibile e degno di rispetto come qualunque altro; ma introdurre le statizzazioni a metà, riscattare un giorno i telefoni e fare poi una serie di nuove concessioni ai privati, di modo che la rete nazionale somigli al vestito di Arlecchino e nessuna unità e organicità nell'azienda sia più possibile; ma approvare gli organici e poi violarli, introducendo nuove sub-categorie di personale, straccione ed inetto necessariamente, ricostruendo cioè tutte quelle vergognose cose che avevamo finalmente soppresse; distruggere le leggi coi regolamenti; e tutto ciò per risparmiare qualche miseria; tutto questo no; meglio allora il liberismo completo.

Iniziamo una buona volta una politica onesta nei pubblici servizi, abbandonando questa politica miserabile e disonesta!

**PRESIDENTE.** L'onorevole ministro delle poste e dei telegrafi ha facoltà di rispondere.

**CALISSANO, ministro delle poste e dei telegrafi.** Mi rivolgo ai cari venti colleghi che assistono in quest'ora melanconica alla seduta perchè riconoscano il doloroso bivio in cui mi trovo.

O io rispondo a tutte le domande che l'onorevole Turati mi ha rivolto, e la discussione dovrà prolungarsi ancora per una mezz'ora almeno, oppure io mi limito a cenni molto rapidi, ed allora l'onorevole Turati, che ha finito il suo discorso accusando ancora una volta la politica disonesta del Governo (sono le consuete parole)...

**TURATI.** È questione di fatti!

**CALISSANO, ministro delle poste e dei telegrafi.** ...potrà qui, e fors'anche fuori di qui, fare intendere che il Governo continua nella sua politica disonesta, non rispondendo nemmeno alle osservazioni, alle istanze, alle raccomandazioni.

Io scelgo la via che il dovere mi detta: se alla fine del mio discorso, invece che in venti, non saremo rimasti che in due, l'onorevole Turati ed io, non ne sarà mia colpa.

L'onorevole Turati ha cominciato col proclamare, a titolo di scandalo, che la Camera è quasi vuota, non solo, ma che egli non ha raccolto per la sua interpellanza quel grande numero di firme che altre volte invece raccoglievano interpellanze di questo genere.

La Camera mi permetta una risposta franca. L'onorevole Turati ricerca la ragione di questa scarsità di numero in una specie di disinteresse pel fatto che ormai amici e colleghi suoi non hanno più a cuore quella massa elettorale a cui altre volte si appoggiavano, per portare davanti al Parlamento i voti e le istanze di quest'ultima.

Questa è la ragione che egli enuncia. Io gliene do un'altra, cioè che i suoi colleghi riconoscono che quando, chi è a questo posto, fa, come io faccio, il suo dovere con l'adoptare a tempo le disposizioni opportune per appagare non soltanto i voti degli interessati, ma anche per apportare quei temperamenti o misure le quali si appalesino necessarie nella esperienza delle cose e nello studio di chi ha la responsabilità del Governo, sentono, in un parola, la verità del proverbio che, cavallo che corre non ha bisogno di sprone.

Perciò se l'onorevole Turati è un solitario, non accusi altri, pensi forse all'inopportunità della sua insistenza, inopportunità tanto maggiore, quando egli sa da me, e per lettera e per dichiarazioni orali e, soprattutto, per enunciazioni precise fatte qui in occasione della discussione del bilancio, che il regolamento che si occupa dell'accoglimento parziale o totale delle esigenze dei telefonisti e delle telefoniste, non solo è già approntato da noi, ma è innanzi al Consiglio di Stato il quale lo esaminerà nella adunanza delle Sezioni riunite appositamente indetta per giovedì. Quindi, se è vero che le sollecitazioni vengono autorevoli e gradite sempre, non è men vero che tornano inopportune, superflue quanto già si è fatto, quello che si raccomanda di fare.

E vengo, con la maggiore brevità che mi sia consentita dall'argomento, alle due parti di cui si compone l'interpellanza dell'onorevole Turati.

Per tutto ciò che riguarda le opiniate violazioni di legge, vi è una causa promossa da alcuni interessati avanti il Consiglio di Stato.

Or bene, in materia, non potrei, senza mancare di rispetto al Collegio che deve giudicare ed alle stesse parti ricorrenti, intavolare qui una discussione in merito per resistere con vecchi o con nuovi argomenti alle pretese violazioni di legge che si dicono compiute... (*Interruzioni del deputato Turati*).

Abbia pazienza, onorevole Turati, io l'ho ascoltata con una serenità, con un riserbo ed anche con un rispetto che ella dovrebbe imitare.

Intendiamoci bene: non credo di sfuggire alla questione. Si tratta di vedere se nell'applicazione pratica della legge siasi, con disposizioni regolamentari, violata la legge stessa, specialmente con il così detto istituto dell'avventiziato. Ora se l'onorevole Turati mi domanda quale sia il mio convincimento sulla questione, io rispondo che non interpreto qui, durante la contestazione che sta davanti al Consiglio di Stato, la legge ed il regolamento. Ma se l'onorevole Turati domanda a me come intendendo di regolare d'ora innanzi l'avventiziato, io, colla solita mia franchezza, gli dirò il mio parere. Non ritengo che vi possa essere un avventiziato perpetuo, ma un avventiziato che rappresenti soltanto un espediente temporaneo per esigenze dell'Amministrazione. Il personale avventizio per me, dovrà essere costituito da quel personale che occorra per i bisogni fluttuanti del servizio e che debba essere chiamato a prestare servizio in condizioni eccezionali o per condizioni transitorie sia pure rinnovantisi in certe occasioni. Questo personale avventizio dovrebbe essere chiamato a prestare l'opera sua soltanto a comodo dell'Amministrazione e quando l'Amministrazione ne abbia uno speciale bisogno, e quindi dovrà essere remunerato con un compenso informato alle condizioni di precarietà del servizio che esso presta; non dovrà essere retribuito con gli stessi criteri di coloro che entrano al servizio permanente dello Stato con tutti i diritti che al personale permanente debbono essere riconosciuti.

Coerentemente a questo concetto io respingo il principio che si debba ammettere un avventiziato permanente o un avventiziato per lunga serie di anni che assumerebbe quasi una forma uguale a quella del personale permanente.

E seguendo questo pensiero se non posso giungere ad una applicazione diversa della legge e del regolamento potrò invece studiare una modificazione legislativa o regolamentare: non intendo in questo momento di interpretare ciò che sia stato il concetto della legge e del regolamento, perchè ciò, ripeto, è demandato alla decisione del Consiglio di Stato nella contestazione portata davanti ad esso.

Debbo anzi riconoscere, per lealtà, che se i testi della legge e del regolamento permettono dei dubbi, quali quelli sollevati dall'onorevole Turati, e se io dovessi accettare una discussione in questo momento, dovrei contrapporgli molti altri argomenti

che dimostrano lo spirito delle disposizioni in materia e che autorizzano, non per capricciose mire di ministri o direttori generali, l'applicazione della legge nel senso che finora nella maggior parte dei casi fu fatta. Ma, ripeto, questo deve essere tema estraneo alla nostra discussione.

Veniamo a quelle che sono le richieste dell'onorevole Turati o per meglio dire del personale, alle quali posso rispondere.

I voti presentati di modificazioni al regolamento per un trattamento, non dico di favore, ma di maggiore considerazione a certe classi di agenti, hanno dovuto essere tutti a lungo esaminati, data la loro importanza e le loro conseguenze.

Ne farò una rassegna rapidissima perchè è bene che l'impressione della Camera sia completa e non si creda che si venga qui a dire soltanto delle frasi.

Una delle questioni è quella delle note informative. Su queste note informative e sulla mancanza di garanzia che presentavano queste note, si sono esposti molti desideri e molti voti; e sono lieto ora di dichiarare all'onorevole interpellante ed alla Camera che i desideri espressi sono stati accolti. Le modificazioni che si sono introdotte all'articolo 45 in correlazione agli articoli 25, 26 e 30 della legge, riguardano non solo le caratteristiche relative alla condotta morale, alla subordinazione, alla disciplina, alla diligenza ed alla operosità, ma ancora riguardano il requisito dell'istruzione generale e la conoscenza del servizio.

Le attuali disposizioni furono modificate nel senso che vengono comunicate anche in quella parte in cui prima erano sottratte al controllo degli stessi interessati. Mi pare, è un concetto liberale introdotto nella riforma, perchè l'interessato conosca in tutte le sue modalità il cartello, ripeto, che si riferisce alle sue qualifiche, onde egli a tempo possa fare le sue osservazioni, possa proporre le sue difese in proposito.

Altre acerbe critiche si facevano all'articolo 45 del regolamento che disciplina il trattamento delle telefoniste le quali si trovassero nelle condizioni previste dalla legge per passare a matrimonio.

Comprenderà la Camera che dopo la dichiarazione da me fatta l'altro ieri, di accettare le conclusioni della Commissione di medici igienisti perchè il matrimonio sia concesso senza limitazione e non più sotto le condizioni imposte dal regolamento e dalla legge, non è più il caso che io mi soffermi in queste disposizioni le quali do-

vranno avere una larga modificazione quando il progetto di legge, che io ho promesso di presentare alla Camera, verrà dal Parlamento approvato.

E passo innanzi. Vi era tra i voti presentati quello delle modificazioni relative alla legge sugli infortuni. Perchè, si diceva, l'applicazione che se ne fa per gli operai addetti al servizio telefonico è più rigorosa o ingiusta in confronto di altre categorie di funzionari dipendenti dallo Stato. Ora anche qui sono lieto di poter dichiarare alla Camera, e spero che ne prenda nota anche l'onorevole interpellante, che la disposizione regolamentare fu modificata cioè nel senso che sia accordata ai cosiddetti infortunati (uso la parola consueta, per quanto questa parola non sia la più precisa e non credo sia registrata ancora dal vocabolario della Crusca) con la conseguenza della inabilità temporanea la retribuzione normale per tutta la durata della inabilità, con un massimo di tre mesi dal giorno dell'avvenuto infortunio.

Basta il confronto delle disposizioni nuove con le disposizioni vigenti per vedere fino a che punto di larghezza abbia creduto, chi ha l'onore di parlarvi, di accordare a questo personale gli invocati benefici.

È vero che presso altre Amministrazioni, quale ad esempio l'Amministrazione ferroviaria, il trattamento ha qualche larghezza maggiore. Ma la Camera comprenderà che altra cosa è per l'infortunato delle ferrovie, il quale generalmente soffre delle colpe altrui: cioè l'infortunio non è prodotto dalla noncuranza propria, ma il novanta volte su cento dipende da altre cause estranee alla sua volontà, alla sua diligenza. Altro è invece l'infortunio nei casi consueti del lavoro telefonico, perchè ha sempre una qualche connesità con la opera o con la negligenza dell'infortunato. Mi pare che i concessi benefici siano tali da soddisfare ogni legittima domanda.

Si chiedeva, a maggiore garanzia del personale, che fosse modificato l'articolo 75 del regolamento che stabilisce la formazione del Consiglio di disciplina nel senso che le deliberazioni di detto Consiglio debbano essere sottoposte al visto del ministro o, per sua delega, del sottosegretario di Stato.

Si è accolta questa idea. Si è detto, cioè, che il ministro intervenga col suo visto o vi intervenga per esso, delegato, il sottosegretario di Stato nei deliberati dei Consigli di disciplina. L'onorevole Turati scherza an-

che in questo argomento, perchè nella affannosa ricerca...

TURATI. Nell'interesse del personale.

CALISSANO, *ministro delle poste e dei telegrafi*. ...nella ricerca di tutto ciò che può essere materia di accusa contro di noi, egli sorridendo dice che l'intervento del ministro o del sottosegretario di Stato non rappresenta una garanzia. Onorevole Turati, non mi faccia ricordare che ella ha avuto altro concetto in altra occasione, dei sentimenti e dell'equità del ministro; e che ad ogni modo, se il personale ha creduto di fare questa istanza per sua garanzia e il ministro accoglie questa istanza, lei dovrebbe essere lieto e non deve credere che l'intervento del ministro, o del mio carissimo collaboratore, possa essere a danno del personale.

All'articolo 79 viene la questione più grave che riflette il limite di età per le avventizie che dovrebbero essere passate in ruolo. Ora questa, onorevoli colleghi, che era una delle disposizioni ostacolanti questo desiderato passaggio, fu oggetto, mi si lasci dire, di diligentissimo studio per parte di chi ha l'onore di parlare.

Io ho creduto che per le così dette avventizie, le quali abbiano prestato un servizio diligente e lodevole (parlo di quelle che sono ora in servizio), debba essere tolto ogni limite di età. Qualunque sia l'età loro, debbono tutte essere ammesse ai concorsi per il passaggio in ruolo. Perchè parve a me iniquo, che chi ha prestato un servizio da tanto tempo, certo da oltre un anno, e soltanto perchè i posti non vi erano in quel determinato momento, compì il venticinquesimo anno, trovi in questo solo fatto un motivo per essere escluso. Non mi parve, ripeto, nè equo, nè conveniente. Ecco perchè questo limite di età si è completamente soppresso per il personale attualmente in servizio.

Per l'altro personale, per una parte, per quella cioè che è costituita dalle ex supplenti nubili, provenienti dalle ricevitorie postali e telegrafiche, si è detto che basti pure il periodo di un anno di servizio e si è aumentato da 25 a 28 anni il limite massimo di età per le supplenti stesse.

E vengo rapidamente alla questione che riflette gli applicati che provengono dall'Amministrazione postale e telegrafica, (nella quale già conseguirono l'idoneità a capi d'ufficio) qualora essi ottengano il passaggio al quadro primo della stessa tabella e dopo che abbiano conseguito uno stipendio di lire 3,000 o uno stipendio superiore. A co-

storo, nelle modificazioni al regolamento (ed era anche questo uno dei voti presentati) sarà fatto il migliore trattamento previsto dall'articolo 18 del regolamento 16 maggio 1909, n. 341 e dall'articolo 4 della legge 19 luglio 1907, n. 515.

E vengo alla classe degli operai meccanici, sulla quale s'è anche trattenuto l'onorevole Turati.

Troppo a lungo m'indugerei, e stancherei certamente la Camera, se volessi qui discutere dell'interpretazione finora data alla legge e delle necessità che potevano giustificare, fino a questo momento, le norme fin qui seguite.

Consenta pertanto la Camera che io, senza leggere tutte le varianti introdotte all'articolo 124 che riflette la condizione di questi operai, dica brevemente che pel passaggio ai posti di meccanico verificatore e riparatore ed a quelli d'apparecchiatore, contemplati nella tabella C, a quelli che sono in servizio, è fatto uno speciale trattamento mediante una disposizione transitoria a loro favore, pur mantenendo il principio di una discriminazione tra essi, perchè una differenza deve essere stabilita tra chi è meccanico verificatore o riparatore e l'operaio semplice.

Ora, io ho creduto, con le disposizioni regolamentari che, ripeto, stanno, per l'approvazione, al Consiglio di Stato, ho creduto di stabilire che gli attuali operai straordinari siano esonerati dal corso di istruzione e dall'esperimento di cui nell'articolo 87; e, rimanendo le altre disposizioni, siano altresì esonerati dall'esame d'idoneità, prescritto dall'articolo 124, e facciano passaggio alla posizione di fuori ruolo, a misura che i posti si rendano disponibili, con diritto a passare, a suo tempo e senz'altro, in ruolo, nel quadro secondo della tabella C, mediante la semplice esibizione del titolo di studio di cui all'articolo 89, cioè il certificato di passaggio dalla terza alla quarta elementare.

Certo, a questo riguardo una difficoltà si presenta. Ricorderà la Camera che fuvi un'agitazione nella quale fu deciso, a scopo di pressione o di protesta, di non prender parte ad un esame bandito per posti di meccanico.

Si credette con tal mezzo di indurre il Ministero a desistere dall'esame che dagli operai non si voleva; ma l'esame vi fu e taluni, benchè pochi, vi presero parte.

Ora, sia pure che, con larghezza, si giunga, con la nuova disposizione, a dare a tutti

l'esenzione dall'esame; ma comprenderà la Camera che tanto coloro che si presentarono ed ebbero la prova infelice, quanto coloro che non si presentarono, non potranno certo equamente, pur essendo ammessi a passare senza esame, uguagliare o precedere nel ruolo coloro che si sono presentati ed hanno con esito vittorioso subita la prova.

Quindi, anche questa che era una grossa questione per alcuni, è risolta nel senso che l'esenzione dall'esame sarà data, ma con quelle cautele che sembrano d'equità e di giustizia.

Altrettanto avrei a dire per tutto ciò che riguarda i guardafili ed i giuntisti. Il principio d'equità che ci ha guidato nelle altre riforme a favore degli operai straordinari pel passaggio a meccanico o riparatore, ci guida in questo, stabilendo un analogo trattamento per gli operai straordinari sul passaggio a guardafili o giuntisti.

Infatti una disposizione generale, che adesso indico, dell'articolo 124-ter, il quale potrà anche avere un altro numero nelle disposizioni definitive, estende a tutti questi agenti dopo che siano dichiarati idonei alla nomina fuori ruolo le disposizioni relative agli infortuni, alle malattie ed ai congedi. Anche questo è un voto di detto personale.

Infine io mi sono preoccupato di stabilire una disposizione transitoria a favore degli attuali agenti ed operai fuori ruolo, che alla data della pubblicazione del presente regolamento si trovino in servizio e i quali, secondo le disposizioni del regolamento, non potrebbero prendere parte al concorso. E con una disposizione transitoria ho creduto anche di poter definire la posizione incerta di costoro, dicendo che gli operai fuori ruolo, che alla data del regolamento si trovino in servizio e sempre quando prestino lodevole servizio, potranno prendere parte ai concorsi che verranno indetti per i posti vacanti anche se abbiano superato il limite massimo di età.

Io a questo punto non avrei altro da aggiungere. Confidare che l'onorevole Turati dica di essere soddisfatto...? (*Si ride*) sarebbe veramente grande ingenuità.

TURATI. Si figuri!

CALISSANO, ministro delle poste e dei telegrafi. Io credo che ci sia un po' di deformazione professionale (la subiamo tutti, noi ministri ed anche i deputati) in quella costante abitudine di non trovar mai nulla di buono, di opporre in ogni momento e in ogni occasione a tutto e a tutti le critiche le più feroci...

TURATI. Se siamo stati fradici ministeriali!

CALISSANO, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Col ministro delle poste e telegrafi non lo ricordo: ricordo tutte le sue prove, che mi sono graditissime, di amicizia personale, e non lo dico per complimento, perchè ella sa quale stima mi lega a lei; ma qui parliamo della deformazione professionale, del deputato di opposizione.

In materia di poste, telegrafi e telefoni, è possibile che in tutto quello che facciamo nulla si trovi di buono? Vinca, una volta tanto, onorevole Turati, la sua resistenza, lo applaudiremo qui e sarà poco, ma l'applaudiranno anche fuori di qui, e dica una buona volta che c'è anche motivo di essere soddisfatto in quanto ho dichiarato: ella può farlo impunemente, pur stando a quel posto e mantenendo quella che è la sua attitudine. Veda, onorevole Turati, anche se ella non si dichiara soddisfatto, io penso che nel suo cuore sia soddisfatto. (*Approvazioni*).

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

TURATI. In realtà la dichiarazione l'ha già fatta per me l'onorevole ministro, presumendo che io non sarei soddisfatto e attribuendone la cagione a una mia deformazione professionale.

CALISSANO, *ministro delle poste e dei telegrafi*. La subiamo tutti.

TURATI. Ma non è esatto. Ella non è tenuto, per sua ventura, ad aver letto le mie « opere complete », se no saprebbe quanti inni di lode io e i miei amici abbiamo inalzato a parecchi suoi predecessori, all'onorevole Stelluti-Scala, tanto rimpianto, per esempio, ed anche all'onorevole Schanzer...

CALISSANO, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Storia antica.

TURATI. ...in tutte quelle occasioni, in cui ci parve che essi si ispirassero a un concetto organico dei servizi pubblici e lo seguissero con coraggio, malgrado le difficoltà specialmente derivanti dal suo collega di destra (*Accenna al ministro del tesoro*), e attuandolo, sia pure gradualmente, per quanto era possibile.

Ad ogni modo, le mie parole, le mie contumelie miravano a colpire le cose, non le persone: l'onorevole ministro lo ha compreso, ed io lo ringrazio. Ma il sistema, contro cui sono insorto, è pessimo a tal segno che nessuna ingiuria mi parrebbe soverchia a suo riguardo, perchè è la rovina dei servizi pubblici italiani, è la rovina soprattutto, questo lo deploro anche come socialista,

della evoluzione dello Stato verso il tipo di Stato industriale, verso lo Stato del lavoro, verso lo Stato del progresso, verso uno Stato che tenda a limitare gli abusi e i parassitismi del capitalismo e, mano mano, a subentrarvi.

Ringrazio l'onorevole Calissano di aver risposto a quello, che, veramente, io non mi ero dato la pena di chiedergli; e cioè di avermi parlato di varie concessioni minori, con le quali egli intende di corrispondere ai voti del suo personale. Egli mi ha detto di più di quanto io domandavo, perchè ha parlato del matrimonio delle telefoniste, degli infortuni, delle note informative, e così di seguito. Io non mi ero fermato su queste minori cose, perchè non volevo diminuire con esse l'importanza della questione capitale e centrale; ed è per questo che sorrisi, e non per irriverenza, sentimento che è lontano dall'animo mio, quando ci parlò del desiderio, che avrebbero gli impiegati, di essere condannati piuttosto dal ministro, o dal suo sottosegretario, che da altre persone.

CALISSANO, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Facciamo tanti atti di pietà!

TURATI. Quando abbiamo discusso la legge sullo stato giuridico, noi abbiamo sostenuto, in fatto di procedimenti disciplinari, una magistratura alla tedesca, indipendente dal ministro, che non fosse parte in causa nelle contese che dovrebbe giudicare. Del resto, dato l'infelice sistema che vige in Italia io non avrò certo da dolermi se, in taluni casi delicati, dovranno intervenire perso, nalmente il ministro o il sottosegretario, perchè essi, certo meglio d'altri, sono in grado di intendere come certi processi disciplinari, instaurati a mero scopo di rappresaglia o di intimidazione, in danno per esempio d'un funzionario soltanto per avere egli denunziato quelle stesse ingiustizie che noi portiamo alla Camera, e aver chiamato pane il pane, o, come scrisse un poeta: « barba la barba, e non l'onore del mento », sono offese, più ancora che alla libertà, al senso comune.

Io non posso, ad esempio, non compiacermi che voi abbiate seppellito in archivio quell'assurdo procedimento contro Giorgio Ottolenghi, il cui delitto era stato di aver detto, assai più blandamente e rispettosamente, alcune delle cose di fatto, che io stesso ebbi oggi l'onore di dichiarare e di documentare alla Camera.

Ma, sul punto sostanziale della questione io non potrei davvero dichiararmi soddisfatto.



Su questo punto sostanziale l'onorevole Calissano astrattamente ha proclamato una bellissima teoria, che però in pratica è smentita dai suoi fatti, e non è neppure rispettata dalle sue successive odierne dichiarazioni. Egli ha detto: sono d'accordo con l'onorevole Turati nel pensiero che non è ammissibile, e non dovrà più esistere in avvenire, quella contraddizione in termini che è l'avventiziato permanente. Il lavoro avventizio, nelle nostre Amministrazioni, non dovrà mai essere altro che un momentaneo ripiego in un momento di inondazione, quell'inondazione che può avvenire per i telefoni, come avviene per i fiumi; ma, al di là di questo, l'avventiziato non deve esistere.

Questo realmente è ciò che tutte le nostre leggi hanno detto. Ma rimango di stucco quando penso all'applicazione che ella avrebbe fatto di questo principio, perchè questo regolamento, che introduce appunto l'avventiziato, lo ha pure firmato lei, insieme col suo collega di destra e coll'onorevole Giolitti. Io desidero che il peccatore si converta e viva; ma il guaio è che ella vive senza affatto convertirsi, se, almeno, devo giudicarne dalle odierne sue dichiarazioni. Riconosce ella dunque che più di due anni extra ruolo nessuno dei suoi agenti dovrà rimanere? Sembra che ella abbia detto di sì teoricamente; ma ha poi soggiunto di no, quando ha annunziato le riforme, che propone al regolamento. Lasciamo stare l'abolito limite di età per ammettere ai concorsi gli attuali avventizii. Io parlo dell'avvenire; non vi preoccupate soltanto di quelli, che ci sono.

CALISSANO, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Se ne preoccupano loro!

TURATI. Questa è la nostra maledizione: che parliamo sempre nell'interesse di determinate persone. Io voglio parlare di quelli che non conosco, di quelli che verranno, vale a dire del servizio, dell'avvenire del paese, e non di questi dannati interessi di piccoli gruppi, che esercitano pressione su di noi; io parlo per l'avvenire.

Nell'avvenire questo avventiziato ci sarà, o no? Questi famosi due anni, massimo del periodo di prova, saranno rispettati o irrisi? Ecco la questione, a cui non ho avuto risposta.

Se voi abolite il limite d'età, ma lasciate la condizione del concorso, se le avventizie dovranno concorrere e superare un esame per diventare suppletive, e soltanto quando ci saranno posti disponibili; ciò vuol dire che sostanzialmente non avete ripa-

rato un bel nulla; che le violazioni della legge di cui abbiamo parlato rimangono invulnerate.

E così per gli operai e per gli altri agenti. Voi vi arrendete in parte, se ho ben compreso, in piccola parte, ma soltanto sul terreno delle disposizioni transitorie. Per gli operai attualmente in servizio, per placarli, per ottenere che non proclamino un altro boicottaggio contro gli esami di concorso (e si deve concluderne che hanno fatto ottimamente a proclamarlo, tanto vero che li avete esauditi, proclamando con ciò che la ribellione va sempre premiata), voi largite, in sostanza, una disposizione di amnistia; ma domani, per gli altri? È di questo che mi preoccupo. Ci saranno gli avventizi, sì o no? Insomma, è vero o non è vero quello che dice una delle vostre note alla Corte dei conti: « se noi non introducessimo gli avventizi, pagati a lire 1.10, 1.20, 1.50, e che arrivano a percepire un massimo di 2.50 o di 3 lire, finiremmo per avere un esercito sterminato di personale di ruolo »; vale a dire, traducendo: noi intendiamo di mettere assieme un esercito sterminato di avventizi? Questo voi lo riconoscete o lo sconfessate?

Questa mi pare la questione, messa in termini chiari e netti; e allora, poichè a questo non avete risposto, si capisce che non è « deformazione professionale » se dichiarato di non essere soddisfatto.

Io invito il ministro delle poste, invito il ministro del tesoro, qui presente, invito il sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia, anch'esso qui presente, perchè ne riferisca al suo principale, e vi invito a riferirne al principalissimo, al presidente del Consiglio; vi invito a proporci, se credete, un disegno di legge, con cui noi revochiamo, riformiamo, sostituiamo tutte le leggi votate fino ad oggi su questa materia; e noi discuteremo ampiamente, davanti alla Camera ed al paese, dei nuovi criteri, delle nuove regole, dei nuovi organici che proporrete; ma mi ribello assolutamente alla violazione subdola, che voi state facendo, con le migliori intenzioni personali, non ne dubito punto, ma non perciò con minore slealtà obbiettiva nè con minor danno dei servizi, alla violazione e al disfacimento di tutto quello che abbiamo durato tanta fatica a costruire; alla restituzione (vero lavoro di Penelope) di tutte le miserabili cose che durammo tanto sforzo ad abolire e trasformare.

Ecco perchè, finchè io non abbia questo affidamento, non potrò assolutamente dichiararmi soddisfatto.

Vedrò le nuovissime riforme al nuovo regolamento, vedrò che cosa è stato fatto, e, se ha fatto quanto gli era possibile, il ministro andrà magari in Paradiso, direttamente, come una freccia. Ma intanto io so che questo vostro regolamento, che le vostre confessioni, che la vostra corrispondenza con la Corte dei conti, dicono in modo irrefutabile: noi sovvertiamo tutti i principi adottati fin qui, e ritorniamo al maledetto, sconfessato, condannato, disastroso sistema dell'avventiziato permanente; noi rinnoviamo la speculazione indegna sulla fame dei disoccupati, sulla miseria della piccola borghesia rovinata dei paesi senza industrie, per riempire gli uffici di una mano d'opera scadente, irritata ed irritante, disorganizzata e disorganizzante. Noi facciamo opera anarchica. Ecco il discorso che esce dai vostri fatti. Or io, signori, sono socialista; anarchico no!

CALISSANO, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CALISSANO, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Credevo di aver chiarito bene il mio pensiero, e quasi quasi sono convinto anche ora di averlo chiarito abbastanza bene, e che soltanto chi non vuole intendere, può dire di non poterlo intendere ancora.

Ho detto che, nella questione dell'avventiziato e dei diritti relativi, in confronto delle vigenti disposizioni legislative e regolamentari, poichè pende una causa davanti al Consiglio di Stato in cui s'impugna di legittimità quello che è avvenuto, e si domanda naturalmente, di conseguenza, tutto quello che chi è interessato può chiedere cioè l'annullamento delle disposizioni regolamentari, non credevo di dover fare dichiarazioni qualsiasi in relazione, ripeto, a quello che è il tema della contesa innanzi al Consiglio di Stato in sede giurisdizionale.

Ho detto quali erano le mie opinioni per l'avvenire, cioè, per regolare quello che credo debba essere il vero avventiziato. Debbo ancora aggiungere altre spiegazioni? No.

Ne farò non ostante una che era implicita.

Quando sarà definita la questione davanti al Consiglio di Stato, in un senso o nell'altro, ed io avrò ripreso quella libertà di iniziativa che ora non ho, è mio proposito, spero d'accordo coi miei egregi colleghi del Gabinetto e d'accordo col ministro del tesoro, il quale non ha criteri profondamente dissenzienti da me, nè in questa, nè

in altre materie, è mio proposito, ripeto, di prendere la iniziativa o legislativa o regolamentare che si ravviserà necessaria per una conveniente soluzione della questione.

Ma, ripeto, poichè la causa non è ancora decisa, su questa parte io verrei meno al mio dovere se dicessi una parola sola.

Per quanto la posizione mia lo consentiva, credo di aver detto a sufficienza. Ripeto, tengo per me la soddisfazione intima della mia coscienza; e, lasciatemelo dire ancora una volta, vi metto anche insieme la soddisfazione dell'onorevole Turati. (*Approvazioni*).

TURATI. Onorevole Presidente, comincio a sperare di potere, in un lontano avvenire, dichiararmi forse un po' meno inso-disfatto... (*ilarità*).

PRESIDENTE. È così esaurita anche questa interpellanza.

Le altre iscritte nell'ordine del giorno di oggi sono rimesse ad altra seduta.

### Interrogazioni e interpellanze.

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interrogazioni e delle interpellanze presentate oggi.

DEL BALZO, *segretario, legge*:

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per sapere se non creda opportuno rendere anche più efficace la lodevolissima lotta contro le bische, facendo comunicare alla stampa dall'autorità di pubblica sicurezza, oltre i nomi dei biscezzieri, anche quelli di tutti i giocatori sorpresi dalla polizia.

« Faelli ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro dei lavori pubblici, per sapere se non ritenga doveroso che la Direzione delle Ferrovie aderisca alla istanza da tempo inoltrata dal comune di San Didero per l'assegnazione, almeno nelle ore diurne, di un guardiano per manovrare la chiusura, del passaggio a livello tra la stazione di Borgone e quella di Bussoleno della linea Torino-Modane a chilometro 38-012 in sostituzione dell'attuale chiusura che, venendo manovrata da altro casello, già fu cagione e presenta pericolo continuo di disgrazie e intercetta per lunghi intervalli, stante i frequenti ritardi dei treni, le comunicazioni tra la strada comunale e quella provinciale. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Bouvier ».

« Il sottoscritto chiede di interpellare il ministro dei lavori pubblici, se, in omaggio a manifeste ragioni di giustizia, intenda, tanto più di fronte alla naturale eccedenza attiva che presenta la Cassa pensioni, accogliere le domande di miglioramento dei pensionati anziani delle Ferrovie.

« Paniè ».

« Il sottoscritto chiede d'interpellare il ministro degli affari esteri, per sapere se nelle direttive della politica italiana dell'emigrazione nel Brasile sia mantenuta quella, dimostrata illuminata ed efficace, di ritenere che non sia affatto venuto il tempo di derogare ai precisi divieti ed alle speciali tutele, che limitano il concorso del braccio italiano alle « colonie di popolamento ».

« Camera ».

« Il sottoscritto chiede d'interpellare il ministro delle Colonie, sulla opportunità di estendere, con i necessari adattamenti, alla Libia l'assicurazione obbligatoria contro gli infortuni sul lavoro.

« Cabrini ».

PRESIDENTE. L'interrogazione dell'onorevole Faelli sarà iscritta nell'ordine del giorno e svolta secondo l'ordine di iscrizione; e si trasmetterà al ministro competente quella dell'onorevole Bouvier, per la quale si chiede la risposta scritta.

Anche le interpellanze saranno iscritte nell'ordine del giorno, sempre che i ministri, a cui sono dirette, non vi si oppongano entro il termine regolamentare.

CAMERA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Su che cosa?

CAMERA. Per chiedere che la mia interpellanza, testè letta, sia iscritta nell'ordine del giorno della seduta del 10 marzo, per essere svolta insieme con le altre che riguardano l'emigrazione nel Brasile.

PRESIDENTE. Debbo farle osservare, onorevole Camera, che la sua interpellanza non è stata ancora accettata, e non è neppure presente il ministro a cui è diretta. E poi ella sa che, per consuetudine, nelle sedute del lunedì non si prendono determinazioni circa l'ordine del giorno.

La seduta termina alle 18.50.

*Ordine del giorno per la seduta di domani.*

*Alle ore 14:*

1. Interrogazioni.

2. Verificazioni di poteri. — Elezione contestata del collegio di Nicastro (eletto Nicotera).

3. *Proposta dei deputati Canepa e Turati per stabilire un termine per la presentazione delle relazioni sui disegni di legge:* Per i laboratori di vigilanza igienica; Provvedimenti per combattere l'alcoolismo; Provvedimenti per la protezione degli animali.

4. *Discussione del disegno di legge:*

Modificazioni e aggiunte alla legge 15 luglio 1907, n. 506, per l'esercizio di Stato dei telefoni. (1306)

5. *Votazione a scrutinio segreto del disegno di legge:*

Stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e dei telegrafi per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1913 al 30 giugno 1914. (1232)

*Discussione dei disegni di legge:*

6. Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1913 al 30 giugno 1914. (1231)

7. Stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1913 al 30 giugno 1914. (1234)

8. Sugli usi civici e sui domini collettivi nelle provincie dell'ex-Stato pontificio, dell'Emilia e di Grosseto. (252)

9. Sulle decime ed altre prestazioni fondiarie. (*Approvato dal Senato*). (160)

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

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

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

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

14. Autorizzazione di spesa per l'attuazione della legge 14 luglio 1907, n. 503, che

dichiara monumento nazionale i beni di Garibaldi in Caprera. (428)

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

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

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

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

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

20. Disposizioni sul reato di diffamazione. (85)

21. Ordinamento del Consiglio coloniale. (755)

22. Tombola telegrafica a favore del Conservatorio dei poveri orfani, dell'Ospedale di Santa Chiara, della Congregazione di carità, dell'Orfanotrofio femminile e dell'Ospizio di mendicizia di Pisa. (803)

23. Provvedimenti per le case popolari economiche e per agevolare la costruzione ed il trasferimento di proprietà d'altri edifici ad uso di abitazione. (450)

24. Aumento del numero dei consiglieri di Stato. (578)

25. Provvedimenti per la formazione e conservazione della piccola proprietà rustica e per il bene di famiglia. (449)

26. Indicazioni stradali. (*Approvato dal Senato*). (741)

27. Lotteria a favore delle Congregazioni di carità di Caltagirone e Grammichele. (787)

28. Tombola telegrafica a favore dell'Asilo di infanzia di Viterbo, dell'erigendo ricovero dei vecchi cronici in Orte, e degli Ospedali di Orte, Vetralla, Soriano nel Cimino e Vignanello. (827)

29. Tombola telegrafica a favore degli Ospedali di Furci (Santa Teresa di Riva) e Francavilla di Sicilia. (693)

30. Tombola a favore della Congregazione di carità, dell'Ospedale civico e del Ricovero di mendicizia d'Eboli. (890)

31. Tombola telegrafica a favore degli Ospedali di Ragusa, Ragusa Inferiore, Monterosso, Chiaramonte Gulfi, Giarratana e Buccheri, e degli Asili infantili e di mendicizia di detti comuni. (789)

32. Concorso dello Stato nelle spese per un monumento che ricordi in Melito Porto Salvo lo sbarco di Garibaldi. (942)

33. Riunione delle tombole e lotterie nazionali. (927)

34. Giudizio contenzioso sui conti degli Enti locali. (904)

35. Per la difesa del paesaggio. (496)

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

37. Tombola a favore degli Ospedali ed Asili infantili di San Severo, Torremaggiore, Serracapriola e Casalnuovo Monterotaro, e dei Ricoveri-ospedali di Castelnuovo della Daunia, Pietra e Montecorvino, Casavecchio di Puglia, San Paolo Civitate e Chienti. (1060)

38. Tombola a favore degli Ospedali esistenti nei mandamenti di Cassino, Atina e Cervaro e nel comune di Casalvieri. (1061)

39. Tombola a favore degli Ospedali di Castellaneta, Martina Franca, Ginosa, Motola e Laterza. (1062)

40. Tombola telegrafica a beneficio dell'Ospedale civile di Andria. (1069)

41. Riorganizzazione del Consiglio superiore di marina, compilazione ed approvazione del progetto di navi e dei capitolati tecnici relativi. (*Approvato dal Senato*). (972)

42. Tombola a favore degli Ospedali di Sora, Arpino e Isola Liri. (1083)

43. Provvedimenti per la tutela giuridica degli emigranti. (650)

44. Istituzione di uffici interregionali di collocamento nei lavori agricoli e nei lavori pubblici. (64)

45. Tombola a favore delle Opere Pie di Sant'Angelo Lodigiano. (1070)

46. Tombola telegrafica a favore dell'Asilo di mendicizia ed annesso Ospedale civile di Cagnano Varano e degli Ospedali di Carpino e Rodi Garganico. (1068)

47. Tombola a favore di Istituti di beneficenza di Catanzaro, Tiriolo e Sersale. (1104)

48. Provvedimenti a favore del comune di Massafiscaglia. (1106)

49. Tombola a favore dell'Ospedale di Guglionesi. (1071)

50. Proroga di concessione di locali demaniali in uso gratuito al comune di Mantova. (1029)

51. Convenzione italo-francese per la delimitazione delle zone di pesca fra la Sardegna e la Corsica. (688)

52. Fondazione di una Cassa di previdenza per le pensioni del personale didattico e amministrativo delle scuole industriali e commerciali e del personale tecnico delle Cattedre ambulanti di agricoltura. (782)

53. Sulle stazioni municipali per le disinfezioni dei locali di isolamento per le malattie infettive e sulle scuole per infermieri e disinfettori pubblici. (778)

54. Vendita del locale delle regie scuole in Susa di Tunisia di proprietà dello Stato. (754)

55. Tombola telegrafica a favore degli Ospedali di Gaeta e di Fondi. (1160)

56. Conversione in tombola della lotteria autorizzata con la legge 11 giugno 1908, n. 272. (1180)

57. Lotteria a favore del Ricovero di mendicanti e della Società delle case popolari di Livorno. (1173)

58. Tombola a favore del reparto tubercolosi dell'Ospedale di Umbertide e degli Ospedali di Pietralunga e Montone. (1187)

*Seguito della discussione dei disegni di legge:*

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

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

61. Svolgimento di una mozione del deputato Cavagnari ed altri circa le espropriazioni per pubblica utilità.

Modificazione dell'articolo 77 della legge 7 luglio 1907, n. 429, riguardante l'ordinamento del servizio delle strade ferrate non concesse all'industria privata. (709)

*Discussione dei disegni di legge:*

62. Provvedimenti a favore della marina libera. (655)

63. Linea di navigazione tra l'Italia e Calcutta. (658)

64. Linea di navigazione tra l'Italia e il Centro America. (659)

65. Linea di navigazione tra l'Italia e Londra. (661)

66. Linea di navigazione tra l'Italia e il Canada. (662)

67. Disposizioni interpretative della legge 6 luglio 1911, n. 690, per il trattamento di pensione dei militari di truppa dei Carabinieri reali. (1242)

68. Riscossione del dazio consumo sui liquori e sulle bevande alcoliche prodotti nei comuni chiusi per il consumo locale (1207).

69. Annullamento del canone daziario consolidato governativo assegnato alle Isole Tremiti (1244).

70. Riforma della legge sui piccoli fallimenti. (353)

71. Estensione al comune di Alcamo di agevolanze consentite dalla legge 25 giugno 1911, n. 586. (1268)

72. Conversione in legge del Regio decreto 9 agosto 1912, n. 914, che estende, con gli effetti della legge 23 giugno 1912, n. 667, sulle pensioni privilegiate di guerra alle famiglie dei presunti morti nella guerra italo-turca le disposizioni degli articoli 1, 2 e 3 della legge 2 luglio 1896, n. 256, riguardante le pensioni per le famiglie dei presunti morti nella guerra d'Africa. (1273)

73. Conversione in legge del Regio decreto 25 luglio 1912, n. 1132, relativo all'esercizio delle professioni sanitarie per parte degli espulsi dalla Turchia. (1265)

74. Ordinamento degli istituti superiori d'istruzione commerciale. (*Modificazioni del Senato*). (780-B)

75. Conversione in legge del Regio decreto 17 novembre 1912, n. 1238, portante provvedimenti relativi alla Camera agrumaria. (1277)

76. Affrancazione delle tasse di pedaggio di tre ponti sull'Arno. (1278)

77. Domanda di autorizzazione a procedere contro il deputato Gerini per contravvenzione al regolamento per i veicoli a trazione meccanica senza guida di rotaie ed all'articolo 436 del Codice penale. (1293)

78. Divisione in due del comune di Lauria. (1259)

79. Iscrizione nei Collegi dei ragionieri. (1162)

80. Conversione in legge del Regio decreto 20 ottobre 1912, n. 1121, che abroga il Regio decreto 26 novembre 1911, n. 1246, col quale furono applicati dazi differenziali e generali alle merci provenienti dalla Turchia. (1245)

81. Risanamento della città di Catania. (1295)

82. Conversione in legge dei Regi decreti 2 agosto 1912, n. 910, e 20 ottobre 1912, n. 1159, concernenti autorizzazioni di spesa per l'applicazione della legge elettorale politica e richiesta di maggiore assegnazione per lo stesso scopo. (1272)

83. Modificazioni alla legge sul R. Comitato talassografico italiano e altri provvedimenti per gli studi talassografici. (1309)

PROF. LUIGI CANTARELLI

*Revisore dei Rendiconti Parlamentari.*

