

## DXI.

## TORNATA DI LUNEDÌ 28 APRILE 1913

PRESIDENZA DEL VICE-PRESIDENTE CARCANO

## INDICE.

## Interpellanze:

Chiusura dei carri ferroviari:	
MONTÙ . . . . .	Pag. 24675-79
SACCHI, ministro . . . . .	24678
Deferimento al Consiglio di disciplina di due rappresentanti di categoria dei ferro- vieri:	
PRESIDENTE . . . . .	24693
SACCHI, ministro . . . . .	24690
TURATI . . . . .	24680-92
Doppio binario Messina-Catania-Siracusa:	
DE FELICE-GIUFFRIDA . . . . .	24694-97
FRANCICA-NAVA . . . . .	24696-98
SACCHI, ministro . . . . .	24694-97-98
Direttissima Genova-Milano:	
CANEPA . . . . .	24698, 24703
SACCHI, ministro . . . . .	24702

## Interrogazioni:

Tariffe catastali applicate ai castagneti (Di SALUZZO):	
CIMATI, sottosegretario di Stato (R. S.) . . .	24670
Tenimento Vittorio Emanuele II in Sanluri (SAMOGGIA):	
DE SETA, sottosegretario di Stato (R. S.) . .	24671
Lavori nel porto di Cagliari:	
DE SETA, sottosegretario di Stato . . . . .	24671
SANJUST . . . . .	24671
Abitazioni per gli impiegati in Messina:	
COLONNA DI CESARÒ . . . . .	24672-73
DE SETA, sottosegretario di Stato . . . . .	24672
PRESIDENTE . . . . .	24673
Pagamenti alle cooperative appaltatrici dei lavori dello Stato:	
DE SETA, sottosegretario di Stato . . . . .	24673
TOSCANELLI . . . . .	24673
Difesa degli agrumeti:	
CAPALDO, sottosegretario di Stato . . . . .	24674
PANTANO . . . . .	24675

## Relazione (Presentazione):

Modificazioni alla legge forestale (GERME- NATI) . . . . .	24675
---	-------

Rinvio d'interrogazioni . . . . .	24671,74
-----------------------------------	----------

La seduta comincia alle 14.5.

RIENZI, segretario, legge il processo verbale della seduta precedente.

(È approvato).

## Omaggi.

PRESIDENTE. Si dia lettura dell'elenco degli omaggi.

RIENZI, segretario, legge:

Enrico Toniolo. — Lo sparto della Libia e l'industria cartaria italiana, copie 12.

Ministero della guerra. — Relazione sulla leva di terra dei giovani nati nell'anno 1890, copie 10.

Ministero delle finanze. — Movimento commerciale del Regno d'Italia nell'anno 1911: Parte 1ª, copie 6; Parte 2ª, copie 6; Parte 3ª, copie 6.

Municipio di Brescello. — Brescello a Antonio Panizzi, il 13 ottobre 1912, una copia.

Filippo Cordova. — I Siciliani in Piemonte nel secolo XVIII, copie 515.

Istituto italiano di credito fondiario. — Relazione del Consiglio d'amministrazione e dei sindaci sull'esercizio 1912 all'assemblea generale ordinaria degli azionisti del 1º marzo 1913, una copia.

Ministero della marina. — Annuario ufficiale della Regia marina italiana per l'anno 1913, una copia.

Ministero dei lavori pubblici. — Relazione degli ingegneri grande ufficiale Raffaele De Cornè e grande ufficiale Rinaldo Rinaldi sul tracciato della ferrovia direttissima Bologna-Firenze, copie 100.

Banco di Napoli. — Relazione sulla gestione del 1912, una copia.

Comando del Corpo di Stato Maggiore — L'azione dell'esercito italiano nella guerra Italo-Turca, copie 520.

Ministero dei lavori pubblici. — Testo unico delle disposizioni di legge per le ferrovie concesse all'industria privata, le tranvie a trazione meccanica e gli automobili, copie 5.

Regia Università di Pisa. — Annuario per l'anno accademico 1912-13, una copia.

Ministero dell'interno. — Statistica delle carceri e delle colonie per domiciliati coatti — Anno 1911, copie 20.

Ministero dell'interno. — Statistica dei riformatori — Anno 1911, copie 20.

Ministero delle finanze. — Relazione sulla gestione dell'esercizio 1911-12 della Cassa sovvenzioni per gli impiegati e superstiti degli impiegati civili dello Stato non aventi diritto a pensione, copie 250.

### Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedi, per motivi di famiglia, gli onorevoli: Bonicelli, di giorni 4 e Morpurgo, di 8; e per motivi di salute, gli onorevoli: Carugati, di giorni 8 e Abozzi, di 5.

(Sono concessi).

### Interrogazioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca le interrogazioni.

L'onorevole sottosegretario di Stato per le finanze annuncia di aver dato risposta scritta alla interrogazione presentata dal deputato Di Saluzzo, « per sapere se, in conseguenza delle nuove malattie che affliggono la pianta del castagno e tenuto conto della facoltà accordata dall'articolo 35 della legge sulla perequazione dell'imposta fondiaria, non si creda di addivenire ad una revisione delle tariffe catastali applicate ai castagneti, le quali risultano eccessivamente gravose per non dire disastrose ».

RISPOSTA SCRITTA. — « Le tariffe d'estimo della provincia di Cuneo, al pari di quelle delle altre provincie ove il nuovo catasto venne attivato, furono stabilite dalla Commissione censuaria centrale con larghi criteri di equità e di moderazione e dopo che su di esse le Commissioni censuarie comunali e la provinciale ebbero esposte le loro osservazioni ed i loro reclami.

« Per effetto dell'applicazione del nuovo catasto, la provincia di Cuneo ha avuto una diminuzione d'imposta di lire 1,075,000, pari ad un terzo circa del contingente anteriore. Le tariffe dei castagneti, salvo parziali ri-

tocchi a scopo di perequazione fra i comuni, sono le medesime che furono pubblicate dalla Giunta tecnica, che era presieduta da un valente ingegnere di Cuneo, il commendatore Pirinoli e nella quale l'elemento locale era prevalente; per il che è lecito con certezza affermare che nello stimare i castagneti della provincia di Cuneo non è prevalso il menomo intendimento fiscale. L'estimo totale di questi castagneti che, secondo le proposte della Giunta, ascendeva a lire 1,523,928, è rimasto stabilito dalla Commissione censuaria centrale in lire 1,524,162 con una differenza di sole lire 324 alle quali corrisponde un'imposta di circa lire 20.

« Se si esaminano poi le tariffe dei castagneti della provincia di Cuneo e quelle delle provincie ad essa paragonabili, quali potrebbero essere quelle di Verona, Brescia e Bergamo, si inferisce che, tenuto conto del maggior pregio del prodotto dato dalla provincia di Cuneo, a questa fu usato un trattamento benevolo.

« Si ha quindi motivo di ritenere che le eccezioni presentemente sollevate sulle tariffe dei castagneti, non dipendono punto da soverchia elevatezza delle medesime, ma siano dovute a sperequazioni anteriori, per effetto delle quali i castagneti non sopportavano quella porzione del contingente, che ad essi sarebbe spettata in confronto delle altre colture. In altri termini si ritiene che i castagneti prima godessero di un beneficio indebito. Si esclude poi che le tariffe stesse possano contribuire alla distruzione dei castagneti; invece si dubita che possa essere provocata dagli immediati guadagni offerti da qualche industria che impiega il legno e la corteccia delle piante.

« Le tariffe in parola sono attualmente divenute definitive e pertanto, giusta il disposto dell'articolo 35 della legge 1° marzo 1886, n. 3682, fino alla revisione generale del catasto non è possibile di portare ad esse alcuna modificazione.

« La legge anzidetta ammette però che in alcuni casi può essere accordata una moderazione d'imposta, ma soltanto quando per parziali infortuni, non contemplati nella formazione dell'estimo vengono a mancare i due terzi almeno del prodotto ordinario.

« Il sottosegretario di Stato

« CIMATI ».

PRESIDENTE. L'onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici annuncia di aver dato risposta scritta alla interrogazione presentata dal deputato Samog-

gia, « per sapere quali intendimenti abbia circa la destinazione del tenimento demaniale Vittorio Emanuele II in Sanluri (Cagliari) ».

RISPOSTA SCRITTA. — « Sulla destinazione da dare al tenimento Vittorio Emanuele II in Sanluri, del quale è ormai compiuta la bonifica a spese dello Stato, questo Ministero ha promosso il parere di apposita Commissione, e in base alle conclusioni da essa presentate ha preparato un disegno di legge proponendo sotto determinate condizioni o la vendita del tenimento in uno o più lotti, o la concessione del tenimento medesimo in enfiteusi. Il disegno di legge trovasi ora in esame presso il Ministero del tesoro dal quale si attende l'assenimento per poterlo presentare al Parlamento.

« Il sottosegretario di Stato  
« DE SETA ».

PRESIDENTE. La prima interrogazione inserita nell'ordine del giorno d'oggi è dell'onorevole Longo, al ministro degli affari esteri « per conoscere se sia vero che la Corte di assise di Washington abbia condannato a morte per assassinio Antonio Africano, di Giovanni, da Melfi, senza prove dirette del delitto ed in base ad un unico ed incerto indizio, e che la relativa sentenza di condanna sia stata appellata; e se, nell'affermativa, non creda opportuno, per doveroso omaggio ai sentimenti di equità e di umanità, richiamare, con pratiche diplomatiche, l'attenzione di quel Governo sulla eccezionale gravità del caso ».

Non essendo presente l'onorevole Longo, questa interrogazione si intende ritirata.

Segue l'interrogazione dell'onorevole Bentini al ministro dell'interno.....

FALCIONI, *sottosegretario di Stato per l'interno*. Onorevole Presidente, permetta. L'onorevole Bentini mi ha scritto pregandomi di far rimettere questa interrogazione al giorno 3 maggio. Tale richiesta da parte dell'interrogante non è consentita dal regolamento; però assumo io la paternità di essa.

PRESIDENTE. L'onorevole sottosegretario di Stato per l'interno, chiede dunque che l'interrogazione dell'onorevole Bentini sia rimessa al 3 maggio. Così è stabilito.

Segue l'interrogazione dell'onorevole Samoggia, al ministro dell'interno, « se gli consta che il prefetto di Reggio Emilia abbia minacciato di non approvare nessuna deliberazione del Consiglio comunale di Sant'Ilario d'Enza (Reggio Emilia) per ob-

bligarne la maggioranza a dare le dimissioni, come di fatto ha poi dato ».

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

Seguirebbero ora le interrogazioni degli onorevoli Girardini, Bizzozero e Fraccacreta, al ministro di grazia e giustizia; ma l'onorevole sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia mi ha scritto chiedendo che esse vengano rimesse a giovedì. Così rimane stabilito.

Segue la interrogazione dell'onorevole Sanjust, al ministro dei lavori pubblici, « per conoscere le ragioni del ritardato appalto di lavori urgentissimi nel porto di Cagliari, abbenchè abbiano dato da tempo pareri favorevoli i competenti Corpi consulenti e le somme necessarie sieno prevedute per legge ».

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

DE SETA, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. L'onorevole Sanjust sa meglio di me che i lavori di sistemazione del porto di Cagliari furono preventivati in due milioni e 350 mila lire. Dato il rilevante importo si dispose la redazione di un altro progetto di minore importanza del primo, comprendente però le spese più vivamente reclamate dagli enti locali interessati. Ma è avvenuto che, per deficienza momentanea di disponibilità di bilancio, non si è potuto ancora dar corso all'importante lavoro, neanche sulla base del secondo progetto. Questo è ciò che io posso dire all'onorevole collega, assicurandolo peraltro che, appena gli stanziamenti di bilancio lo consentiranno, si provvederà all'appalto dei lavori progettati.

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

SANJUST. Il progetto per i lavori del porto di Cagliari consta di due parti essenziali: una parte che riguarda la difesa, che sarebbe costituita da prolungamenti dei due moli: il molo di levante e il molo sottovento a ponente; e una parte urgentissima, la quale riguarda l'approfondimento delle banchine che circondano il bacino di S. Agostino presso la stazione delle Ferrovie reali, banchine le quali sono fondate adesso a metri 3.60 di profondità, e che si porterebbero a 7.50 con massi artificiali, più lo scanno, il che permetterebbe un fondale di metri 8.50 nel bacino. Questo lavoro è assolutamente indispensabile, anche perchè entrando il mare di fuori nel bacino cen-

trale, che è quello di fronte alla via Roma, è bene di aver scavato e approfondito questo bacino che si trova vicino alla stazione, appunto perchè le operazioni commerciali si possano eseguire colà con la voluta tranquillità. Ora, d'accordo col Ministero, io ho ottenuto che si facesse quello stralcio che ammonta a 640 mila lire, appunto per accelerare l'appalto ed eseguire d'urgenza almeno la parte più necessaria del lavoro, e mi risulta che lo stralcio in parola è stato approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici e dal Consiglio di Stato, ma pur troppo ora dorme negli scaffali del Ministero.

Parmi adunque che Cagliari abbia ragione di lamentarsi; e di fatti si lamentano la Camera di commercio, il municipio, la Deputazione provinciale; e l'ordine del giorno approvato in riguardo dalla Camera di commercio che io consegnai avanti ieri al ministro è vibratissimo; tutti questi Concessi, hanno ragione da vendere allorchè dicono che il porto di Cagliari è completamente trascurato. Il Governo sa benissimo che non mi sono mai unito a coloro che piangono continuamente miseria per la Sardegna, anzi ho perfino pubblicato in un giornale di Roma che non trovavo giusto che si facessero inutili piagnistei. Tutto quello che deve essere iniziativa nostra dobbiamo farcelo noi e lo faremo; ma ciò che per legge spetta al Governo, il Governo deve farlo, senza indugi e senza lentezza; per cui mi dichiaro completamente insoddisfatto della risposta dell'onorevole sottosegretario di Stato e trasformerò subito la mia interrogazione in interpellanza.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Colonna di Cesarò, al ministro dei lavori pubblici, « per conoscere i criteri coi quali in Messina si espropriano case ed aree ottime e appartenenti a proprietari decisi a ricostruire per edificare le abitazioni per gli impiegati nelle località più centrali e più buone della città ».

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

DE SETA, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Quanto l'onorevole Colonna Di Cesarò ha esposto nella sua interrogazione non è completamente esatto, perchè le aree scelte per costruire le case degli impiegati nell'abitato di Messina furono scelte appunto evitando di occupare zone centrali ed interessanti il commercio.

Inoltre si cercò di dare la preferenza alle aree appartenenti a più proprietari per le

quali perciò più difficile si presentava la ricostruzione.

Intanto quattro gruppi di case sono già appaltati, e gli altri progetti sono in istato di avanzatissima compilazione. Rimettere ora in discussione la scelta delle aree, varrebbe rimandare ad epoca indeterminata la soluzione di un problema che è invece della massima urgenza.

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

COLONNA DI CESARÒ. L'esitanza con cui l'onorevole sottosegretario di Stato mi ha risposto si spiega, perchè egli ricorderà che questa questione la esaminammo insieme, ed egli riconobbe che il Ministero aveva preso le aree centrali, per destinarle agli impiegati, seguendo un criterio assolutamente assurdo, perchè è assurdo che in una città che si edifica *ex novo* si occupino i quartieri migliori per costruirvi case e abitazioni economiche. Egli osservò che erano state prese quelle aree dove, essendovi molti condomini, sarebbe stata più difficile la ricostruzione; mi diede però personale assicurazione che avrebbe lasciato disponibili quelle aree per la cui occupazione i progetti non fossero ancora stati fatti, e per le quali gli potessi dimostrare che i condomini non erano numerosi.

Invece ciò non è stato fatto. Ed egli stesso ha dichiarato che le aree nelle quali i lavori erano cominciati e furono poi sospesi, erano situate nel centro della città; e mentre mi aveva detto che i progetti non c'erano, dopo mi ha dichiarato che non era più possibile provvedere.

L'onorevole sottosegretario di Stato è caduto dunque in due contraddizioni; in una prima quando, dopo aver riconosciuto l'esattezza delle mie osservazioni e del criterio da me consigliato, invece l'ha poi negata; in una seconda quando, dopo aver assicurato che i progetti di quelle aree non erano fatti, invece ora ha detto che tali progetti sono stati ultimati.

Tralascio gli apprezzamenti personali sul suo contegno, e lascio che la Camera lo giudichi.

DE SETA, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DE SETA, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. L'onorevole Colonna Di Cesarò in certi momenti dimostra un'insofferenza che non so spiegarmi.

Certo è questo, che io lo pregai tre o quattro mesi fa di favorire al Ministero per



potere, tenendo presente il piano regolatore di Messina, convincerlo che la scelta delle aree si era fatta proprio nel modo da lui desiderato.

Lagnanze si sono avute, ma queste non sarebbero mancate in nessun caso, data la scarsità delle aree in Messina.

Le case degli impiegati si dovevano pure costruire, e nell'abitato come vuole la legge.

COLONNA DI CESARÒ. Lo so benissimo, ma questo non c'entra...

PRESIDENTE. Onorevole Colonna di Cesarò, ella non ha facoltà di parlare. La sua interrogazione è esaurita.

Segue quella dell'onorevole Mezzanotte, al ministro delle poste e dei telegrafi, « perchè dica quali provvedimenti intenda di adottare in favore dei portalettere rurali, già in servizio all'attuazione del regolamento organico 24 ottobre 1910, i quali ebbero preclusa la nomina ad agente fuori ruolo per le facilitazioni accordate ai fattorini telegrafici mediante il diminuito limite d'età ».

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

Segue l'interrogazione dell'onorevole Toscanelli, al ministro dei lavori pubblici, « per sapere se intenda prendere i provvedimenti opportuni, onde le Società cooperative di lavoro, che hanno in appalto i lavori dello Stato, possano esser pagate con sollecitudine dopo i collaudi; e senza che i mandati di pagamento rimangano insoddisfatti per mancanza di accreditamenti alle tesorerie ».

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

DE SETA, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Da parte del Ministero dei lavori pubblici non si è mai trascurato il pagamento dei lavori eseguiti dalle società cooperative.

Io non so a quale caso speciale egli voglia alludere; si tratta forse di ritardi avvenuti in un periodo transitorio tra il novembre 1912 ed il marzo 1913 per i lavori idraulici; ma ciò è dipeso da momentanea deficienza di fondi cui poi si è provveduto con apposita legge.

Per quanto riguarda infine i miglioramenti in questo servizio, il Ministero sarà lieto di accogliere quelle osservazioni che l'onorevole Toscanelli vorrà fare in pro delle cooperative, e, se sarà possibile, ben volentieri ne terrà conto.

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

TOSCANELLI. È verissimo che io presentai una interrogazione in seguito a fatti speciali, come ha detto l'onorevole sottosegretario di Stato, ma non mi sarei permesso di intrattenere la Camera su questo argomento se il caso speciale non mi avesse fornito mezzo per elevare la questione ad un concetto ben più alto e generale.

È noto all'onorevole sottosegretario di Stato che purtroppo bene spesso le cooperative sono costrette ad aspettare lungo tempo per ottenere l'incasso del denaro corrispondente a lavori da lunghi mesi collaudati. Ora l'onorevole De Seta m'insegna che il concetto del legislatore nel favorire le cooperative fu questo: incoraggiare il lavoro ad associarsi indipendentemente dal capitale o con scarso capitale di risparmio.

Abbiamo fatto delle leggi speciali che favoriscono le cooperative per le costruzioni ed il loro funzionamento; ma se a queste cooperative non diamo la possibilità d'incassare nel più breve tempo il danaro corrispondente al loro lavoro, evidentemente non possono funzionare e tutta la legislazione cooperativistica viene a essere frustrata. Ho presentato perciò questa interrogazione per richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro dei lavori pubblici su tale fatto, e chiedere che voglia in qualche modo provvedere.

Ciò potrà farsi con qualche provvedimento particolare, combinando cioè quelli che si chiamano i mandati a disposizione dei prefetti e delle autorità locali insieme con altri generi di mandati sospesi. Ma debbo riconoscere che, qualunque sia la combinazione in via amministrativa, sarà difficile provvedere nel senso che chiedo ed indico, perchè al disopra della legislazione riguardante le cooperative vi sono tutte le garanzie del funzionamento dello Stato, e la lunga trafila attraverso ai Ministeri e alla Corte dei conti, per cui qualunque mandato di anticipazione o altro deve subire necessariamente lunghi ritardi.

Quindi chiedo all'onorevole ministro dei lavori pubblici che voglia studiare un'altra forma o modo di pagamento; per esempio, quello di dare certificati di collaudo alle cooperative, tali che possano essere scontati presso le banche. Attualmente le cooperative qualche volta hanno fatto la cessione dei certificati di collaudo, ma queste cessioni diventano così difficili in seguito alle notificazioni che si debbono fare al Ministero del tesoro e a quello dei lavori pubblici per l'accettazione dei due Dicasteri,

che non rispondono al loro scopo. Di più, essendo un'operazione speciale, si capisce che diventa troppo costosa.

Chiedo dunque che il ministro dei lavori pubblici si metta d'accordo col ministro del tesoro e veda se è il caso di formulare una legge, anche di un solo articolo, che permetta di pagare i certificati in modo che siano scontati per quattro quinti o per due terzi, e con quella forma che si crederà più propria presso le Banche di emissione.

Naturalmente la facilità di sconto aprirà l'adito a qualunque cooperativa di incassare anticipatamente i mandati; e questo sarà di grande vantaggio al Ministero stesso, che potrà far seguire ai mandati la trafila per i dieci o quindici uffici che occorrono in Italia per pagare così un soldo come centomila lire. Sarà molto minore il danno per le cooperative ed i ministri non avranno la noia di continue e giuste sollecitazioni.

Certo bisogna provvedere, perchè se le cooperative non possono incassare rapidamente il danaro loro dovuto è perfettamente inutile la legislazione che le favorisce e si riduce ad una lustra l'averne largito alle cooperative stesse dei favori per farle costituire ma non prosperare.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Rampoldi, al ministro delle Colonie, « per sapere come proceda la sistemazione dei servizi sanitari in Libia ».

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

Segue l'interrogazione dell'onorevole De Felice-Giuffrida, al ministro della guerra, « per sapere se creda utile all'economia nazionale, alle finanze dello Stato ed al regolare funzionamento dei servizi, escludere la città di Catania e le altre città della Sicilia, così vicine a Tripoli, dalla consegna dei prodotti nazionali appaltati in Italia, com'è avvenuto testè, in occasione della fornitura della pasta destinata all'esercito operante in Libia.

Non essendo presente l'onorevole De Felice-Giuffrida, questa interrogazione s'intende ritirata.

Segue l'interrogazione dell'onorevole Montù, ai ministri dell'interno, della guerra e dei lavori pubblici, « per sapere se non intendano adottare provvedimenti per disciplinare la navigazione aerea nei riguardi internazionali, essenzialmente per quanto ha tratto alla difesa dello Stato, e se non ritengano opportuno procedere, d'accordo coi poteri sportivi, allo studio di norme per

regolare la locomozione aerea nell'interno dello Stato ».

MIRABELLI ERNESTO, sottosegretario di Stato per la guerra. Chiedo che questa interrogazione sia rimessa a giovedì.

PRESIDENTE. Sta bene.

Segue l'interrogazione degli onorevoli Pantano, Di Sant'Onofrio, Faranda, Del l'Arenella, De Nava, Di Cesarò, Aguglia, Paratore, al ministro di agricoltura, industria e commercio, « sui suoi intendimenti circa l'urgente necessità di discipline legislative che rendendo obbligatoria la cura degli agrumeti attaccati dal formidabile parassita inteso col nome di *bianca e rossa*, impedisca la completa rovina di una delle più redditizie culture della Calabria e della Sicilia ».

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. L'argomento di cui si occupa l'interrogazione dell'onorevole Pantano è veramente importante e va considerato sotto l'aspetto tecnico e legislativo.

Sotto l'aspetto tecnico, non è ignoto all'onorevole Pantano che il Ministero ha fatto e continua a fare tutti gli studi possibili per provvedere alla miglior difesa degli agrumeti contro la malattia della cocciniglia in genere e in particolare di quella forma che è detta *bianca-rossa*. Questi studi vennero fatti tanto in Sicilia quanto in Calabria; in Sicilia per mezzo della Regia stazione di agrumicoltura di Acireale, della cattedra ambulante di Messina, e della Regia scuola di viticoltura ed enologia di Catania sotto la direzione della Regia stazione di entomologia agraria di Firenze, ed in Calabria per mezzo della cattedra ambulante di Reggio; ma da questi studi è risultato che si tratta non di una sola forma, ma di forme diverse oltre a quella di cui si occupa l'onorevole Pantano.

L'aspetto più importante dell'argomento è però quello che riguarda i provvedimenti legislativi, perchè in materia di difesa delle piante, bisogna adottare sistemi di obbligatorietà, per cui la difesa venga ad essere simultanea e generale in tutte le zone, perchè l'opera utile di un solo proprietario viene ad essere distrutta dall'inerzia dei proprietari vicini. Stiamo preparando un disegno di legge che speriamo di poter presentare presto alla Camera e che riguarda un sistema di difesa contro tutte le malat-

tie delle piante e non soltanto contro la cociniglia. Spero che l'onorevole interrogante sarà soddisfatto di questa dichiarazione.

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

**PANTANO.** Ringrazio l'onorevole sottosegretario di Stato della lucida esposizione della questione cui si riferisce la mia interrogazione; però, mentre per una parte mi dichiaro soddisfatto, non lo potrei per il resto, e ne dirò subito la ragione.

Do lode al Ministero per gli studi intrapresi e per il disegno di legge che intende presentare per dar facoltà al Governo di rendere obbligatoria la cura collettiva là dove la cura isolata sarebbe assolutamente inefficace.

Ma, nel caso presente, se il Ministero (ecco il punto preciso) non ha la sicurezza di poter presentare e fare approvare la legge cui accenna l'onorevole sottosegretario di Stato, in un tempo brevissimo, non dirò durante questo scorcio di sessione, ma nel primo periodo di questo scorcio di sessione, corriamo il pericolo di arrivare con la vettura di Negri.

Difatti, precisamente adesso ricorre il periodo in cui, dischiudendosi a miliardi le larve della così detta *bianca e rossa*, i migliori e più fiorenti giardini della Sicilia e della Calabria sono minacciati nella loro esistenza.

Perciò la mia preghiera non è l'eco lontana di voci che mi giungano all'orecchio, ma è l'espressione viva dei desideri degli agricoltori della Sicilia e della Calabria, perchè essendo io stato colà, per studi relativi agli agrumeti che l'onorevole sottosegretario di Stato conosce, ho raccolto dagli agricoltori stessi il voto vivissimo perchè il Governo provveda.

Sono gli stessi agricoltori i quali vogliono che venga imposto l'obbligo della cura collettiva per sottrarsi ad un pericolo veramente grave.

Quindi, mentre ringrazio l'onorevole sottosegretario di Stato delle notizie che mi dà, vorrei avere il sicuro affidamento (e, se non me lo può dar lui, lo prego di trasmettere la preghiera al ministro) che se non arriverà in tempo con un progetto generale, si presenterà un piccolo disegno di legge magari di un solo articolo, per provvedere d'urgenza ai veri e reali bisogni dell'agricoltura della Sicilia e della Calabria (*Bene! Bravo!*)

**PRESIDENTE.** Sono così esaurite le interrogazioni iscritte nell'ordine del giorno di oggi.

### Presentazione di una relazione.

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

**CERMENATI.** Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: Modificazioni alla legge forestale e provvedimenti per la pastorizia e agricoltura montana. (653).

**PRESIDENTE.** Questa relazione sarà stampata e distribuita.

### Svolgimento di interpellanze.

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca « Svolgimento d'interpellanze ».

La prima è dell'onorevole Montù al ministro dei lavori pubblici « per sapere se, in considerazione delle notevoli continue manomissioni che si lamentano sulle ferrovie dello Stato, in causa dei rudimentali sistemi di chiusura dei carri, non ritenga di adottare congegni che notoriamente idonei per i perfezionamenti, rilevati da competenti Commissioni ufficiali, incontrerebbero anch'è l'approvazione dell'estero, allorquando sopra un tal prodotto italiano si richiamasse l'attenzione delle Amministrazioni estere per parte delle Ferrovie statali in opportuni congressi regionali ».

L'onorevole Montù ha facoltà di svolgere questa interpellanza.

**MONTÙ.** Onorevoli colleghi, risollevo una vessata questione e credo di rendere con ciò un vero servizio all'Amministrazione ferroviaria del nostro paese.

Leggendo la relazione delle ferrovie dello Stato per l'ultima gestione passata, anno finanziario 1911-12, non vi è chi non rilevi le impressionanti cifre di indennizzi che si sono dovute liquidare per furti e mancanze di merci, cifre che raggiungono quasi i due milioni e mezzo, con una diminuzione veramente irrisoria nei confronti dell'esercizio antecedente, poichè tale diminuzione non raggiunge le lire 200,000. Segno che la repressione e la vigilanza, in cui persevera l'Amministrazione pur col concorso dei nuovi commissariati compartimentali di pubblica sicurezza ferroviaria, sono molto lontane dal bastare e devesi quindi con ben altri provvedimenti efficaci svolgere in riguardo una azione positiva e più razionale.

Il confronto dei rimedi a cui si è finora ricorso ed i corrispondenti scarsi risultati ottenuti, prova chiaramente che il pro-

blema delle cause, complesso e quanto mai difficile, non venne certo considerato in riscontro ai fatti concreti; una prova reale permane tuttora nel numero enorme dei reclami, nel danno emergente e continuo al bilancio dei trasporti, nei lagni del pubblico e nello sfiduciato scontento del personale tesso, viaggiante ed addetto alle merci, esposto alla immanente grave minaccia dell'articolo 36 del regolamento, riguardante misure disciplinari severe contro i furti e manomissioni delle mercanzie e dei bagagli.

Da qualche tempo i giornali diffondono le lamentele dei ferrovieri a questo riguardo, frequenti comizi di protesta si registrano nei vari centri del paese con una agitazione crescente che tiene eccitati gli animi degli agenti, a scapito sempre più del pacifico e regolare svolgimento dei servizi.

La chiusura dei carri, quale si fa ora con piombi e cordicella di canapa esilissima, costituisce indubbiamente un criterio ed un metodo antiquato per garantire gli averi e le merci confidate al vettore: nella sua fittizia convenzionalità essa non tutela di fatto per nulla; di conseguenza non pare poi eccessivamente fuor di luogo che il personale si lagni della patologica e direi quasi antitetica crisi presente, per cui, mentre da una parte esso è rigorosamente tenuto responsabile delle sottrazioni e manomissioni, dall'altra non si studia alla coscienziosa e completa riforma dei presenti dispositivi, del tutto inefficaci, che non concorrono affatto a garantire la custodia delle merci, necessità questa oramai della più alta importanza pratica, dato il gigantesco progresso avvenuto in ogni dettaglio del complesso meccanismo dei trasporti. Quindi è a sperare che l'accertamento sulla efficienza quantitativa di un tale stato di cose irregolare, conduca finalmente a circoscrivere nei suoi veri termini l'inconveniente, e possa con opportuni rimedi tecnici dare nel più breve tempo ben migliori risultati di quelli che con procedura solamente fiscale, assorbente di per sé i pochi benefici liquidi ottenuti, abbia finora fatto raggiungere.

Ho detto che presentemente l'inviolabilità dei carri viene convenzionalmente ottenuta con piombi e funicella. L'Amministrazione di Stato non fece in riguardo che unificare per tutta la rete le morse ed i piombi prima in uso presso le cessate società e naturalmente dissimili tra loro. Fu, come si vede, un provvedimento di estetica ferroviaria, ma non un rimedio quale è ve-

ramente sentito e reclamato dai bisogni della pratica.

Lo strappo della funicella, che molte volte con astuta abilità si riesce ancora a mascherare, basta per mettere in balia di qualunque male intenzionato l'oggetto dei trasporti e quindi si comprende quanto facile sia reso il furto ed a quale fragile protezione sieno confidati i nostri averi. Un bell'ordine di servizio, perfezionato nello stile e nelle più sottili minuzie della burocrazia pedante, regola e disciplina le varie fasi della piombatura dei carri, insegna come la schiacciatura nella morsa faccia acquistare al piombo una bella forma biconvessa a bordo sottilissimo, che rende difficilissima, dice l'ordine di servizio, la manomissione, detta le modalità delle legature peculiari e dei nodi da eseguirsi programmaticamente in quel certo solo modo; ma francamente dalla lettura di quel voluminoso e prolisso documento ufficiale, nessuna persona seria può ancora desumere che la questione sia stata studiata con acume e diligenza tecniche pari alla finezza amministrativa svoltavi. Onde in ognuno viene spontaneo di obiettare se non era ben più prudentiale e salutare di soprassedere da una precipitata unificazione costosissima, che non cambiava il metodo antico e ne perpetuava l'insufficienza, proseguendo invece studi ed attivando esperienze col programma di cambiare sistema ed orientarsi sulla direttiva di una rotta rispondente ai veri bisogni.

Non si deve negare, e la direzione delle ferrovie non lo ignora, che tentativi si siano fatti da parte di volonterosi per ottenere che la chiusura dei carri risulti con mezzi non soltanto simbolici ma a vera tenuta di forza. Nelle varie esposizioni tutti abbiamo ammirato prodotti del genere, e fra gli altri il dispositivo di un macchinista delle stesse ferrovie dello Stato vi si è sempre fatto particolarmente notare. Le sole ferrovie nostre non vollero mai prenderlo in considerazione, con rigetti che non furono nè equanimi, nè avvalorati al giusto grado dalla critica.

Questo macchinista che abolisce col suo metodo ogni filo di spago o di ferro applica, tanto al battente del carro quanto alla porta scorrevole, due robuste catene ritorte le quali terminano in due piastre e sono così congegnate da potersi coniugare a forza con giunzione a baionetta nella quale rimane pur schiacciato il piombo regolamentare portante le timbrature prescritte per

agevolare le verifiche, i controlli e gli accertamenti di responsabilità.

Questa chiusura può anche applicarsi a forma di bracciale con catena unica, che abbraccia in opera due occhielli, inchiodati pure, l'uno al battente e l'altro alla porta. Con tanaglia separata si compie l'operazione di callettamento dell'ordigno con la impressione del piombo, ed in seguito quella di riapertura e ricupero del piombo stesso.

Praticamente l'unione delle piastre riesce assoluta, gli accessori robusti danno la garanzia di una tenuta veramente di forza e le manomissioni — che ora si possono ottenere con la sola astuzia e senza attrezzi complessi — non potrebbero avvenire senza il possesso della speciale tanaglia, la quale per non essere diffusa in commercio, costerebbe abilità di costruzione e spesa non indifferente, quindi ripieghi non tanto e facilmente accessibili ed improvvisabili.

Le particolari obiezioni mosse dai competenti delle ferrovie a questa proposta del macchinista Bruno sono del tutto fuor di luogo ed infondate, mentre che a quei competenti sono sfuggite, da quanto mi risulta, le vere ragioni tecniche che non renderebbero, allo stato in cui tuttora si trova la proposta, pratico il congegno.

Dalle Ferrovie dello Stato venne contrapposto che occorrerebbero modificazioni tali ai carri attuali da non renderne possibile l'adozione senza grave spesa e disturbo. Ciò è del tutto esagerato, perchè sia che si applichino i due spezzoni di catena con dei ribaditi, sia che si equipaggino battenti e porte di nuovi occhielli, non si alterano le caratteristiche dei vagoni odierni e non fa d'uopo dilungarsi nel conteggio della spesa, perchè *a priori* essa sarà di poco valore certamente.

Nè regge pure l'obiezione sollevata circa la difficoltà del servizio cumulativo internazionale, perchè ognuno sa che alla linea doganale le visite sono obbligatorie. Passata questa, avverrà la piombatura in uso nel paese destinatario, avvertendo che la stessa tanaglia Bruno quando non funzioni per il suo particolare congegno, può egualmente bene adoprarsi come morsa sui piombi usuali.

Come si vede i competenti delle Ferrovie nella premura di unificare la piombatura ordinaria, di elaborare un diligente ma non intelligente ordine di servizio ed adottare le nuove morse ed i nuovi piombi, hanno, in riguardo al geniale congegno di un loro

funzionario, motivato ragioni destituite di fondamento, senza nemmeno dimostrare conoscenza precisa del protocollo finale che, in dipendenza alla terza conferenza di Berna per l'unità tecnica delle strade ferrate 18 maggio 1907, regola la questione del servizio cumulativo internazionale. L'articolo I-B parte 4, spiega infatti che gli occhielli debbono avere un diametro interno di almeno 15 millimetri; ovviamente gli occhielli che applicherebbe il macchinista Bruno avrebbero tale minimo, dato che in essi deve passare una robusta catena rintorta. In detto articolo si lascia poi chiara facoltà ai confederati di impiegare altri ordigni di chiusura, purchè l'accessibilità degli infissi resti impossibile e la chiusura doganale non possa ridursi.

Piuttosto dunque le Ferrovie non hanno avvertito un serio inconveniente insito nella modalità di applicazione proposta dal predetto macchinista: sia che esso adotti i due spezzoni sciolti, sia che egli abbracci gli occhielli con un'unica catena, l'unione — benchè efficacissima in sè come piastre coniugate — rimarrà tuttavia allentata tra le parti che si collegano, cioè tra la porta ed il battente del carro. Tale mancanza di tensione è inevitabile, perchè necessaria tanto al giuoco di orientamento, innesto e girazione delle piastre in sè, come alla disponibilità di spazio per la manovra della tanaglia.

Basterà evidentemente smuovere la porta, perchè questa, grazie all'allentamento della catena, si discosti dal battente e lasci un adito, il quale — per quanto esiguo — basterà sempre per rendere accessibile in qualche modo l'interno del veicolo e permettere di asportare o danneggiare il carico, il che costituisce una vera e legale violazione di chiusura.

Ritengo però tecnologicamente sanabile il difetto da me denunziato, a rimediare il quale basterà saldare uno spezzone della catena al gancio di chiusura e l'altro spezzone al battente fisso. Una volta collegate le piastre, rimarrà bensì inevitabilmente un allentamento del sistema, ma questo rimarrà sempre minore ai cinque centimetri di giuoco d'apertura del gancio attesa la profondità dei due denti di fermo: il gancio così contrastato non potrà mai liberarsi del tutto dal suo occhio, epperò la porta rimarrà sempre aderentemente accostata al battente, con chiusura assoluta nel vero senso della parola.

In conclusione io penso che, nel mo-

dernismo dei congegni che la cinematica odierna offre con tanta ingegnosità di ritrovati per qualunque genere di applicazioni, non sarà difficile raggiungere un ripiego ben più pratico e sicuro dei generici piombi e delle fragili cordicelle per garantire la chiusura dei carri, salvaguardando così ad un tempo l'immunità delle mercanzie trasportate ed il prestigio morale e materiale del personale stesso.

Io credo poi fermamente che se l'Amministrazione ferroviaria dello Stato imparerà sistematiche esperienze sopra nuovi e moderni congegni di chiusura e si farà essa stessa promotrice e presentatrice all'estero di perfezionati prodotti dell'ingegno italiano, le amministrazioni estere accoglieranno molto di buon grado le nostre proposte; e così anche quella apparente difficoltà finora soltanto obietata per i transiti doganali troverà una soluzione proficua non soltanto, ma altresì simpatica e lusinghiera per noi.

Wolffo Goethe ebbe un giorno a pronunziare questo acuto aforisma: « Si asserisce che il mondo è retto da cifre; io so che le cifre ci insegnano se esso è retto bene o male! » Nel caso del nostro bilancio ferroviario la cifra degli indennizzi per i furti, manomissioni ed avarie dolose dimostra chiaramente che quella branca dei trasporti non è ancora ben governata; che i provvedimenti indiretti adottati, per quanto lodevoli, sono lontanissimi dal bastare e sono di carattere del tutto estrinseco. Occorre pertanto studiare anche e soprattutto nel suo intrinseco il problema, esperire ricerche non soltanto fiscali ed amministrative, ma propriamente tecniche da affidarsi a competenze provate; impostare esperienze attendibili e razionali, per cui si possa raggiungere in tale spinosa questione una perfezione tale che sia di garanzia al pubblico, di tranquillità al personale, di beneficio al bilancio e, circostanza non meno importante, sollevi sempre più di fronte agli stranieri il buon nome delle nostre istituzioni, delle nostre amministrazioni, dei nostri servizi pubblici e del nostro popolo. (*Approvazioni*).

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

**SACCHI, ministro dei lavori pubblici.** La questione sollevata dall'onorevole Montù, sotto una modesta apparenza è certamente importante per la industria dei trasporti ferroviari.

È indubitato che un sistema di chiusura

dei carri, il quale eliminasse affatto od almeno sensibilmente riducesse la possibilità di manomissioni, avrebbe il duplice notevole beneficio di garantire alle industrie ed ai commerci la sicurezza delle spedizioni dei loro prodotti e di risparmiare alla amministrazione le spese e le noie della vigilanza sulla integrità dei trasporti, e il non lieve onere del pagamento delle indennità per furti, danneggiamenti e manomissioni.

Debo però dichiarar subito che per quest'ultimo riguardo i risultati sono andati progressivamente migliorando, cosicché il numero dei reclami presentati e liquidati per manomissioni è andato diminuendo in rapporto al numero complessivo dei trasporti di una percentuale dell'1.43 nel 1907 a quella di 0.57 per mille nel 1912; mentre il rapporto fra gli indennizzi liquidati ed il prodotto dei trasporti è a sua volta disceso nel medesimo periodo dal 2.59 all'1.27 per mille.

Tutto ciò, che fa onore alla vigilanza dell'Amministrazione e alla onestà della gran massa degli agenti, non toglie importanza alla vagheggiata sostituzione delle chiusure.

Ma l'onorevole Montù sa benissimo che il problema non è punto trascurato dalla nostra Amministrazione ferroviaria, e, che, anzi, questa vi ha sempre dedicato e vi dedica il maggiore interesse e lo studio più assiduo.

Senonchè, la soluzione non è facile, come a prima vista può sembrare. È tanto poco facile, che, malgrado gli studi, le ricerche e gli esperimenti non soltanto dell'Amministrazione ferroviaria di Stato, ma anche delle cessate Società esercenti le tre grandi reti italiane ad una conclusione non si è potuto giungere ancora.

Poichè la difficoltà non sta soltanto nell'invenzione di un sistema purchessia, che rappresenti un qualche progresso rispetto al sistema, certo insufficiente, ora in uso, ma anche e specialmente nell'adozione del nuovo sistema da parte di tutte le altre amministrazioni nazionali ed estere, con le quali si effettua lo scambio dei materiali.

Dato infatti il continuo e crescente scambio di carri che con il progresso dei traffici si verifica tra le reti di tutta l'Europa continentale, l'adozione di un nuovo congegno di chiusura che richiedesse modificazioni ai rotabili, oppure l'uso di tenaglie e chiavi speciali, non potrebbe verificarsi, se non quando fra tutte le Amministrazioni ferroviarie interessate fosse intervenuto un com-

pleto accordo innanzi tutto sull'opportunità in massima del cambiamento, e poi sul sistema o congegno da adottare, ed è ovvio che ciò, implicando un notevole onere finanziario per le trasformazioni del materiale, trovi esitanze ed ostacoli.

Per una nuova chiusura di carri si urta, insomma, contro le medesime difficoltà che, malgrado gli sforzi di studiosi e di amministrazioni, rendono tuttora assai dubbia la scelta e l'adozione di un sistema di agganciamento automatico dei vagoni ferroviari, problema questo ancora più importante ed al quale lo stesso onorevole Montù ha dedicato e dedica amorevole studio.

Quanto a ciò che l'onorevole Montù dice circa la bontà del sistema Bruno, che è un laborioso macchinista delle ferrovie dello Stato, il quale persegue con costanza una lodevole meta, non è questa la sede nè io ho la competenza tecnica per seguirlo nei suoi apprezzamenti. So che esperimenti furono fatti e che una Commissione non avrebbe trovato l'apparecchio corrispondente in pratica agli scopi.

Io mi auguro che gli studi possano portare a miglior risultato, e che sia l'innata genialità dell'ingegno italiano quella che riesca a risolvere il problema.

Certo, che, pur non nascondendo le difficoltà che ho rilevate, l'Amministrazione non dimenticherà questo importante problema che l'onorevole Montù ha rilevato. (*Approvazioni*).

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

**MONTÙ.** Ringrazio l'onorevole ministro per le assicurazioni datemi, che gli esperimenti per l'adozione di un nuovo sistema di piombatura ferroviaria saranno continuati ed io spero anzi che essi saranno intensificati. Io non posso giudicare l'entità e il valore delle cifre da lei esposte, ma rilevo ancora una volta che proprio questa speciale branca del servizio non procede bene e la cifra degli indennizzi per manomissione, furti e frodi deve assolutamente diminuire ancora e di assai.

Comprendo anche io che la soluzione del problema non è facile, ma appunto perciò esso dovrebbe essere perseguito con maggiore diligenza e con più numerose esperienze che non furono fatte in genere per il passato e soprattutto per la tanaglia del bravo macchinista Bruno. Ella, onorevole ministro, mi ha detto di non voler fare qui con me una discussione tecnica; e poiché ella ha perfettamente ragione le risponderò

che non voglio dilungarmi nel paragone che ella ha fatto circa l'adozione di un sistema di piombatura e di un sistema di agganciamento automatico: entrambi possono adottarsi anche se gli Stati a noi vicini non li adottassero, ma ad ogni modo mentre un sistema di agganciamento automatico rende conveniente la sua adozione anche per parte dei paesi che scambiano con noi i loro vagoni affinché i vantaggi dell'agganciamento stesso siano reali e continui, viceversa per un sistema di piombatura la generalizzazione non è assolutamente necessaria e d'altra parte poi se un sistema siffatto venisse da noi adottato e proposto all'estero, molto probabilmente verrebbe ovunque adottato perchè di facile applicazione e di pochissimo costo.

Del resto alla frontiera bisogna assolutamente aprire i carri e quindi lo Stato confinante se non ha il sistema nostro può adottare le cordicelle purchè il carro porti i due occhielli. Credo di essere stato abbastanza chiaro e perciò non insisto nella mia dimostrazione. Mi consenta l'onorevole ministro che io esprima un modesto desiderio; desidererei che la Direzione generale delle ferrovie dello Stato non si impuntasse a voler persuadere il ministro dei lavori pubblici sulle difficoltà di transito doganale perchè ciò non è vero e non risponde perfettamente alla esattezza, ed alle esigenze doganali. Dato che è assolutamente necessario aprire i carri alle frontiere, ne viene di conseguenza che per richiuderli si potrà adottare il sistema di piombatura che si crederà meglio o che sarà in uso in quel determinato paese, purchè i carri e cioè i battenti e le porte abbiano i famosi occhielli prescritti dal protocollo di Berna per il passaggio delle funicelle: analogamente all'estero potrà essere adottato un sistema qualunque di piombatura, e alle nostre frontiere, per i vagoni entranti in Italia, si potrà sempre, dopo la visita doganale, addivenire ad una nuova chiusura con quel sistema di piombatura che noi saremo per adottare purchè noi possediamo le speciali tanaglie all'uopo. Ad ogni modo ringrazio l'onorevole ministro dei lavori pubblici e spero che egli insisterà personalmente affinché tali esperimenti vengano non solo continuati ma essenzialmente intensificati per trovare e raggiungere quel sistema che metta fine a tutti i giustificati e pensosi lamenti odierni.

**PRESIDENTE.** È così è esaurita la interpellanza dell'onorevole Montù.



Segue la interpellanza degli onorevoli Turati, Ettore Mancini e Treves, al ministro dei lavori pubblici, « per sapere se gli consti, e se giudichi conforme allo spirito e alle finalità della legge che istituì la rappresentanza elettiva di categoria dei ferrovieri, il fatto che dei membri di questa siano deferiti al Consiglio di disciplina per opinioni od apprezzamenti espressi in tale qualità e nella esplicazione del loro preciso mandato ».

L'onorevole Turati ha facoltà di svolgerla.

TURATI. Onorevoli colleghi, la mia interpellanza poteva anche, se non avessi tenuto a riserbarmi il diritto di replica, contenersi nei confini di una interrogazione, tanto è semplice l'oggetto della medesima; tanto semplice, oserei dire, che la domanda, se non si voglia attribuirle una sottintesa intenzione ironica, contiene già la risposta. Chiedere al ministro dei lavori pubblici se crede conforme allo spirito della legge, che ha istituito le rappresentanze elettive di categoria dei ferrovieri, il fatto di sottoporre i membri al Consiglio di disciplina per aver manifestato la loro opinione nell'espletamento del loro mandato, francamente, è domanda, che potrebbe apparire quasi ingiuriosa. Sarebbe come domandare al ministro se egli prenda sul serio le istituzioni e le leggi, che il Parlamento ha create.

Senonchè, i fatti dimostrano che non si tratta nè di uno scherzo, nè di una ironia; per cui (salvo che il ministro, e purtroppo ne ho perduta la speranza in qualche colloquio, avuto prima della seduta, mi dichiarasse che fummo male informati, che il fatto che lamentiamo non è che un sogno di teste esaltate) la mia domanda si può tradurre in altra forma, più grave; ossia se l'onorevole ministro giudichi cosa opportuna che l'Amministrazione si industri a ridurre la rappresentanza di categoria dei ferrovieri a una semplice burla; se egli stesso ha il deliberato proposito di ucciderla, screditandola, rendendola ridicola, alienando da essa irrevocabilmente ogni possibile fiducia del personale; e se, nella lotta di tendenze che oggi si combatte, come in tutti i partiti, e come nelle masse popolari in genere, così anche in questo grande esercito dei ferrovieri, tra i fautori di una azione legale, di un'azione di difesa civile e insieme di collaborazione volonterosa con lo Stato, nell'interesse del pubblico, e i fautori dell'azione sindacalista, violenta, rivoltosa, cara agli scalmanati e ai fanatici, il Governo, per qualche suo fine

occulto, che io non riesco ad indovinare, si sia messo dalla parte di questi ultimi, per togliere ogni possibilità di prevalenza alle correnti ragionevoli, democratiche, più seriamente civili.

Io non ho bisogno di rammentare per esteso alla Camera la storia dell'istituto di cui ci occupiamo. Basterà evocarla per sommi capi.

Quando Governo e Parlamento decisero di rivendicare allo Stato l'esercizio delle grandi Reti, si posò subito, tra gli altri, come importantissimo, il problema dei rapporti fra l'Amministrazione e il personale. Si capì subito che una così vasta massa di lavoratori di un'azienda per tanti aspetti industriale, che questo numeroso proletariato, che ha e conserva, per quanto addetto ad un servizio di Stato, le condizioni, l'anima e la mentalità di classe lavoratrice, doveva essere regolato con date norme, e munito di determinate garanzie, maggiori e diverse da quelle che possono reggere e tutelare, che so io? i prefetti, i magistrati o le guardie carcerarie.

Era un fenomeno nuovo, che bisognava disciplinare. I fatti, d'altronde, ammonivano. In Italia come all'estero, la storia recente ci parlava di lotte frequenti, di scioperi avvenuti o minacciati appunto in questo campo; il fatto aveva interessato in vario modo gli studiosi, i Parlamenti, i Governi; e tutti si era in sostanza d'accordo, quali che fossero le opinioni astratte di ciascuno pro o contro il diritto teorico dello sciopero dei ferrovieri, tutti in pratica si era d'accordo sulla necessità economica e politica di evitare le interruzioni di un servizio così vitale per la vita nazionale, o almeno di prevenirle nella misura del possibile, di renderle meno frequenti e meno probabili, di togliere, con opportuni congegni e garanzie legislative, ogni giustificazione a quei movimenti impulsivi di massa, che, nelle altre industrie, sono di gran lunga meno funesti.

Perciò, nei vari disegni di legge che via via si succedettero, e taluni rimasero sospesi, altri entrarono nella nostra legislazione, e dei quali vedo qui presenti alcuni dei più operosi ed autorevoli operatori; sempre troviamo introdotte norme e discipline speciali, dirette a garantire in vario modo il personale ferroviario da un lato, il pubblico e lo Stato dall'altro.

Ciascuno ricorda i due progetti dell'onorevole Tedesco, del 1904 e del 1905; il secondo, in particolare, creava i Consigli



speciali e il Consiglio generale, elettivi l'uno e l'altro, del personale; e su di essi imperniava l'arbitrato obbligatorio per le controversie e per i conflitti collettivi fra l'Amministrazione e i ferrovieri.

Queste rappresentanze legali ed arbitrali del personale venivano giustificate da altissimi motivi, di diritto e di convenienza politica, e suffragate da tutta una storia di legislazione comparata; particolarmente dal buon successo che consimili istituti avevano ottenuto in altri paesi, in Baviera, in Olanda, in Australia, al Canada, negli Stati Uniti d'America ed altrove.

Tuttavia, sebbene la Commissione della Camera, in una dotta relazione dovuta alla collaborazione degli onorevoli Lacava e Pantano, non solo avesse accettato quella soluzione, quel sistema di prevenzione dei grandi conflitti eventuali, possibili, inevitabili anzi fino a un certo punto per ragioni che tutti intuiscono, ma avesse anche procurato di avvalorare l'istituto arbitrale rendendolo sempre più democratico nella sua costituzione ed efficace nel suo lavoro, quel progetto non giunse alla discussione. Scoppiò intanto lo sciopero ferroviario, che produsse, com'era naturale, una subitanea reazione nel Parlamento e nel Paese.

La legge 22 aprile 1905 fu l'effetto di costosa reazione. Poco dopo, il compianto ministro Gianturco, nel suo progetto 9 febbraio 1907, che doveva poi divenire quella che è ancora la legge fondamentale dell'ordinamento ferroviario, non aderiva al concetto dell'arbitrato, partendo dal principio troppo semplicistico che fra Stato e privati l'arbitrato non si può concepire. I relatori, onorevoli Daneo e Abignente, si acconciarono a questa « livragazione » con sentito rammarico.

Sono notevoli, alle pagine 33 e 34 della loro relazione, in data 9 maggio 1907, le riserve, le nostalgie, che essi manifestano. Perchè, a parte ogni astratta disquisizione sulla ammissibilità dell'arbitrato (questione che, del resto, il fatto e l'esperienza hanno già così bene risolto), essi notano come nessun altro spediente, non certo la introdotta facoltà di ricorso alla quarta sezione del Consiglio di Stato, non il supremo potere del Parlamento, che non è un corpo tecnico e molte volte è preoccupato da troppe altre cose (oggi, ad esempio, non è temerario argomentare che la Camera sia un po' più preoccupata della data delle future elezioni, che non di un eventuale organico dei ferrovieri!...), nessun altro spediente sarebbe mai

equivalso, come « valvola di sicurezza e freno a vantaggio dell'azienda » (cito le parole testuali dei due valorosi relatori), all'arbitrato obbligatorio vero e proprio.

La Commissione della Camera tuttavia si rassegnò... in attesa di tempi migliori. E si venne infine al progetto dell'onorevole Sacchi, che diventò poi la legge 13 aprile 1911, e nel quale si trova qualche cosa che non è l'arbitrato, ma che è come il suo prudente avviamento; che è un germe (come più volte ripeté l'onorevole Sacchi) il quale, se ben coltivato, si potrà sviluppare, fino a creare un organismo sempre più completo in quel senso.

E fu la rappresentanza elettiva delle categorie; fu appunto il « Parlamentino », come fu subito chiamato con un vezzeggiativo, che forse in origine non volle essere nè spregiativo, nè canzonatorio. La importanza e la virtuale efficacia del quale era messa in notevole risalto nella relazione dell'onorevole Sacchi, con l'esempio ch'egli evocava della funzione da esso esercitata nei paesi dove raggiunse maggiore sviluppo.

In Francia soprattutto, come attesta quel documento, la rappresentanza del personale ferroviario interviene in moltissime, si può dire in tutte quante, le più importanti Commissioni, e per lo più non soltanto con voto consultivo, ma con vero potere deliberativo: così nelle Commissioni per gli aumenti di stipendio, per le classifiche, per gli avanzamenti, per le riforme dei servizi, nei Consigli di disciplina, ecc.

E l'onorevole Sacchi si compiaceva di rilevare dai rapporti ufficiali come l'Amministrazione francese si dichiarasse pienamente sodisfatta dei risultati, e attestasse come coteste forme di larga partecipazione e cooperazione dei ferrovieri all'opera dell'Amministrazione avessero più d'ogni altra cosa contribuito a mantenere e a rinsaldare tra personale e Amministrazione quella reciproca fiducia cordiale, che è (scriveva egli) « il primo fondamento della disciplina e dell'andamento regolare dell'Amministrazione ». Queste erano, onorevole Sacchi, le sue parole d'allora, e non è poi intercorso un secolo...

FAELLI. Ma dopo d'allora ci fu un altro sciopero di ferrovieri!

PRESIDENTE. Prego l'onorevole Faelli di non interrompere.

TURATI. Ed ora appunto si sta lavorando, fra Governo e sindacalisti, a prepararci la delizia di un terzo sciopero. E an-

che un po' nella speranza di prevenirlo, se possibile, ho presentato questa interpellanza.

PRESIDENTE. Se ella, onorevole Turati, è veramente amico dei ferrovieri, sarà il primo a combattere, quando sorgano, codeste velleità di scioperi ed a rammentare a loro che essi non debbono soltanto avere desideri e diritti, ma anche doveri! (*Benissimo!*)

TURATI. Onorevole Presidente, quest'arte io non ho bisogno di apprendere ora. Non v'è altri in Italia che più di me l'abbia esercitata, come non v'è chi sia stato più di me tenacemente fischiato dalle folle ferroviarie.

FAELLI. Questo è vero!

TURATI. E sono lieto che un avversario me ne renda testimonianza. Poichè, allorchè, quando, onorevoli colleghi, nella campagna per l'esercizio di Stato, si raccoglievano nei comizi gli applausi dei ferrovieri, mi avvenne di trovarmi sovente con vari colleghi, e fra altri coll'onorevole Sacchi...

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Per sostenere cose che poi furono attuate!

TURATI. Sta bene. Però, quando al periodo degli applausi subentrò quello delle allegre fischiate, allora io non ho più trovato al mio fianco, nè l'onorevole Sacchi, nè altri. Del resto non ne avevo affatto bisogno.

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Perchè allora erano pretese. Ella sa benissimo che a me non importa assolutamente niente di affrontare, se è necessario, anche le disapprovazioni.

TURATI. Ma ora la questione è un'altra. Ora si tratta di vedere qual'è l'atteggiamento che conviene agli uomini di Stato, e agli uomini politici in generale, che intendano a deprecare le nuove convulsioni che minacciano, le cause di malcontento e di esasperazione che si vanno di nuovo addensando.

Io debbo qui fare un discorso pratico e non una dissertazione di filosofia sociale; se il pericolo esiste, se il malcontento è diffuso, ciò significa che esso ha le sue brave ragioni, ed è perfettamente ridicolo, è semplicemente puerile, supporre di dissiparlo colle scomuniche e cogli scongiuri, dimenticando che le persecuzioni agli individui, in quanto essi si rendono interpreti di un bisogno largamente sentito, non fa che accrescere forza alle idee che essi rappresentano.

Non ricorderò, per non dilungarmi, le discussioni fatte nella Camera sull'argomento;

e come parecchi di noi, fra i quali gli onorevoli Nofri e Pantano, chiedessero e profilassero congegni legislativi atti ad offrire ben altre garanzie al personale ed al pubblico. Ad ogni modo, questo è certo: dalle relazioni e dalle discussioni parlamentari, dalle dichiarazioni del ministro, emerse ben chiaro che la rappresentanza dei ferrovieri doveva essere una cosa molto seria; doveva essere, come già ho rammentato, il germe fecondo di un organismo sempre più efficace e sempre più poderoso.

Tale dunque fu lo spirito animatore dell'articolo 12 della legge 13 aprile 1911, che istituiva la rappresentanza dei ferrovieri, con origine elettiva, e col mandato di esaminare insieme al Direttore generale tutti gli argomenti relativi agli interessi collettivi degli agenti. Nello stesso articolo il Governo prendeva impegno di convocare i rappresentanti, oltre che in conferenze particolari per determinati problemi, anche in conferenze plenarie, almeno due volte in ciascun anno.

È vero che questa legge non fu nè subito, nè totalmente applicata. Già una sorda ostilità a questo genere di dignitosi rapporti col personale si era manifestata durante la discussione, e l'onorevole Bertolini, che entra ora nell'aula, fu protagonista di quell'episodio, quando, essendosi detto: aggiungiamo a questo articolo 12 (sebbene non dovesse apparire necessario, poichè era implicito nell'essenza dell'istituto), tuttavia aggiungiamo un comma che dia esplicitamente ai rappresentanti, perchè possano svolgere seriamente la loro funzione, il diritto di esaminare, di studiare, di avere a disposizione tutte le notizie, in materia disciplinare o altra che li interessi, per potervi far sentire la loro voce, l'onorevole Sacchi accettò immediatamente la proposta, ma poi, l'onorevole Bertolini essendo insorto,...

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Era mio dovere di esaminare la portata della proposta!

TURATI. La proposta ella l'aveva trovata giustissima e l'aveva fatta sua; ma insorse l'onorevole Bertolini e con lui qualche altro collega, e subito l'emendamento fu da lei rinanziato.

Non aggiungere quell'emendamento non avrebbe avuto importanza, già ne dissi il motivo; ma il cancellarlo, dopo accolto, aveva un'importanza notevole e trista, perchè testimoniava come il Governo già piegasse alla tendenza, che così si affermava, di creare una istituzione di pura e sem-

plice lustra, una forma vuota di contenuto, una larva senza subbietto. E di lì cominciarono a sorgere appunto le diffidenze, come ora dirò.

Molte altre parti, di quella legge, rimasero vane promesse. Già nel primo articolo, essendosi stabilito che la riforma degli ordinamenti dovesse farsi in seguito a studio e voto di una Commissione consultiva, era altresì sanzionato, e la discussione, in aggiunta alla lettera della legge, non lasciava luogo ad equivoci, che nella Commissione stessa dovessero entrare alcuni rappresentanti del personale; senonchè, quando poi si passò all'attuazione pratica, i rappresentanti del personale furono esclusi.

Si profitò del fatto che, dicendosi « rappresentanti del commercio, dell'industria, dell'agricoltura e del lavoro », non era detto espressamente: del lavoro ferroviario. Ma evidentemente non si volle alludere al lavoro, che so io!... dei tessitori; e sempre fu inteso da tutti che dovesse trattarsi dei rappresentanti dei ferrovieri.

Fatto sta che questi furono messi fuori, con che si inaugurava il sistema di alienarsi l'animo di quei lavoratori, e di rinforzare la corrente scettica, la corrente ostile, la corrente che vede nello Stato (e può avere ragione, come può aver torto) un nemico dei lavoratori in generale, e quindi anche degli agenti delle sue stesse aziende. Varie altre promesse, come or ora vedremo, non furono mantenute.

Tuttavia, quando il commendatore Bianchi comunicò ai ferrovieri, nel suo Bollettino, la legge del 13 aprile 1911, ne fece l'esaltazione; mise in luce i vantaggi che essa assicurava loro sotto il punto di vista economico e morale; come chiamasse i ferrovieri stessi a prender parte all'opera dell'Amministrazione; e diceva di confidare che questo sarebbe valso a rinforzare la fiducia reciproca, l'amicizia e così via. Al regolamento per la elezione dei rappresentanti, del 20 maggio 1911, seguì l'altro, 23 ottobre, per l'esercizio della relativa funzione, il cui articolo 3 stabilisce che gli argomenti da esaminarsi possono essere presentati tanto dal direttore generale quanto dai rappresentanti, per cui si dà ad essi la facoltà di iniziativa, e l'Amministrazione si impegna ad istruire tutte le pratiche che possano interessarli, escludendosi soltanto ciò che non riguardi interessi professionali di indole collettiva degli agenti, quelli cioè di carattere individuale; ciò che era giustissimo, perchè i rappresentanti non devono essere

rappresentanti di se stessi, ma della massa che li ha delegati.

Se non che, dopo questo idillio, cominciano ben presto le delusioni. La rappresentanza, che doveva cominciare subito a funzionare ed essere convocata, come ho detto, per precetto della legge, almeno due volte all'anno, dopo la prima convocazione di insediamento, nella quale scorsero fiumi di latte e miele, sembrò colta come da paralisi.

In quella prima riunione, che si tenne l'11 dicembre 1911, e che non conta nel novero delle almeno due convocazioni plenarie di ogni anno, perchè fu di puro e semplice cerimoniale, il direttore generale pronunciò il discorso inaugurale, ripetendo ai rappresentanti di avere la più ferma fiducia nell'esito di quell'esperimento, verso il quale si erano manifestate tante diffidenze. Esso non ignorava le diffidenze, ma pensava che il buon volere di tutti riuscirebbe a disarmarle, confidava che il contatto frequente avrebbe dissipati i malintesi e che l'opera dei rappresentanti, messi in grado di rendersi conto, e di illustrare ai colleghi, le condizioni reali dell'azienda, le difficoltà obiettive che imponevano la gradualità nei miglioramenti invocati, si sarebbe risolta in una propaganda di moderazione, di temperanza, di concordia.

Ed io penso (consentitemi questa digressione) che benissimo si apponesse il commendator Bianchi nel formulare quelle previsioni e quegli augurii. Se tra i ferrovieri avvengono ancora di frequente manifestazioni di carattere sindacalista, e corrono parole di protesta, non bisogna impressionarsi eccessivamente di fenomeni più rumorosi e superficiali, che sostanziali e profondi. Io conosco abbastanza da vicino la massa ferroviaria; come ogni altra massa, essa sente assai più intensamente i proprii bisogni, di quello che non aderisca a teorie politiche molto precise. Finchè non senta i benefizi di date istituzioni, può applaudire nei Comizi al demagogismo dei più scalmanati: ma basterebbe l'esperienza di quei benefizi, basterebbe non alimentare quel demagogismo colle continue delusioni, e non invano si farebbe appello al buon senso ed al civismo di quei lavoratori.

Senonchè, già in quella prima adunanza, il direttore generale faceva una formale promessa. « Ho detto che il Parlamento (così riferisce le sue parole il *Bollettino Ufficiale*) ha ammesso di essere chiamato ancora ad esaminare un disegno di legge contemplato

dall'articolo 6 della legge del 1911, per la costituzione di un'Opera intesa a raccogliere, soccorrere, proteggere ed istruire gli orfani degli agenti, per sussidiare vedove ed orfani di agenti esonerati dopo il giugno 1905, per corrispondere determinate somme a titolo di buona uscita alle famiglie di agenti morti in attività di servizio od agli agenti all'atto dell'esonero ».

Lasciatemi dir qui fra parentesi che questo progetto di legge, la Camera, il Senato ed il Re s'erano impegnati a presentarlo nei sei mesi dal 13 aprile 1911. È stato presentato invece nel dicembre del 1912, vale a dire con più di un anno di ritardo. Sono cose che noi qui possiamo anche spiegarci e alle quali ci è facile essere indulgenti; non è facile ugualmente alle masse che lavorano e soffrono, e di questi benefici hanno urgente bisogno. E ad ogni modo sono promesse mancate!...

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Se si fosse presentato allora, le disposizioni per i ferrovieri sarebbero state molto inferiori di quelle proposte ora.

PRESIDENTE. Ora il disegno di legge è in istato di relazione e ne è imminente la discussione alla Camera.

TURATI. Per me personalmente questo ritardo è del tutto innocuo. Io non sono ferroviere, nè orfano di ferroviere, e non ho buone uscite da attendere!

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. In questo disegno di legge sono contenute disposizioni molto importanti!

TURATI. Appunto per questo! E poi, veda, onorevole Sacchi: se io avessi verso di lei una cambiale che scadesse alla fine di questo mese, e venissi da lei a piagnucolare che non posso pagarla, che ritarderò un anno o due anni, e che, per questo ritardo, le pagherò magari interessi usurari, probabilmente ella mi risponderebbe: non me n'importa assolutamente niente! I patti si debbono mantenere!

E un entè morale, qual'è lo Stato, soprattutto quando promette ad una folla, diciamo pure, a una folla di gente che è assillata dal bisogno, ha un obbligo tanto maggiore di stare ai patti. Tanto più che nessuno crederà che lo Stato possa essere insolvente, come può toccare a un privato.

Ad ogni modo io non sono qui a domandare la messa in istato di accusa, avanti al Senato, dell'onorevole Sacchi! Accennai incidentalmente a questo particolare, e a quest'ora avrei finito di parlarne se non fossi stato interrotto.

PRESIDENTE. Io l'ho interrotto per ricordarle che la Giunta del bilancio ha già presentato la relazione, e che il disegno di legge verrà in discussione fra giorni.

TURATI. La ringrazio, onorevole Presidente, del pietoso proposito. Ma io cercavo soltanto di spiegare come la diffidenza del personale venga quasi artificialmente incoraggiata, quando da parte nostra manchiamo a impegni formali, come in questo caso; o come quando ci impegniamo ad includere i rappresentanti del personale nella Commissione del riordinamento ed invece vi includiamo tutt'altre persone. E allora non è prudente, nè è di buon gusto, il gesto, così consuetudinario dai banchi del Governo, e al quale si abbandona volentieri qualche volta anche l'onorevole Sacchi, di alzarsi, battere il pugno sul banco e dichiarare con voce molto energica che bisogna mantenere la disciplina, che bisogna essere inesorabili, che il dovere (degli altri!...) deve essere posto innanzi a tutto!

Un pochino più di tolleranza, e lo sforzo qualche volta di investirsi un po' più nei bisogni e nella psicologia delle masse, potrebbe essere savia ed utile cosa nella vita politica!

Ad ogni modo (chiudendo questa troppo lunga parentesi) soggiungeva il commendatore Bianchi: « Sono lieto di poter comunicare in proposito che il ministro dei lavori pubblici (questo discorso è dell'11 dicembre 1911) mi ha autorizzato a sottoporre a suo tempo all'esame dei rappresentanti le basi che si vorrebbero dare alla nuova istituzione, per conoscere se le condizioni progettate sarebbero gradite al personale (e questo è in fondo lo scopo della rappresentanza), e così, nel concretare il progetto definitivo di legge, tener conto delle osservazioni ricevute, in relazione ai mezzi che si crederà di poter chiedere al Parlamento e alla misura dei contributi che dovrà fornire il personale.

« Allorquando i predetti studi saranno terminati, ne comunicherò il risultato ai rappresentanti, in precedenza della convocazione della conferenza in cui verrà esaminato questo argomento, e che ho ragione di ritenere sarà nei primi giorni del venturo febbraio 1912 ».

Essendo il direttore generale autorizzato a dire queste cose dal ministro dei lavori pubblici, i ferrovieri aspettavano impazienti ma fiduciosi la convocazione; ma nessuno ci ha più pensato, nessuna convocazione venne fatta. Si mise sotto i piedi l'articolo

della legge che vuole almeno due convocazioni annue. Passa più d'un anno dall'aprile 1911, e non si ha, non dico due, ma neanche una sola convocazione. Così si tradiscono insieme due promesse, e si arriva al 6 agosto 1912 per avere la prima riunione plenaria. Vale a dire che, invece di due riunioni in un anno, se ne ha una dopo sedici mesi!

E, in questa prima, tanto attesa riunione, edete forse che si porti cotesta questione? Neanche per sogno. Vedo l'onorevole Falcioni che ha l'aria di essere estremamente sorpreso. (*Interruzione dell'onorevole sottosegretario di Stato per l'interno*). Già, ella è ingenuo. L'hanno fatto sottosegretario di Stato all'interno apposta per la sua ingenuità! (*Si ride*) Orbene, onorevole Falcioni, la cosa sembra inverosimile, e sarebbe inverosimile tra due galantuomini, ma è addirittura enorme quando si tratta delle promesse dello Stato a una massa di lavoratori, che ha bisogni urgenti, che affronta sacrifici d'ogni genere, che ancor oggi, malgrado tutto ciò che il Parlamento ha fatto per essa, soffre in molti strati la fame, con stipendi, anche negli uffici, inferiori alle tre lire; su cui gravano responsabilità talora gravissime; e una parte della quale è assoggettata a sfruttamenti veramente ferocie da codice penale; perchè, quando discuteremo la legge sulla protezione degli animali, sarà forse utile domandarci (mi si passi l'amaro sarcasmo) se i turni di diciotto ore fatti sulla macchina non meritino di essere considerati appunto in quella legge.

Ed allora, come non spiegarci il disagio di quella rappresentanza, che aveva un mandato da adempiere, che doveva rispondere a delle classi bisognose e non sempre tranquille, naturalmente disposte a dubitare e a diffidare, non solo dei loro superiori, ma anche dei loro stessi rappresentanti? Perchè basta che un anarchico, o una semplice mala lingua, anche senza avere una teoria che giustifichi la maldicenza, insinui che quella gente non difende gl'interessi della classe ma soltanto i propri, che è ben felice di andare e venire da Roma, tutto ciò insomma che si dice anche di noi deputati e si dirà ancora di più quando sarà data l'indennità; ...immaginate una propaganda di questo genere e ditemi quale discredito ne consegua all'istituto e come essi possano sopportare una tale condizione in mezzo ai loro colleghi e mandanti!

E vi sorprenderete se allora fanno sentire le loro giuste doglianze? E starete a

misurare loro col bilancino del farmacista la maggiore o minore vivacità delle espressioni, che essi debbono adoperare per servire alla loro coscienza e per non apparire degli inetti, degli addomesticati, dei venduti, agli occhi dei loro elettori e compagni? O pretenderete che un ferroviere parli con la stessa delicatezza diplomatica di forma con cui parlerebbe il senatore Tittoni o l'ambasciatore Barrère?!...

Nell'adunanza, dunque, del 16 agosto, la prima dopo sedici mesi, le proteste dei rappresentanti suonarono rispettose, ma decise ed energiche. Fu generale il rammarico perchè si riducesse la rappresentanza, nella impressione dei ferrovieri, a una canzonatura. Perchè neanche allora era posto all'ordine del giorno alcuno degli argomenti che davvero interessavano la massa ferroviaria. « Insomma noi preghiamo voi, signor direttore generale, che siete una così brava persona, di non metterci nella dolorosa condizione di giungere alla scadenza del nostro biennio senza avere espletato neppure una minima parte del nostro mandato ».

Tali, in sunto, le voci che suonarono in quell'assemblea.

Discorso troppo audace? Io me ne appello, onorevoli colleghi di ogni parte della Camera, al vostro giudizio in buona fede. Nè allora i reclamanti vengono richiamati all'ordine o rimproverati. Al contrario, è il direttore generale, il quale, costretto a giustificare in qualche modo il Governo, se la cava come può e in sostanza risponde loro: « Insomma non si è potuto: d'ora innanzi faremo riunioni più frequenti; vi porteremo le cose che più v'interessano e non quelle che meno vi interessano (era questo uno dei capi d'accusa); c'è stata la guerra; un cumulo di ragioni facili a comprendere hanno impedito al Governo di mantenere la sua parola ». (È appunto tutto quello che ha detto qui altra volta l'onorevole Sacchi). « D'altronde, danno non vi sarà pel ritardo. Anzi *qui sero dat bis dat* ». È l'adagio latino invertito!

Orbene, in quella riunione, tra i lamenti rispettosamente fatti dai ferrovieri, vi fu un discorso del rappresentante della ventottesima categoria.

Quell'avvocato Pecoraro, che è oggi uno degli incriminati, fece allora un discorso, che nel testo ufficiale è molto riassunto; e, proprio per combinazione, nel riassunto che fece la Direzione generale, avvenne che tutti gli aculei di quel discorso vennero spuntati; perchè i ferrovieri non vanno, come

andiamo noi, in Revisione, a controllare e magari ad imbellettare le proprie concioni. Ma io ho qui il testo completo di quel discorso, pubblicato dal giornale che è organo della Associazione dei « Movimentisti », numero del mese di agosto, e posso darne lettura se la Camera lo chiede. Ebbene, posso dunque affermarlo senza timore di smentita: quel signor Pecoraro, che oggi è diventato un delinquente di fronte al regolamento sul personale, disse allora, e poi pubblicò, le identiche cose che oggi vengono incriminate, e soltanto le disse con un accento molto più energico e con una intonazione molto più vibrata. Dichiarò di dover portare l'espressione dei sentimenti di sfiducia e di malcontento dei suoi rappresentanti, e che, se non si voleva che l'esperimento fallisse del tutto e che la rappresentanza dei ferrovieri divenisse addirittura una vana lustra, come si andava purtroppo sempre più sostenendo dagli elementi sindacalisti dell'organizzazione, era dovere del Governo e del direttore generale abbandonare il sistema degli espedienti dilatori, convocare i rappresentanti due volte almeno all'anno come prescrive la legge, e portare finalmente in discussione i progetti così necessari, essenziali ed importanti sui quali si erano presi impegni, e cioè i progetti per la buona uscita, per il ricovero degli orfani, per la riforma del regolamento, questioni tutte sanguinanti per i ferrovieri, e più ancora quella che riguarda le pensioni; perchè, mentre i ferrovieri hanno un trattamento di pensione così infimo, pagano molto più di trattenuta che non tutti gli altri impiegati e, in attesa della invocata riforma, molti vengono messi in pensione col vecchio regime, con liquidazioni assolutamente irrisorie.

Dopo aver parlato delle sperequazioni, degli abusi e delle ingiustizie dovute al regolamento, e dell'urgenza di introdurre riforme razionali, dei turni di servizio inumani, di tante promesse mancate e speranze deluse, della difficile condizione morale che con ciò si faceva ai membri della rappresentanza: « pensate — diceva il Pecoraro — alle funeste conseguenze che deriverebbero da una sorpresa, nella quale al personale parrebbe di vedere il segno palese della inutilità del nostro istituto ». E alludeva alla possibilità — di poi avveratasi — che progetti importanti si proponessero senza previa consultazione dei rappresentanti. « Noi — soggiungeva — abbiamo dato prova della maggiore moderazione con le nostre do-

mande. Sono state studiate? Saranno discusse? quando? Intanto i rappresentanti sussurrano che si vuol tenerli a bada per mezzo della rappresentanza, a cui pare si voglia assegnare questa finalità, tradendo il concetto della legge ».

Tutte insomma, non una esclusa, e ho qui il documento, le medesime doglianze, ripetute poi nella lettera divenuta corpo di reato, tutte, ed in forma non meno risoluta, erano in quel discorso, e si lessero in questo giornale che ho fra le mani. Non manca neppure l'accento, bonariamente sardonico, ai treni elettorali!

E concludeva dicendo: « vi abbiamo denunziato odiose disparità di trattamento, e ci si è risposto disponendo che sia esteso a tutti il trattamento più crudele; tutto questo non è fatto per rinsaldare la fiducia tra Amministrazione e personale, fiducia che è necessaria non solo per la disciplina, ma anche per il buon andamento dell'azienda. Io accolsi il mandato con entusiasmo, non mi sono risparmiato; calunnie e contumelie non mi hanno fatto trascurare il mio dovere; e quindi oggi adempio ad un compito ingrato perchè (e qui si rivolgeva al direttore generale) conosco il vostro gran cuore, ed ho per Voi riverenza filiale; ma conosco anche il mio dovere dinanzi a Voi ed ai miei compagni che in me hanno fede. Dovevo a tutti una parola sincera di verità, perchè cui spetta possa ordinare: basta! e vengano i fatti a dimostrare che l'istituto della rappresentanza non è un pleonaso ».

Queste erano le parole di questo delinquente.....

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Allora!

TURATI. Così parlava allora e così parla oggi, anzi oggi con un po' meno di vivacità.....

PRESIDENTE. Procuri di concludere, onorevole Turati!

TURATI. Onorevole Presidente, sono disposto a concludere anche subito, purchè non si contesti la esattezza delle mie asserzioni, di cui, ripeto, ho qui i documenti.

Viene la seconda convocazione, 4 febbraio 1913; in ventidue mesi la seconda!

Di nuovo tutte le speranze sono tradite; di nuovo nessuno degli argomenti che interessano il personale, e sui quali si era promesso di consultare i rappresentanti, vien messo all'ordine del giorno; peggio, il progetto sugli orfani e sulle buone uscite, su cui dovevano dare il loro parere, era già

stato presentato alla Camera, per cui la convocazione aveva proprio l'aria d'una burla che si facesse ai ferrovieri; non si chiamavano a dare il loro parere sul progetto di legge, ma sul regolamento che avrebbe dovuto seguirlo, e quando il progetto di legge è stato bensì presentato alla Camera, ma non è stato discusso, e non si sa ancora che forma assumerà. Si dice già infatti che diverse modificazioni siano state concordate: quindi non sappiamo come sarà la legge. E la Rappresentanza, che doveva essere consultata prima di presentarlo, e non lo fu, veniva ora consultata su un regolamento ad un progetto del quale si ignorava la forma definitiva.

Tutto questo è una farsa: noi siamo fuori dei confini, non dico della serietà, ma anche fuori dei confini della commedia: siamo proprio nella *pochade* pura e semplice.

E ci rivela il deliberato proposito - perdonatemi la frase volgare - di pigliare in giro i rappresentanti e rappresentati. Questi, salvo i rappresentanti di pochissime categorie superiori, tredici in tutto, mandatari di forse tre o quattro mila alti funzionari, e quindi la loro astensione è troppo facile a capirsi, sentono di doversi assolutamente ribellare, di non potere più a lungo assumere complicità con questi sistemi. E si astengono dall'intervenire, mandando una rispettosa, ma energica protesta. Protesta che io ho qui, che i giornali hanno pubblicata, e che ella conosce, onorevole ministro. Ha la firma di ventotto o trenta rappresentanti, vale a dire la firma di 130 mila ferrovieri. E dice le identiche cose, con forma forse più vivace, per cui oggi Pecoraro e Vanni, due di questi rappresentanti, vengono incriminati...

L'onorevole Presidente mi avvertiva di non tirare troppo in lungo, ma, perchè non mi si sospetti di asserzioni gratuite, io dovrei pure fare alla Camera il confronto fra la protesta dei rappresentanti di 32 categorie, ossia di quasi tutta la massa ferroviaria, protesta che nessuno pensò costituisse offesa alla disciplina, e la lettera successiva che forma tema della mia interpellanza...

**PRESIDENTE.** È l'articolo 82 del regolamento, onorevole Turati, che mi impone l'obbligo di richiamare gli oratori a non dilungarsi oltre la questione.

**TURATI.** E si riferiscono proprio alla questione i due documenti di cui parlo. Entro anzi, proprio ora, nel vivo cuore della questione.

La protesta presentata dalla grande maggioranza, e cioè da trentadue dei rappre-

sentanti, alla Direzione generale, e che fu resa pubblica, dice, ripeto, le stesse cose, in forma più vivace, che furono scritte particolarmente, in seguito, dai due rappresentanti Vanni e Pecoraro.

Debbo ripeterle ancora? Sempre le stesse rimostranze, fatte, si capisce, più vivaci dalla constatata inanità delle proteste precedenti. In sostanza è la difesa della legge, che la protesta esprime: il rammarico per cotesta continua, voluta, inescusabile bancarotta a cui si condanna la Rappresentanza. I firmatari rammentano ad una ad una le promesse e gli impegni mancati, e riassumono i motivi per cui si astengono, per la propria dignità, con l'animo pieno di amarezza, per la inutilità dell'opera loro, ma con la coscienza di aver compiuto interamente il loro dovere.

Nonostante la contumacia di 130 mila ferrovieri e con la presenza soltanto di qualche categoria privilegiata, il convegno si tiene ugualmente; gli interessi di 150 mila ferrovieri sono discussi coi rappresentanti di tre o quattro mila. Così ridotto il « Parlamentino », scioglierlo sarebbe stato molto più serio. Scioglierlo e non più riconvocarlo. Almeno non si aggiungevano al danno le beffe, alla delusione il sarcasmo. Invece, nuova convocazione al 30 marzo: sempre su argomenti del minore interesse; ed allora Vanni e Pecoraro, per conto di tutti, mandano la nota lettera al direttore generale, nella quale, a spiegare la nuova astensione propria e dei compagni, in forma rispettosa ma vivace, non più vivace che negli altri documenti cui ho accennato prima, ma certamente non nello stile di un umilissimo fraticello ma di gente che si sente lesa, e che protesta, si ripetono per la ennesima volta le rimostranze delle proteste precedenti, dei discorsi, delle interviste pubblicate nei giornali.

Si aggiunga bensì una nuova rimostranza, per le cose non vere fatte dire al ministro nella discussione del bilancio, a proposito delle mancate od inconcludenti convocazioni. (E che fossero non vere sta il calendario a provarlo). Ma non si imputa, anzi si esclude ogni mala fede. E ciò, da parte loro, dimostra... una buona fede fenomenale!

Noi preferiamo, essi dicono, di credere tutti in buona fede; ma noi siamo messi in una condizione impossibile: siamo chiamati a decidere su cose di pochissima importanza, e non possiamo esplicitare il nostro mandato di pacificazione, pel quale siamo entrati qui dentro. Non possiamo neppure

riferire ai nostri mandanti quali siano le ragioni dei deplorati ritardi, perchè la Direzione generale non si degna di spiegarcele. E, dopo i soliti richiami alla questione degli orari, delle pensioni e così via, citano le parole dell'onorevole Sacchi nella discussione del bilancio: che « la Rappresentanza non deve essere un campo chiuso di battaglia, ma un terreno di discussione e di cooperazione e feconda ». E per questo, dicono, per questo noi protestiamo: appunto perchè questa cooperazione, che noi siamo disposti e volenterosi di offrire, non sia resa impossibile e lo scopo della legge non sia frustrato.

« Noi ci auguriamo ancora (così essi scrivono) che il Governo e la Direzione generale riconoscano a fatti la importanza delle funzioni della Rappresentanza, che non deve essere ridotta ad una lustra, e si convincano che una Rappresentanza inetta, addomesticata, paurosa, non gioverebbe nè agli interessi della giustizia, nè alla autorità ed al prestigio della stessa Amministrazione ».

Concludono esprimendo il desiderio di conoscere quando verrà fuori il Regolamento sul personale, quando si discuteranno gli argomenti più importanti sui quali era preso impegno di consultare la Rappresentanza; esprimendo insomma il proposito di tornare a collaborare, tostochè possano farlo con la convinzione di rappresentare sul serio i loro mandanti.

Ed ecco, si legge sui giornali che, per questa lettera, non so come pubblicata (per combinazione tutte queste lettere e relative interviste sono pubblicate sempre dal *Giornale d'Italia*; l'organo maggiore di tutte queste proteste è il giornale dell'onorevole Sonnino)...

SONNINO SIDNEY. Io non c'entro per nulla!

TURATI. È il giornale suo e dei suoi amici.

SONNINO SIDNEY. Se ella manda una lettera, suppongo che si pubblicherà anche la sua. (*Si ride*).

TURATI. Ma noi sappiamo per pratica come le interviste siano sempre sollecitate, e così appunto è per certe lettere. Del resto, io constato un fatto e non rimprovero al giornale suo e dei suoi amici di fare, nell'interesse dei conservatori, quella opposizione che fa, per esempio, l'*Avanti!* per i socialisti.

PRESIDENTE. Onorevole Turati, continui! Non raccolga le interruzioni!

TURATI. Dunque la lettera viene pubblicata; ed allora si legge, ripeto, che i due rappresentanti che l'hanno firmata, Vanni e Pecoraro, sono deferiti al Consiglio di disciplina per calunnia, diffamazione ed ingiurie gravi contro il Regio Governo, contro i superiori e contro la Direzione generale delle ferrovie; bazzecole che, secondo il regolamento sul personale, articoli 40 e seguenti, portano alla sospensione, alla degradazione ed anche, se commesse in concerto di due o più, alla destituzione dei promotori! (*Interruzione del deputato De Felice-Giuffrida.*)

Io potrei finire qui. Vogliamo proprio commentare sul serio? Dobbiamo sul serio proporre la questione giuridica, se dei rappresentanti elettivi debbano essere trattati col regolamento di disciplina, pel quale il manovale, che non fa il saluto d'ordinanza quando passa un capo stazione, può essere censurato o multato?

Non si domanda per i membri del « Parlamento » la immunità parlamentare; non si domanda per loro la facoltà di dire tutte le sciocchezze che noi possiamo impunemente dire qua dentro; (*ilarità*) si domanda che una Rappresentanza, se dev'essere tale sul serio, abbia tutti i mezzi per degnamente esplicare la sua funzione.

È semplicemente assurdo trattare i rappresentanti, nell'esercizio del loro specialissimo ufficio, come tutti gli impiegati soggetti, nella funzione ordinaria, al regolamento di disciplina; è implicito nel loro mandato che essi possano liberamente parlare ed esprimere i loro apprezzamenti, di guisa che non si possa sospettare che tacciano o parlino perchè imbeccati, perchè paurosi o perchè intimiditi o comprati.

Questa è intuitivamente la condizione elementare indispensabile, perchè una istituzione di questo genere possa vivere e funzionare.

Senza di che, non troverete più un galantuomo, tra i ferrovieri, non troverete nessuno che non sia un vanesio o una testa bruciata, che s'esponga al rischio di rovinare se stesso e la propria famiglia pel bel gusto di rappresentare i suoi colleghi, che formano una massa così inquieta, così diffidente, così assillata da bisogni reali e, qualche volta, per la incolpevole incoltura dei più, per le troppe ingiustizie e i disinganni del passato, disposta a dar fede anche a sospetti infondati, a seguire eccitamenti non sempre misurati e ragionati.

Perchè una funzione così delicata e dif-



ficile venga assunta ed esplicata degnamente nel comune interesse, è imprescindibile che il rappresentante ferroviere possa esprimere le sue osservazioni, le sue lamentele, le sue proteste, con le stesse parole di qualunque galantuomo che non sia in servizio.

Esso infatti compie bensì un servizio, e un servizio importantissimo, ma ben diverso e più alto di quello pel quale sono escogitate le ordinarie minacce disciplinari.

Il regolamento ferroviario riguarda la circolazione dei treni, la vigilanza dei passeggeri a livello, e via discorrendo; non è fatto per esercitare una funzione di controllo sul « Parlamentino ».

Non direi queste vere banalità, e quasi ne arrossisco io medesimo, se non avessi sentito vagar nell'aria la possibilità che mi si risponda con questa barzelletta: voi domandate per questi rappresentanti l'immunità parlamentare!

No, noi domandiamo soltanto le franchigie necessarie perchè un organismo, che la legge ha istituito per altissimi fini di pubblico interesse, non sia demolito e sepolto nel ridicolo, ma possa funzionare.

Confido che, meglio informato, l'onorevole Sacchi non ripeterà oggi le parecchie inesattezze che ha dette in sede di bilancio, rispondendo all'onorevole Nofri, che io ho qui annotate, una per una, e che, se mai, mi riservo per la replica; ma sarò tanto più lieto se me ne potrò dispensare.

Conchiudo con un accenno a quella che potrei chiamare, in senso largo, la questione politica.

Noi abbiamo nel proletariato, per ragioni specialissime che adesso non è il caso d'andare investigando, due opposte correnti.

L'una affida la difesa e la elevazione dei lavoratori a una solidarietà bene intesa, nel rispetto della legge e dell'interesse generale; l'altra è piuttosto incline all'egoismo corporativo, alla resistenza violenta.

Queste due correnti, nelle varie organizzazioni dei ferrovieri italiani, non dirò che trovino in nessuna la loro esclusiva espressione, ma hanno oggi una maggiore accentuazione, la seconda nel Sindacato dei ferrovieri, la prima nella Federazione degli impiegati e nella Associazione dei « Movimentisti ». Ancora la lotta è abbastanza aspra, e si tratta d'aiutare o l'una o l'altra.

Ora, i due rappresentanti, che avete minacciati, incarnano, delle due tendenze, precisamente quella, che, dal mio punto di vista, il quale, almeno in questo, dovrebbe essere

anche il vostro, meritava d'essere più rispettata ed incoraggiata. Forse si sperava da qualche poliziotto ferroviario che quei due fossero isolati e abbandonati dai colleghi; ma (l'avete visto anche ieri) tutti sono solidali. Tutti dicono: di fronte all'incivile minaccia, non esistono fra noi divisioni o dissensi; siamo i rappresentanti di 130 mila ferrovieri (nè si accusi di amplificazione retorica; non è maggiore, se mai, dell'iperbole, per cui così spesso qua dentro un ministro, o qualunque di noi, vanta di parlare in nome del Paese!) e intendiamo difendere le guarentigie del diritto comune. Orbene, i due che minacciaste di percuotere sono fra i più legalitari, fra i più ragionevoli, fra coloro che adempiono volentieri il difficile compito, che non adempite voi, onorevoli signori, e che non adempie l'onorevole Sacchi, di sforzarsi, pagando di persona, a rendere più ragionevoli e a sottrarre alle facili sobillazioni le masse dei loro compagni.

Avete sentito come parli il Pecoraro; posso dirvi come parli il Vanni. Mette conto che mi concediate ancora due minuti per dimostrarvi sempre meglio quanto sia inconsulta la misura che ho deplorata, e come sembri fatta apposta per persuadere ai dubitosi che i sindacalisti, i rivoltosi, hanno, soli, ragione; che il sindacalismo è necessario; che lo sciopero è doveroso ed è inevitabile.

Ecco come parla il Vanni, a nome dei « Movimentisti », al recente Congresso generale del Sindacato unitario, tenutosi a Milano fra il 10 e il 12 marzo. Non si dissimula che a molti parrà un codino; ma crede di dovere a tutti una parola di assoluta sincerità. E combatte le impazienze, gli eccessi, e dichiara la invincibile sua ripugnanza alla tattica dell'« azione diretta ». Leggo il testo del suo discorso nel giornale *Il Movimentista* di aprile:

« A noi è sempre parso (dice fra l'altro) che, per complessi doveri particolari di categoria, per impegni morali, non verso coloro che ci maltrattano, ma verso il pubblico che si serve di noi ed è servito da noi, ci venisse fatto quasi dovere di completa astensione da ogni atto che sapesse, non dico di violenza, ma che potesse ritenersi come affermazione esagerata di un diritto e venisse così ad offendere i diritti degli altri. Ci spiace così lo sciopero, ci piace anche meno l'ostruzionismo per quel carattere di puerilità maligna che gli è connessa. È vero che ci si rinfaccia che a nulla ci valse

l'aver camminato sul sentiero della virtù. Ma, a malgrado degli insuccessi, noi non siamo diversi da quelli che fummo. Abbiamo succhiato, non so da quale nutrice, latte moderato, siamo elementi d'ordine, e vorremmo poter strappare le ali alla vittoria, sì, ma con mezzi che non siano quelli che anche pel passato ripudiamo ».

E ciò il Vanni diceva per concludere che, pur tendendo a migliorarla e ampliarne i poteri, conveniva conservare la fiducia nella rappresentanza elettiva, quindi nella legge, quindi nello Stato.

Io non voglio provocare nuovi richiami dal banco della Presidenza; potrei continuare a lungo la dimostrazione di quanto sia vivo il desiderio, e intenso e nobile in questi uomini lo sforzo, inteso a creare una situazione di cose, nella quale gli interessi del personale e quelli dello Stato e del pubblico si uniformino e si aiutino a vicenda.

E questi sono coloro che il vostro acume politico prende di mira per sperimentare su di essi le rappresaglie del Governo!

Consentitemi di dire che questo è un modo di procedere pazzesco; io non potrei chiamarlo altrimenti. Io sono editore di parecchie pubblicazioni che combattono gli scioperi nei pubblici servizi; fra l'altro, di un volumetto di Giò Baglioni, intitolato: « Il possibile embrione di una grande conquista », e l'onorevole Sacchi può ricordarlo, perchè certo gliene feci amichevole omaggio. La « grande conquista » era appunto la rappresentanza elettiva dei ferrovieri. Ma quando voi frustrate tutti gli sforzi che in questo senso si fanno, appunto perciò, allora noi abbiamo ben diritto di protestare.

La cosiddetta democrazia, al Governo dovrebbe per lo meno saper capire come l'urto di questi due sindacalismi contrari, sindacalismo di Governo e sindacalismo operaio, armati l'uno contro l'altro e provocantisi a vicenda, sia fatto per recare il peggiore sconforto a chi spera e lavora e si affanna perchè il progresso civile possa venire conseguito, senza convulsioni continue, senza uno sperpero di forze vano e criminoso.

Io ho presentato la mia interpellanza nel desiderio, non vorrei credere ingenuo, che dal banco del Governo parta una parola alta, dignitosa e serena, la quale, senza bisogno di sconfessare nessuno (il ministro non è obbligato ad aver approfondito i dettagli della vertenza), ci affidi che costesti germi di nuova organizzazione interna, sinceramente democratica, nella compagine

ferroviaria, per la eliminazione dei conflitti, saranno quindi innanzi presi sul serio, e per la quale nettamente si escluda che l'espressione di una opinione di un rappresentante, sia pure vivace, possa mai essere assoggettata al Codice disciplinare degli agenti in servizio sulle ferrovie.

Se questo dirà, poichè è stata annunciata una prossima convocazione della Rappresentanza dei ferrovieri per la fine di maggio, le cose potranno ravviarsi; se questo non dirà, non è certo alla mia età e coi miei precedenti che si muta veste o bandiera; ma, senza imbrancarmi fra i rivoluzionari, dovrò pure dare le dimissioni da riformista; perchè, data la condizione in cui il Governo mette le poche persone ragionevoli, che sono disposte a far argine, come possono meglio, alla intemperanza degli scalmanati, date queste condizioni, il meno che si possa fare da un galantuomo è almeno di separare la propria responsabilità. (*Approvazioni all'estrema sinistra*).

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

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. (*Segni d'attenzione*) Leggendo il testo della interpellanza dell'onorevole Turati parrebbe che due membri della rappresentanza del personale ferroviario fossero stati deferiti al Consiglio di disciplina per opinioni ed apprezzamenti espressi nell'esercizio del loro mandato; ciò che non sarebbe certamente conforme allo spirito ed alle finalità dell'Istituto, che, come ben ricorderà l'onorevole Turati, io sostenni alla Camera e certo non poteva nel mio pensiero avere un'attuazione contraria alla libertà di opinione e di discussione.

Ma le cose non istanno come apparirebbe dal testo dell'interpellanza.

Nel caso speciale si tratta di due funzionari che la Direzione generale ha deferito al Consiglio di disciplina perchè in una lettera al direttore generale, che venne pubblicata prima ancora di essere recapitata, avevano inveito contro la Direzione accusandola di aver vilipeso il loro diritto, di aver tentato di allontanare da loro la pubblica opinione, di essersi fatta strumento di iniqua sopraffazione, di aver fatto dire il falso al ministro in Parlamento. (*Commenti*) — (*Interruzione del deputato Turati*). Veda la Camera se questo è diritto di serena critica o discussione, o se piuttosto non è un diritto, che si vorrebbe instaurare, di vilipendio e di ingiuria. (*Approvazioni*).

Tali sistemi di incivile dibattito non sarebbero ammissibili in nessuna altra rappresentanza elettiva e non lo sono neppure in un istituto come questo, in cui i delegati non debbono dimenticare di essere funzionari e di dovere il rispetto a quella Amministrazione, di cui essi son parte.

Di fronte ad una lettera così ingiuriosa ed offensiva, il direttore generale non ha fatto che il suo dovere, deferendo il caso all'esame dei giudici competenti a decidere, e cioè del Consiglio di disciplina.

Anche se la sostanza della lettera pubblicata fosse stata esatta, non sarebbe stato perciò meno necessario il deferimento al Consiglio di disciplina per la forma ingiuriosa.

Ma le affermazioni della lettera non sono affatto giuste neppur nella sostanza e sono l'indice di un travisamento che si cerca da alcuni di fare sull'indole e su la natura dell'istituto della rappresentanza.

Qualcuno dei rappresentanti intende il suo mandato unicamente come mezzo di sindacare, giudicare, censurare con discorsi, scritti e pubblicazioni tutto quanto fanno l'Amministrazione ed il Parlamento. Ma la Camera ha mostrato che così non deve essere inteso questo istituto, che il legislatore ha voluto soprattutto per render possibile un contatto diretto fra il direttore generale e il personale, in modo che questo possa presentare le sue aspirazioni e il direttore generale possa spiegare e chiarire i provvedimenti eliminando equivoci e fallaci interpretazioni o male intelligenze e rendendo possibile una efficace collaborazione.

L'istituto va inteso in rapporto alla sua finalità che, come dice la legge, concerne il trattamento e gli interessi del personale, e quindi è giusto ed utile che i rappresentanti esprimano i desideri dei loro rappresentati, diano il loro avviso su le proposte dell'Amministrazione, suggeriscano emende e modificazioni, quali possano loro risultare dalla pratica professionale, ma non può ammettersi che sconfinino da queste materie e pretendano di entrare in qualsiasi altro argomento di gestione tecnica ed amministrativa, che non è di loro competenza, sovrapponendosi non solo all'Amministrazione, ma perfino al Parlamento.

È strano che gli attacchi più violenti per diminuire l'autorità del direttore generale siano sorti proprio quando quest'uomo egregio ha ottenuto ed ottiene dal Governo, con persuasione ed insistenza mirabili, continui e notevoli miglioramenti pel personale,

di cui tutela con nobile cuore i più vitali interessi. (*Benissimo!*)

Nel mio discorso alla Camera del 7 marzo io ho già dimostrato che l'agitazione ferroviaria ha trovato un pretesto non una vera ragione, nell'asserita mancanza di convocazione.

Io non mi ripeterò, ma sta di fatto che la rappresentanza fu convocata, che i rappresentanti ebbero campo di presentare numerose e svariatissime richieste, tanto in riunioni parziali, (durate 18 giorni), quanto in riunioni plenarie, per le quali ultime la sostanza della legge verrà rispettata in quanto che nel primo biennio quattro saranno state appunto le riunioni plenarie, come la legge prescrive.

Se vi fu ritardo nel primo anno — ed io ne ho assunto la responsabilità — ciò fu dovuto alla non facile elaborazione del disegno di legge su l'opera di previdenza, che la Camera dovrà esaminare a giorni e che rappresenta un grande effettivo beneficio che non ha riscontri nè nelle altre classi di funzionari, nè negli altri paesi, ed ha riportato il plauso e l'adesione calorosa dell'immensa maggioranza dei ferrovieri.

Si è detto, da chi vuole svalutarla, che la rappresentanza non è utile a nulla perchè non le vengono portati gli argomenti importanti, e perchè nessuno dei desideri espressi è stato accolto.

Ma di ciò si ha una smentita nel fatto stesso, che anche quando numerosi membri disertarono le adunanze, l'istituto continuò a funzionare ed i rappresentanti rimasti espressero proprio per l'opera di previdenza desideri e voti, che poterono essere accolti anche dopo la presentazione del disegno alla Camera mediante emendamenti concordati colla Giunta del bilancio. E precedentemente, del resto, come ho detto altra volta alla Camera, si era potuto, tenendo conto dei desideri espressi nelle riunioni dei rappresentanti, concedere loro altri quattro milioni di miglioramenti annui che vanno aggiunti ai venticinque accordati dalla legge del 1911 ed ai quattro milioni delle gratificazioni sulle economie. Anche quei quattro milioni di nuovi miglioramenti andarono in massima parte al personale inferiore e medio come ho dimostrato altra volta con cifre che nessuna ingiuria può valere a smentire.

Una delle lagnanze più vive sollevate nella presente agitazione concerne i turni di servizio pei quali si vuole la modificazione dei limiti posti nel Regio decreto del 1902. Non è qui il luogo di una discussione

tecnica, ma è fuor di dubbio che le nostre disposizioni per quanto riguarda la durata del lavoro si aggirano all'incirca nei limiti fissati nelle disposizioni estere, e del resto l'Amministrazione non si fa scudo delle disposizioni del Regio decreto, per portare come norma il lavoro del personale ai limiti stabiliti dal decreto; ma invece essa tende a ridurre orari e turni ad un'equa rispondenza colla natura delle prestazioni che al suo personale richiede. (*Vive approvazioni*).

CAMPANOZZI. Diciotto ore!

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Onorevoli colleghi, l'onorevole Campanozzi interrompendo, dice « diciotto ore », alludendo alla denuncia fatta sui giornali di una grave violazione, che sarebbe avvenuta col treno Reale di ritorno dal varo dell'*Andrea Doria*.

Sta di fatto che essendosi dovuto sostituire una locomotiva avariata fu disposto il mutamento del personale di macchina appunto per rispettare i turni di servizio; ma furono proprio il macchinista ed il fuochista, che dovevano lasciare la loro macchina, a chiedere e pregare di partire anzichè lasciare ad altri agenti la loro locomotiva, per la quale, come si sa, i macchinisti hanno un nobile senso di attaccamento e di affetto.

Tenuto conto delle ottime condizioni fisiche dei due agenti, oltre i quali viaggiava sulla stessa macchina un funzionario abilitato a condurre locomotive e che il treno era trainato anche da una seconda macchina, fu consentita la eccezione ai turni, senza nessun scapito del servizio e con soddisfazione dei due bravi agenti. (*Benissimo!*).

E poi, le diciotto ore non sussistono nemmeno. Non sussiste la circostanza delle diciotto ore, perchè furono intercalate nelle diciotto ore le cinque ore del varo alla Spezia e le quattro ore di fermata a Collesalveti.

Voci. Allora sono nove ore.

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Ma poi, ripeto, è stata la preghiera del personale... e si comprende come l'Amministrazione abbia aderito a questa preghiera, la quale era suffragata dalla possibilità per quei macchinisti di continuare il loro servizio sulla macchina.

Inconvenienti vi possono essere, e perciò appunto volli che fosse stabilita un'apposita Commissione; ma in un anno sono pervenuti alla Direzione generale soltanto

una trentina di reclami per la massima parte non regolari, eppure nei pochi casi, che si ebbe motivo di deferire alla Commissione, questa ha potuto eliminare inconvenienti che aveva accertati.

Ciò pur troppo dimostra che se si è facili alle proteste generiche nei comizi e nella stampa, non sempre si vuole servirsi degli organi legali appositamente istituiti.

Un altro argomento che è oggetto di lagnanza è quello delle pensioni che si rimprovera al direttore generale di non aver messo all'ordine del giorno delle riunioni, mentre per la gravità della questione, anche nei riguardi dei precedenti che si potrebbero creare verso le altre categorie di impiegati, il Governo non ha creduto che si potessero assumere impegni.

In ogni modo, anche in questa materia, ciò che è possibile fare sarà fatto e, se alcune pretese avanzate sono veramente eccessive, perchè non si può ritornare sull'assetto delle pensioni liquidate fino ad ora, essendo stati sodisfatti gli obblighi contrattuali che il fondo pensioni si era assunto, potranno però essere migliorate le liquidazioni delle pensioni posteriori se il fondo colle sole riserve e col sussidio dei proventi sarà riconosciuto, come si ha ragione di credere, sufficientemente dotato per permettere qualche miglioramento.

I risultati ottenuti, e che ho indicati, dimostrano la utilità che può avere per il personale l'istituto della rappresentanza, pur nei limiti dalla legge stabiliti, ed io confido che malgrado l'accanimento messo nel combattere questo istituto democratico, che naturalmente non raccoglie le simpatie rivoluzionarie e sindacaliste, l'istituto stesso non sarà soffocato ed il buon senso dei ferrovieri finirà col prevalere.

Ma certamente, il Governo e la Camera son fermi nel volere che il pensiero del legislatore non venga alterato mediante le violenze dei metodi, le abitudini ingiuriose, le lotte incivili, che non son consentite nei dibattiti fra i cittadini e lo debbono essere tanto meno da parte di coloro cui non è lecito mai dimenticare la loro qualità di funzionari e la vigile cura che per i loro miglioramenti ha sempre avuto il Parlamento italiano. (*Vivissime approvazioni — Vivi applausi*).

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

TURATI. Non tanto sono insodisfatto della risposta del ministro, quanto sono insodisfatto e rammaricato con me stesso;

perchè, se avessi preveduto il tenore della sua risposta, confesso che, per diverse ragioni, tra cui anche un sentimento di antica e cordiale deferenza per la persona del ministro e per la tradizione di democrazia che esso rappresentava, e per un sentimento inoltre di responsabilità, non avrei presentato questa interpellanza, o almeno non l'avrei svolta.

L'ho presentata nella speranza che appunto la saviezza dell'onorevole ministro, tenendo conto delle cose che gli ho dette, e non seguendo una traccia preparata in precedenza, avrebbe trovato modo...

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Io ho portato dei dati di fatto.

TURATI. ...per lo meno di non pregiudicare così gravemente una questione, la quale egli dovrà pure riconoscere che aveva una certa delicatezza e gravità, maggiore di quella che presenta, alla prima apparenza, il semplice episodio di una persecuzione, più o meno giusta, contro due funzionari.

Io però, ripeto, non prevedevo la risposta che mi fu data; soprattutto non prevedevo che (mentre da quel banco, per ragioni che qualche volta sono anche comode, ma spesso sono giuste, si ha consuetudine di mantenere sempre un prudente riserbo, di fronte a procedure iniziate e affidate a magistrature, la cui indipendenza vuol esser sempre rispettata), l'onorevole ministro dei lavori pubblici, su di un procedimento che deve ancora espletarsi, avrebbe espresso così recisamente una opinione ostile agli accusati...

FAELLI. E allora non bisognava interpellare.

TURATI. Onorevole Faelli, io le assicuro che, se io, od anche se lei, sedessimo al banco del Governo, avremmo saputo rispondere, esprimendo bensì il nostro pensiero, ma insieme salvaguardando e l'indipendenza del Consiglio di disciplina e quella del Consiglio d'amministrazione, che la legge considera autonomo, e al quale in definitiva spetta la decisione; e il quale, oggi, vien messo nel dilemma o di ribellarsi, per obbedire alla propria coscienza, al parere del ministro dei lavori pubblici, o di essere sospettato di servilità.

Si trattava di esprimere un'opinione generica sugli intendimenti del Governo di fronte alla Rappresentanza dei ferrovieri, sul modo di considerarne la necessaria libertà di azione e di pensiero, sia pure prescindendo da ogni concreta pronunzia sul caso particolare. Ma soprattutto mi dolgo di essermi

così male espresso, che dovrei ripetere gran parte del mio discorso...

PRESIDENTE. Ma lei ha soltanto facoltà di dichiarare se sia, o no, soddisfatto.

TURATI. Non dubiti, onorevole Presidente; ho parlato al condizionale; del resto non oltrepasserò i dieci minuti. Non potevo, dico, immaginare che l'onorevole ministro, delle molte, delle troppe cose che formavano la trama del mio discorso, non avrebbe rilevato che un punto solo, cioè la lagnanza pel numero insufficiente delle convocazioni; il resto fu come non udito, *flatus vocis* gettato al deserto. Ebbene, quella era forse la rimostranza minore, e la sua spiegazione potrebbe anche essere attendibile; ma la verità è che il nostro dissenso è ben altro e di ben altra portata.

Per non trattenere troppo a lungo la Camera, io non ho voluto leggere per disteso la lettera dei ferrovieri Vanni e Pecoraro del 31 marzo 1913, nella quale si fanno gli incriminati apprezzamenti. Si tratta di un documento di tre colonne, in cui sono svolti tanti argomenti e ragioni; e riassumerla e risolverla tutta in tre frasi, pescate colle pinze, con quel metodo con cui si impicca un galantuomo sopra una parola, via, non mi è parso.... Se noi volessimo seguire questo metodo, potremmo anche impiccare l'onorevole Sacchi per la sua leggendaria « libertà senza limiti », libertà di parole e di critica, s'intende, non di fatti... (*Vivaci interruzioni del deputato Campanozzi*).

Si sono così convertiti in ingiurie, quelli che erano soltanto fatti ed apprezzamenti... (*Altre interruzioni del deputato Campanozzi*).

PRESIDENTE. Onorevole Campanozzi, ella non ha facoltà di parlare.

Ordino agli stenografi di non raccogliere le parole dell'onorevole Campanozzi (*Interruzione del deputato Campanozzi*).

I miei richiami debbono essere raccolti: le sue interruzioni no, perchè ella non ha facoltà di parlare. (*Approvazioni*).

TURATI. In un documento così complesso, si piglia un periodo come questo, che leggerò testualmente: « Riconfermati nella fiducia dei nostri rappresentanti, della cui volontà siamo e rimaniamo fedeli interpreti, a vigilare sul nostro diritto vilipeso, nulla d'intentato lasciammo per richiamare Governo e Direzione generale alle leggi intangibili dell'umanità ».

Ed ecco, si sottolinea e si isola la parola « vilipeso », la s'inchioda come una farfalla nella vetrina del naturalista, e si grida che si è accusato il direttore generale

di vilipendio! Ma leggiamo tutto: *tota lege perspecta*; altrimenti, onorevole Sacchi, è procedimento incivile. Così per l'altra frase della lettera: « s'è fatto dire ad un ministro cosa non vera ». Si aggiunge subito, per altro, che non si dubita della buona fede; e questo il ministro si dimentica di rilevare! Che si sia fatto dire al ministro qualche cosa che non rispondeva a verità, cioè che si fosse osservato il numero delle convocazioni volute dalla legge, questo rimane indubitabile.

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. « Nella sostanza » dissi; nonostante la formale apparenza.

TURATI. Puro sofisma, onorevole ministro. Ella intende dire che, se il primo anno non si tenne nessuna adunanza, per tornare apparentemente in regola si supplì poi con quattro adunanze, non monta se di pura apparenza, l'anno successivo. Ma, se il Governo avesse l'obbligo di convocare ogni anno il Parlamento, e per nove anni lo lasciasse chiuso, per poi convocarlo dieci volte nel decimo anno, potrebbe dire di avere osservato la legge?

E le faccio grazia del nuovo concetto originale che ella ci ha esposto circa il modo di intendere in pratica la libertà di opinione. A questo proposito esiste anche un certo articolo nella *Nuova Antologia*... Ma io non voglio, come l'onorevole Campanozzi, rivangare ciò che ella pensava o scrisse in passato. Questo mi basti osservarle: se la sola libertà che accordate è la libertà di dire le cose esatte, e di questa esattezza siete giudici voi soltanto, fate come in Russia, in Turchia, come durante lo stato d'assedio di Milano, dove chi diceva solo quello che voleva Bava-Beccaris, certo evitava la galera!

Ora, quando un documento viene dai rappresentanti di una massa, che non ha l'obbligo di usare modi diplomatici, che ha il suo proprio gergo, bisogna pigliarlo come è; ed è sempre un documento rispettabilissimo, perchè ripete le stesse cose dette cento volte nelle adunanze, consegnate in molteplici proteste già presentate alla Direzione generale, ripetute nelle interviste coi giornali; e allora non si capisce perchè, tutto ad un tratto, esse diventino incriminabili! Ma voi, onorevole ministro, non avete tenuto conto di tutto questo; preferiste distrarre l'attenzione della Camera asserendo che « si è detto male di Garibaldi », ossia di quel valentuomo del direttore generale. E non è vero neanche questo; non ne hanno detto male niente affatto; fosse pur vero, non proverebbe un bel niente, perchè ri-

marrebbe da vedersi se quello che si è detto, si è detto o no con ragione.

Ciò che importa è vedere, se, sì o no, questa istituzione della Rappresentanza è stata ridotta a una lustra. Questa è la questione fondamentale. Poichè, se ciò è vero, come è vero in gran parte, la reazione dei rappresentanti era non solo legittima, ma doverosa; poichè essi, oltrechè di fronte ai loro colleghi, hanno una responsabilità davanti al paese, devono vigilare ed insorgere quando il diritto sia lesa; se non facessero questo, tradirebbero se stessi, il proprio mandato, la legge, e tradirebbero voi che avete istituito questo controllo perchè ne avete sentita la necessità.

Non rientro nei particolari, e amaramente deploro di avere avuto fiducia che dal banco del Governo potesse venire una parola più alta, la quale desse una risposta alle cose che io avevo dette, anzichè ricantucciarmi il vecchio motivo reazionario che ci lusinavamo sepolto negli archivi; deploro di essermi così fortemente ingannato e di avere sentito oggi pronunziare da voi il necrologio di quella istituzione a cui avete dato il battesimo e che è combattuta da due sole parti: dagli anarchici e dal Governo. Ma gli anarchici stavano man mano per essere assorbiti, diventavano sempre più innocui, cosa che dovrebbe essere saputa da voi; se non fosse che, deprimendo, riducendo a farsa questa istituzione, avete recato loro un aiuto che non speravano davvero, e avete determinato la loro vittoria!

Che questo dovesse farsi dal primo ministro radicale dei lavori pubblici, è una delle tante ironie che la storia si incaricherà di commentare. (*Commenti — Approvazioni all'estrema sinistra*).

PRESIDENTE. È così esaurita l'interpellanza dell'onorevole Turati. Segue quella degli onorevoli De Felice-Giuffrida, Milana ed Auteri-Berretta al ministro dei lavori pubblici, « sull'assoluta necessità del doppio binario nella linea Messina-Catania-Siracusa ».

Avverto l'onorevole ministro dei lavori pubblici che, insieme con questa interpellanza, ne sarà svolta, perchè vi si connette per analogia di argomento, una dell'onorevole Francica-Nava, al ministro dei lavori pubblici, « sulla necessità del doppio binario sulla linea ferroviaria Catania-Siracusa ».

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Sta bene.

PRESIDENTE. L'onorevole De Felice ha facoltà di svolgere la sua interpellanza.

DE FELICE-GIUFFRIDA. Onorevoli colleghi, la Camera è già stanca dopo un

dibattito lungo e vivace, nel quale l'onorevole Turati ha dimostrato la utilità e la opportunità del diritto di discussione e di critica dei ferrovieri, e l'onorevole ministro l'ha negato. Del resto, non ho bisogno di dilungarmi, perchè non è più il caso di dimostrare la necessità assoluta dell'impianto del doppio binario sulla linea Messina-Catania-Siracusa. Posso limitarmi dunque a chiedere all'onorevole ministro (il quale è più convinto di me di questa utilità e più di una volta ha pronunciato la parola della sua convinzione in questa Camera o l'ha fatta ripetere in sua rappresentanza dall'onorevole sottosegretario di Stato) se, dopo tante promesse, sia arrivato il momento in cui il ministro possa pronunciare la parola che dica che finalmente il doppio binario sarà attuato.

Altra volta il ministro mi disse che gli studi erano già in corso di preparazione.

Attesi allora con vera ansia la notizia che mi assicurasse della pronta attuazione di un voto che rispondeva ad un bisogno veramente sentito del commercio e della industria della Sicilia orientale.

Ma dissi allora: temo che questi studi vadano un po' troppo per le lunghe e che lo sviluppo commerciale dell'isola, specialmente della parte orientale di essa, abbia da questo ritardo a subire un pregiudizio.

L'onorevole Sacchi o il suo rappresentante mi risposero che l'opera avrebbe invece prevenuto lo sviluppo.

Invece ho qui alcune cifre che dimostrano che proprio lo sviluppo commerciale è stato tale da rendere assolutamente necessario l'impianto del doppio binario, il quale, viceversa, è ancora in *mente Dei*.

In fatti le statistiche di esportazione danno alcune cifre che dovrebbero parlare molto chiaramente alla coscienza del ministro, e anche più chiaramente al pensiero della Camera; e dimostrare l'assoluta necessità dell'impianto del doppio binario. Infatti, dopo Genova che ha un'esportazione di 960 mila tonnellate, vediamo immediatamente Catania prendere il secondo posto con 480 mila. Il terzo posto spetta a Napoli con 450 mila e via via Livorno con 332 mila, Palermo con 239 mila, Venezia 206 mila, Messina 125, Ancona 106,000, ecc.

Dal 1909, che è l'anno a cui si riferisce la statistica surriferita, al 1911 vediamo la meravigliosa ascesa del commercio di esportazione, frenata solo dalle difficilissime condizioni nelle quali si svolge il servizio ferroviario. In quell'anno esportavamo dalla

sola stazione di Catania, 68 mila casse, che sono salite a 114 mila nel 1910 e a 161 mila nel 1911, per la Sicilia, e, per il continente, 171 mila nel 1909, che arrivano a 220 mila nel 1910 e 226 mila nel 1911. Per l'estero poi abbiamo questo movimento ascensionale addirittura meraviglioso: da 739 mila casse nel 1909, siamo arrivati a 1,250,000 nel 1911.

Noi, dunque, non chiediamo provvedimenti che mirino a favorire una regione piuttosto che un'altra, ma provvedimenti urgenti che permettano il libero svolgimento del movimento commerciale dell'isola. E questa è la sola, la migliore maniera di risolvere tutte le questioni di carattere economico, morale e politico del Mezzogiorno e della Sicilia!

Ora se il Governo, che si preoccupa spesso delle condizioni dell'isola, e, molte volte, ha studiato provvedimenti di carattere eccezionale, non pensa a favorire questo movimento, reclamato dalla voce stessa dei fatti, noi abbiamo ben ragione di venire qui a pronunciare una parola di viva ed efficace protesta. Del resto, a conferma di ciò che ho detto, debbo mostrare all'onorevole ministro una pubblicazione che viene dal suo stesso Ministero e che egli forse non conosce.

È un grafico meraviglioso che ho qui, nel quale la Direzione generale delle ferrovie segna tutto il movimento di esportazione di derrate a velocità accelerata a carro completo, con tanti circoletti quante sono le stazioni alle quali il movimento si riferisce.

Orbene, il più importante numero di circoli è precisamente nella linea Messina-Catania-Siracusa; e le cifre dell'esportazione che si riferiscono alla città di Catania sono le più importanti fra quelle che si riferiscono al movimento generale di esportazione in tutta Italia.

Quindi, onorevole ministro, se vi chiediamo questo, è proprio perchè si tratta del bisogno economico d'un'intera regione; se voi avete riconosciuta la necessità del doppio binario prima ancora che fossero conosciuti questi dati statistici, e se voi rappresentate un Governo che deve mirare al soddisfacimento dei bisogni di tutte le parti d'Italia, noi abbiamo bene il diritto di richiedervi che la Sicilia, anche nel soddisfacimento di questi bisogni, non sia per nulla dimenticata.

Ricordo inoltre alcuni dati che più giova-  
no alla mia tesi e che dovranno dimostrare alla Camera come i reclami che vengono

dalla Sicilia, per bocca mia, siano giustificati dalle stesse statistiche dello Stato.

Mentre la linea Orte-Chiusi, a doppio binario, ha un movimento di 83 tonnellate a treno-chilometro, e la linea Pisa-Firenze, pure a doppio binario, ne ha uno di 189, la linea Messina-Catania-Siracusa ne ha uno di 1,322 tonnellate a treno-chilometro; e badi l'onorevole ministro, che queste cifre si riferiscono ad un'epoca che non è quella di cui stiamo discutendo, perchè adesso il movimento su questa linea è quasi raddoppiato.

Per ciò che riguarda il reddito, poi, abbiamo che la linea Orte-Chiusi, a doppio binario, dà un reddito di 19 mila lire a chilometro; che la linea Pisa-Firenze, pure a doppio binario, ne ha uno di 30 mila lire, mentre la linea Catania-Messina, a un solo binario, dava prima un reddito di 33 mila lire, mentre ora deve darne uno, per lo meno, che arrivi a 50 mila lire per chilometro.

Inoltre la linea più redditizia è la Genova-Alessandria, a doppio binario, che dà 170 mila lire lorde a chilometro; orbene, questa linea ha un reddito netto, per treno-chilometro, non molto superiore al reddito della linea, ad un solo binario, Catania-Messina, la quale, se non rende di più, è perchè non lo può e perchè il servizio ferroviario si trova in tali condizioni che oltre un certo limite non può più esercitarsi e oltre il quale si assiste a dolorosi incidenti, come quello deplorato dallo stesso onorevole ministro qui alla Camera, cioè il disastro di Guardia Mangano.

Per i traffici la linea Catania-Messina, ad un solo binario, gareggia con le linee Modane-Confine, Milano-Chiasso e con altre linee di eguale importanza.

L'onorevole ministro mi dirà che sono in corso di studio i progetti per due tratti di binario doppio e cioè uno Messina-Scalotta e l'altro Catania-Acireale Giarre-Riposto.

Anche un'altra volta egli mi disse che si studiava, e la sua buona volontà certamente era contenuta in tale annuncio; ma l'annuncio dello studio mi pare qualche cosa di peggio di una risposta negativa. Perchè alla risposta negativa si può controrispondere con la protesta, ma alla risposta affermativa, la quale dice che si studia, si può controrispondere solo con quel noto adagio il quale dice che, mentre il medico studia, l'ammalato se ne va.

Aggiunga, onorevole ministro dei lavori pubblici, che adesso le condizioni sono rese

ancora peggiori, dal punto di vista dei servizi, quanto migliori dovrebbero essere dal punto di vista dell'aumento dei traffici, in nome dei quali io invoco il provvedimento. Peggiori, perchè il traffico è di molto aumentato, dopo l'occupazione della Libia, alla quale io mi sono associato di gran cuore, appunto perchè la Libia è *vis-à-vis* della nostra Sicilia, e può diventare un nuovo centro di sviluppo commerciale, che migliori i nostri mercati e sviluppi le nostre grandi risorse. Mentre così, con uno studio che si lascia molto attendere, l'occupazione della Libia può diventare una vera delusione. Perchè se questo traffico non è possibile che si svolga nel momento stesso in cui comincia ad iniziarsi, cerca altre vie, trova altri sbocchi e infine andrà perduto per noi.

È perciò, onorevole ministro, che io invoco un provvedimento urgente. Non si può più aspettare, perchè il momento nel quale la nuova vita economica e commerciale si comincia a svolgere, è proprio questo.

E tutti noi che abbiamo favorito l'opera di penetrazione (perchè l'avevamo favorita prima, perchè i nostri commercianti erano già stati in Libia ed avevano nelle mani il commercio di esportazione degli agrumi e delle verdure, per esempio, prima dell'occupazione), possiamo cominciare a seccarci e dire al Governo che la sua opera negativa comincia a diventare intollerabile.

Io, onorevole ministro, invoco da lei non la parola che dica che ella è convinta della necessità e della opportunità della costruzione del doppio binario. Ella questa parola l'ha pronunziata molte volte. Invoco da lei l'assicurazione che presto il doppio binario, che è un voto ardentissimo delle nostre popolazioni, sarà un fatto compiuto. (*Bene! Bravo!*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Francica-Nava, per svolgere la sua interpellanza, quasi identica a quella dell'onorevole De Felice-Giuffrida.

FRANCICA-NAVA. In verità, dopo la esauriente esposizione dello stato delle cose fatta dall'onorevole De Felice, mi resta ben poco da dire. Mi permetto soltanto di far riflettere all'onorevole ministro che, appunto per rendere più agevoli e più solleciti i rapporti fra le nuove terre di Libia e l'Italia, si è istituito un treno speciale che si chiama, tanto per dire, direttissimo. Questo treno direttissimo è tale fino a che percorre la linea del Continente; ma, purtroppo, arrivato in Sicilia, diventa, non dico ridicolo, perchè la parola non sarebbe rispettosa



ma ironico chiamarlo direttissimo, quando si pensa che, per percorrere solamente 180 chilometri si impiegano cinque ore. Veramente un treno che non fa più di 40 chilometri all'ora, non so come possa chiamarsi direttissimo. E questo avviene, perchè i treni sono obbligati a fermarsi quasi ad ogni stazione per lo scambio con altri treni.

Quest'inconveniente si deve alla mancanza del doppio binario. Se questo esistesse, il percorso sarebbe molto più rapido; ed allora con vera ragione il treno potrebbe dirsi direttissimo.

Un tale provvedimento è assolutamente indispensabile, perchè il treno che giunge a Siracusa trova il piroscalo che deve portare i viaggiatori in Africa. Delle volte avviene un tale ingombro in quella linea che il treno arriva quando il piroscalo non può più aspettare. Questi poveri viaggiatori con i loro bagagli sono costretti a correre verso il piroscalo; altrimenti non riescono in tempo a prendere posto. Mentre, se vi fosse un treno più rapido, i viaggiatori arriverebbero in tempo, e tutto potrebbero fare con discreto agio.

Questa ragione soltanto dovrebbe convincere l'onorevole ministro della necessità del doppio binario nelle linee della Sicilia orientale. Ed io confido che l'onorevole Sacchi, come benissimo concludeva il collega onorevole De Felice, non si limiterà soltanto a fare delle promesse così per accontentarci, ma promettendo manterrà veramente, in modo che questo doppio binario, così urgente, diventi presto un fatto compiuto. (*Approvazioni*).

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

**SACCHI, ministro dei lavori pubblici.** Dovrò essere necessariamente breve nel rispondere alle interpellanze degli onorevoli De Felice e Francica-Nava; non già perchè l'argomento da loro trattato abbia scarsa importanza, ma perchè taluni bisogni sono di per sè tanto evidenti, che non si può menomamente porre in dubbio la importanza loro e la opportunità di soddisfarli o di avvisare ai mezzi per soddisfarli.

Ora, la questione del raddoppio dei binari, in generale, è tale, che non può non trovar Governo e Parlamento consenzienti e d'accordo nel proposito di risolverla adeguatamente.

La stessa conformazione geografica del nostro paese ed il continuo meraviglioso incremento dei traffici reclamano sempre i

doppii binari, sulla cui costruzione lungo le più importanti linee l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato fonda per molta parte il suo programma di definitiva sistemazione della vasta sua rete.

Assicuro gli onorevoli De Felice e Francica-Nava che nel programma di raddoppi predispeso dalla Direzione generale per far fronte ai bisogni attuali e futuri del traffico è compreso in primissima linea il raddoppio della linea Messina-Catania nonché quello del tratto Catania-Bicocca, sul quale si addensa il movimento della linea principale e delle due trasversali Valsavoja-Catagirone e Bicocca-Palermo.

La Direzione generale non ritiene invece per ora necessario il raddoppio sino a Siracusa e crede che per poter far fronte alle esigenze del traffico nel tratto Bicocca-Siracusa sia sufficiente provvedere ad accrescere la potenzialità della linea mediante miglioramenti diversi e con l'ampliamento delle stazioni.

Detto ciò, e riconosciuto cogli onorevoli De Felice e Francica-Nava che i trasporti ferroviari diretti in Libia hanno senza dubbio reso più difficili le condizioni di esercizio della Messina-Catania-Siracusa e più urgente il raddoppio del binario, debbo aggiungere che da parte della Direzione generale e mia non saranno risparmiati sforzi per ottenere i mezzi necessari alla costruzione dei doppi binari necessari, fra cui, ripeto, è in primissima linea quello desiderato dall'onorevole De Felice. (*Approvazioni*).

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

**DE FELICE-GIUFFRIDA.** La parola dell'onorevole ministro è stata così calda ed efficace, che egli non può aver da me altra risposta, che questa: debbo essere più che soddisfatto. Però l'onorevole ministro accennava ad una difficoltà che l'onorevole Presidente mi permetterà di rilevare brevissimamente. La difficoltà dei mezzi.

Ebbene, se mancano o se difettano i mezzi, onorevole ministro, mi rivolgo al suo patriottismo, perchè ella li chieda al Parlamento. Per interessi meno gravi, meno urgenti, noi spesso veniamo a votarne. Ora l'onorevole ministro, che con eloquenti parole ha riconosciuto la necessità della sollecita soluzione del grave problema, spieghi per intero la sua lodevole volontà, mediante la presentazione d'un disegno di legge che dia i mezzi per raggiungere lo scopo.

E, a proposito di mezzi, affinché l'economia generale dello Stato non abbia a soffrir detrimento, debbo dirle qualche cosa che a lei può forse interessare.

In questo momento, sulla linea Messina-Catania e credo anche sulla Catania-Siracusa, si vengono rifacendo alcuni ponti. Ora ho dovuto notare che il criterio che si segue in tale costruzione non s'informa già alla possibilità dell'ampliamento della linea, della costruzione del doppio binario; ma tutto il lavoro si fa, come se l'antico ed unico binario dovesse rimanere. Succederà così che, domani, il Ministero dovrà rifare quel che sta facendo oggi. Quindi doppia spesa.

Richiamo pertanto l'attenzione dell'onorevole ministro su questo fatto; e, dal momento che si stanno ricostruendo alcuni ponti, ampliando alcune stazioni ferroviarie, impostando terzi binari in stazioni intermedie, il ministro faccia in maniera che tutti questi lavori siano compiuti accordandoli al disegno del doppio binario, che domani dovrà impiantarsi.

Questa è la raccomandazione che faccio e con la quale mi dichiaro soddisfatto.

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Ho preso nota delle sue osservazioni.

PRESIDENTE. L'onorevole Francica-Nava ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

FRANCICA-NAVA. Io, purtroppo, non posso dichiararmi completamente soddisfatto, così come s'è dichiarato l'onorevole De Felice, perchè vedo che sono contentato a metà: si cerca di tagliare una parte di utilità. Quale utilità c'è, se voi arrivate ad un certo punto, e non date un completo assetto, come è indispensabile, a tutta quanta la linea?

Se la questione è di dare alla linea fino a Siracusa le comodità necessarie per i viaggiatori e per le merci, voi dovete pure, quando sarà il momento, attuare questi miglioramenti. Quale è la ragione che può ritardarli? La spesa.

Ma, come diceva benissimo l'onorevole De Felice, se non avete i mezzi, chiedeteli; e una volta che dovete chiederli, chiedeteli per completare la linea. Tanto più che io trovo una contraddizione quando si parla del doppio binario fino a Bicocca, perchè, si dice, poi c'è il congiungimento coi treni di Palermo e quindi di Caltagirone. Ma la coincidenza con i treni di Caltagirone succede a Valsavoia e non a Bicocca; e

quindi bisogna che il doppio binario arrivi fino a Valsavoia.

Ora se si arriva fino a Valsavoia, perchè ciò è assolutamente necessario, da Valsavoia a Siracusa non ci sono che 62 chilometri. Ora trattandosi di 62 chilometri, la cosa diventa abbastanza limitata, ed una volta che si deve fare la spesa, si faccia completa.

Ecco perchè confido che l'onorevole ministro vorrà far ritornare la Direzione generale delle ferrovie sulla sua proposta, perchè sia fatta la linea completa a doppio binario fino a Siracusa.

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Prendo nota anche di questo suo desiderio.

PRESIDENTE. Sono così esaurite le interpellanze degli onorevoli De Felice-Giuffrida e Francica-Nava.

Segue l'interpellanza dell'onorevole Canepa al ministro dei lavori pubblici « intorno all'urgente necessità di appaltare il tronco Sud e la grande galleria della direttissima Genova-Milano; di estendere la trazione elettrica alla gemina riviera ligure, ed intanto, senza ulteriori indugi, fino alla stazione Brignole; di migliorare conseguentemente e col compimento dello scalo di Terralba il servizio nella stazione stessa ».

L'onorevole Canepa ha facoltà di svolgerla.

CANEPA. La prima parte di questa interpellanza riguarda una questione che durante la legislatura io ed altri deputati, fra i quali l'amico onorevole Cavagnari, abbiamo dovuto portare avanti al Parlamento, convinti come siamo della sua importanza nazionale: parlo dell'esecuzione della direttissima Genova-Tortona, ed uso pensatamente questa frase Genova-Tortona, perchè la legge del luglio 1908 stanziò 150 milioni per la Genova-Tortona.

La questione del prolungamento della linea da Tortona a Milano, è una questione *de lege condenda* nella quale io in questo momento non entro; ora io domando solo perchè non si sia ancora, per la massima parte, eseguita, dopo cinque anni da che è stata promulgata, la legge del 1908.

Come è noto, la direttissima Genova-Tortona si può dividere in tre tronchi: un tronco nord, Arquata-Tortona, un tronco intermedio, che è il grande valico appenninico, un tronco sud, dallo sbocco della grande galleria fino alla stazione Brignole.

Il primo tronco, dell'importo di circa 18 milioni, è in corso di esecuzione, e coloro che viaggiano sull'attuale linea Ge-

nova-Milano-Torino, quando sono prossimi ad Arquata possono vedere i nuovi lavori che procedono abbastanza lodevolmente; invece per gli altri due tronchi, non solo non vediamo l'esecuzione, ma non sappiamo quando saranno appaltati.

Quante volte abbiamo portato la questione qui davanti al Parlamento, l'onorevole ministro ha risposto che la causa dell'indugio consisteva nella necessità di nuovi studi.

Ora, non starò qui a ricordare come la direttissima Genova-Tortona sia giunta al Parlamento in stato di elaborazione tale da fare invidia a molti progetti, come risulta dalla relazione della Commissione Adamoli.

Non ricorderò gli studi del Navone, del Taramelli, del Dietcher, del Colombo, del Cappello, del Tortarolo e di tanti altri.

Nemmeno entrerò nella questione del tracciato, che ha dato luogo a tante dispute.

Io, anche per non fornire pretesto a chi volesse ancora trarre le cose per le lunghe, mi rimetto a quanto hanno fatto in proposito le Ferrovie dello Stato, sia per gli studi, sia pel tracciato, presumendo che le stesse non abbiano obbedito che a criteri tecnici. Soggiungo anzi che ho voluto recarmi sull'Appennino per vedere i lavori di trivellazione e, francamente, ne fui ammirato, perchè ho visto una macchina meravigliosa, la quale scende nel profondo del suolo a molte e molte centinaia di metri, estraе il campione della roccia e lo porta alla superficie, sicchè, ben conoscendosi la natura del terreno, si può essere sicuri che non si avranno quelle sorprese, amare per lo Stato, e dolci per le Imprese, onde andò famosa la galleria dei Giovi.

Riconosco che l'ufficio per la direttissima, impiantato a Genova, ha compiuto questi ed altri lavori egregiamente, e tributo la dovuta lode a quegli ingegneri, fra i quali ricordo il Villanis ed il Magnati. Ma, questo è il punto della questione: ormai gli studi sono compiuti.

Sono finiti i rilievi geologici, che hanno dato risultati sodisfacentissimi, e devono essere finiti anche gli altri studi, dopochè il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha respinto la variante Ronco che riduceva la galleria da 19 a 15 chilometri, ma presentava l'inconveniente d'un aumento di pendenza.

Ogni zolla di terreno di ogni possibile percorso della direttissima reca traccia di

palline di ingegneri, che hanno percorso il terreno in ogni senso.

Si è studiato molto, forse anche troppo, ed ora noi diciamo: basta di studi; è il momento di passare all'azione.

Io le ricordo, onorevole ministro, che ella, con una sua lettera del 25 marzo 1912, resa pubblica per le stampe, al sindaco di Genova, nella quale ha riaffermato ciò che avea detto in Parlamento, ciò che avea detto a Genova nella casa di San Giorgio, ha scritto queste parole:

« La costruzione della direttissima è regolata dal tempo necessario alla ultimazione della galleria dell'Appennino, previsto in circa otto anni, e mi è grato assicurare che il progetto relativo sarà tra breve sottoposto al Consiglio superiore dei lavori pubblici. (Infatti il Consiglio superiore dei lavori pubblici l'ha approvato nel giugno 1912). La costruzione del tronco di accesso da Genova P. Brignole all'imbocco sud della grande galleria richiede un tempo minore di quello occorrente alla esecuzione della galleria stessa, e, conseguentemente, lo si potrebbe e dovrebbe iniziare dopo cominciati i lavori di essa. Invece si farà subito per ottenere immediati vantaggi per il servizio dei viaggiatori. Si può dunque ritenere che alla fine del 1920 la direttissima sarà completata ».

Dunque, se deve essere finita per la fine del 1920, e ci vogliono otto anni per finirla, è chiaro che avrebbe dovuto essere appaltata alla fine del 1912.

Invece è già trascorso un terzo del 1913 e siamo ancora in alto mare. Di quile giuste proteste delle popolazioni, che hanno avuto un'eco vivace nei Consigli comunali di Genova e di Milano e la costituzione, a cui si attende in questi giorni, di un grande Comitato ligure-lombardo per sollecitare l'attuazione di questa ferrovia. E le popolazioni e le rappresentanze politiche e amministrative hanno ragione di agitarsi essendosi verificato un fatto nuovo, onorevole ministro, il quale impone la immediata esecuzione della legge e la eliminazione di ogni ulteriore indugio.

Il fatto nuovo è questo. La relazione Adamoli ha stabilito un principio, d'altro intuivo, che la direttissima dovrà essere aperta all'esercizio prima che sia compiuto il bacino Vittorio Emanuele III, prima cioè che sia compiuto quel grande lavoro che deve dare al porto di Genova tutta la potenzialità necessaria per servire l'aumento del traffico.

La relazione diceva che per compiere la direttissima occorrevano dieci anni: ella, nella sua lettera, ne preventivava otto e la differenza si spiega col fatto che, in questi ultimi anni, l'arte del traforo delle gallerie ha fatto un grande progresso, talchè si può fare in otto anni quello, per cui prima ne occorrevano dieci.

Ora, il tempo occorrente alla esecuzione del bacino Vittorio Emanuele III (questo lo sappiamo di sicuro, perchè risulta dal contratto d'appalto) è nove anni; ma il contratto stesso stanziava vistosi premi, nientemeno che 80 mila lire al mese per ogni anticipo.

Questi lavori sono stati appaltati dal Consorzio sulla fine del 1912, e proprio in questi giorni se ne sta facendo la consegna.

Dunque per la fine del 1920, od al più tardi, se cioè si impiegheranno tutti i nove anni, nel 1921, il bacino Vittorio Emanuele III sarà compiuto.

Di qui risulta che per la direttissima stiamo per essere fuori termine, se pur non vi siamo già. Ogni ulteriore proerastinazione, anche breve, è di immenso pregiudizio al porto di Genova e allo sviluppo dell'economia dell'Alta Italia.

Ora, perchè s'indugia? Io non so che cosa ella, onorevole ministro, mi risponderà; ma so che la verità è una sola: s'indugia perchè non ci sono i quattrini, o almeno non vi sono che quelli risultanti dalla differenza fra i tre stanziamenti annui di di ci milioni e il costo del tronco Arquata-Tortona.

In bilancio sono stanziati 50 milioni per le nuove ferrovie, gli impegni presi per legge richiederebbero un aumento forse di 16 milioni. Ho sentito dire che l'onorevole ministro vagheggiava un progetto speciale per le due direttissime: Genova-Tortona e Firenze-Bologna, un progetto pel quale egli avrebbe avuto facoltà di dare l'esecuzione di queste linee a licitazione privata, postergando il pagamento a quando le linee stesse fossero compiute.

Non so cosa sia avvenuto di quel progetto, non comparso davanti alla Camera, nè so perchè non si provveda a far sì che gli stanziamenti del bilancio siano almeno adeguati agli impegni che abbiamo per legge. Io vorrei che Cenerentole al mondo non ce ne fossero, ma, seppur una ce ne dev'essere, tal sorte non deve toccare alla direttissima Genova-Tortona, la quale, senza far torto a nessuno, per importanza primeggia sopra tutte le

altre linee, anche sopra quelle che, fortunate loro, hanno avuto una esecuzione sollecita.

Queste domande che faccio sono abbastanza malinconiche, e dimostrano che il Governo non ha un concetto adeguato dell'importanza del presente momento della vita economica della nazione.

Io credo che, dopo la guerra, occorra intensificare il movimento economico, occorra dare all'economia nazionale uno slancio ed un impulso per i quali essa possa sanare piaghe antiche e recenti, procurandosi, ove occorra, i mezzi con opportune operazioni finanziarie.

Questo sarebbe il momento di una politica ardita di lavori: invece mi pare che si sonnacchi e che si rimandino molte cose all'avvenire, senza pensare che l'avvenire è pauroso e che il danno sta precisamente nell'indugio.

Non aggiungo altro sopra la questione della direttissima, e dico due sole parole sul secondo punto della mia interpellanza.

È stata applicata l'elettrificazione alla linea dei Giovi, da Pontedecimo a Sampierdarena ed al Campasso, e funziona bene.

Essa si sta estendendo fino a Brignole, ma i lavori procedono tardi. Vi chiedo di sollecitare più che sia possibile.

Anche per lo scalo di Terralba si fa qualcosa: vi chiedo di compierlo colla massima urgenza.

Debbo ricordare che, per quanto ha tratto alla sistemazione della stazione di Genova, noi siamo ben lontani dalla cifra dei 35 milioni di Torino e di Napoli, degli 80 e più milioni di Milano; siamo semplicemente agli 8 milioni di Terralba, perchè i 4 milioni della stazione Principe e i due e mezzo di Brignole, che sono stati dati dalla legge Prinetti del 1903, in definitiva furono pagati prelevandoli dal bilancio del Consorzio autonomo del porto, il quale, per effetto dell'arbitrato Bertolini, ha dovuto partecipare anche ad una parte delle eccedenze, che, specialmente per Principe, furono elevatissime.

Lo Stato ha fatto, è vero, il parco del Campasso, il quale serve soltanto alle merci del porto; ma io credo che con questo non abbia assolto il suo compito verso le ferrovie che si annodano intorno a Genova.

Non siate dunque lenti nello spendere almeno quel poco che a Genova avete destinato.

Elettrificata la linea fino a Brignole e compiuto lo scalo di Terralba, finalmente la stazione di Brignole acquisterà l'importanza

che deve avere. Essa potrà essere capo di partenza e di arrivo per le linee che vanno a nord e per le linee che vanno a ponente. Ciò risponderà alle legittime aspettative di una popolazione che sorpassa di molto i centomila abitanti, e risponderà pure all'interesse dell'Amministrazione.

Io so che l'onorevole ministro ha pure questo desiderio, e domando soltanto che si affrettino i lavori perchè questo fine, sul quale noi siamo concordi, venga raggiunto.

Un'ultima parola circa la convenienza di elettrificare la linea della riviera ligure da Ventimiglia a Spezia.

Io non parlo del traffico di quella linea, delle miserande condizioni in cui è ridotto il servizio per effetto del sovraccarico di lavoro, non parlo della necessità del doppio binario perchè di questo hanno parlato recentemente gli onorevoli colleghi della Liguria, perchè è davanti al Parlamento una mozione a questo riguardo, che cento deputati hanno onorato della loro firma, e perchè infine, fra pochi giorni, un Comitato eletto da una grande assemblea regionale ligure, a cui hanno partecipato i rappresentanti di tutti i comuni della Liguria, si presenterà a voi, onorevole ministro, al vostro collega del tesoro e all'onorevole presidente del Consiglio, portando l'eco delle giuste recriminazioni della popolazione ligure.

Io, in questo momento, intendo soltanto rilevare che alla soluzione del problema occorre anche l'elettrificazione di quella linea.

Si tratta di un grande e generale interesse del paese, si tratta di una linea che si può considerare internazionale, di primo ordine, che si deve rendere meno indegna della linea francese colla quale si congiunge, di una linea sulla quale noi dobbiamo attirare sempre più le correnti nordiche.

Le ferrovie italiane hanno il vanto di avere per le prime inaugurato in Europa la trazione elettrica. La Lecco-Sondrio e la Milano-Gallarate-Varese sono ancor oggi visitate degli stranieri che vengono ad ammirarle. Il Sempione ha confermato il successo. La linea dei Giovi lo ha riconfermato. La Savona-Ceva, che ha una estensione di 46 chilometri, entrerà in funzione elettrica il 1° ottobre 1913.

Ebbene, che cosa si fa per il litorale? Ho inteso dire che l'Amministrazione delle ferrovie ha stipulato un contratto con la ditta Negri per cui dovrà essere elettrificato il tratto Savona-Genova, ma i lavori sarebbero compiuti nel 1916, in quanto che

occorrerebbero due anni per attrezzare la linea cogli apparecchi elettrici (trolley, stazioni di trasformazione della corrente, ecc.)

Ora a me pare che, nel detto periodo, si potrebbe arrivare almeno fino ad Albenga, e per il 1917 fino a Ventimiglia.

E ciò che dico per la linea Genova-Ventimiglia s'intende anche per la Genova-Spezia, che ha un numero di gallerie anche maggiore della consorella.

Spaventa il pensiero che, se si decretasse oggi questa elettrificazione e si facessero oggi i contratti, nella migliore, più rosea, più ottimista delle ipotesi, bisognerebbe aspettare fino al 1917 per avere elettrificata quella linea, che le condizioni del commercio e del movimento dei viaggiatori specialmente richiederebbero elettrificata fin da oggi. Non perdiamo dunque tempo, chè la via lunga ne sospinge.

Quanto alla linea Genova-Ventimiglia, devo far presente anche un'altra circostanza.

Come ho detto, al 1° ottobre si innesterà su di essa la linea elettrica Ceva-Savona. Vi si innesta la linea elettrica Pontedecimo-Sampierdarena. Nel 1916 vi si innesterà la linea elettrica Cuneo-Ventimiglia.

Ora, queste tre confluenti elettriche, consigliano anche l'elettrificazione della linea del litorale, per una evidente ragione di comodità di servizio e di macchine.

Dunque, da qualunque lato si guardi la questione, l'elettrificazione s'impone; s'impone anche perchè, specie se il prezzo del carbone continuerà ad aumentare, come purtroppo avviene, il costo delle linee elettrificate sarà minore di quello che non sia l'esercizio delle linee a vapore, o per lo meno non sarà superiore. Certo è consigliabilissima l'elettrificazione nelle linee dove s'incontrano grandi gallerie, perchè si evita specialmente lo sciupio del materiale rotabile e delle rotaie per effetto dello zolfo che si sviluppa dalla combustione del carbone: ed io non credo che ci siano ferrovie in Italia dove le gallerie siano così frequenti e lunghe, come sulla linea che va da Ventimiglia a Spezia.

Per tutte queste ragioni l'elettrificazione si deve fare senza indugio. Di tale necessità credo siano convinti anche il ministro e l'onorevole Direzione generale; ma forse s'indugia sempre per la solita ragione, per la spesa.

Orbene, a questo riguardo non posso non ripetere che è sciagurata quella politica che non ha l'arditezza di trovare i

mezzi per le opere produttive e redditizie necessarie a rialzare l'economia nazionale. In questo modo si compromette l'avvenire e si va incontro a gravi responsabilità.

Ed è appunto per deprecare da me queste responsabilità che io ho parlato con voce libera e convinta. Posso dire: *credidi, propter quod locutus sum*; voglio sperare che la risposta del ministro sarà tale da non obbligarmi a ripetere l'altra parte del verso: *ego autem humiliatus sum nimis*. (Approvazioni).

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

**SACCHI, ministro dei lavori pubblici.** L'onorevole Canepa non può non trovare il Governo consenziente in tutto ciò che egli ha detto intorno alle esigenze ferroviarie della sua Genova.

Già altra volta affermai in quest'Aula che il problema delle comunicazioni ferroviarie del maggior centro commerciale di Italia ha importanza veramente nazionale. Quest'affermazione, che certo corrisponde alla convinzioni di quanti, qui dentro o fuori di qui, seguono con interesse il ritmo ognor più celere ed intenso dell'operosità del paese, mi piace ripetere oggi, se pure ve n'ha bisogno dopo l'eloquente discorso dell'onorevole interpellante.

Ed entro senz'altro nel vivo dell'argomento da lui trattato con tanta sicura competenza.

Se l'impazienza di Genova per l'attuazione della direttissima è più che giustificabile, non credo che si possano accusar ritardi nello studio e nell'attuazione di quella linea.

Autorizzati i fondi occorrenti, l'amministrazione ferroviaria dello Stato si accinse immediatamente allo studio dei progetti dei singoli tronchi ed in tempo non lungo riusciva ad allestire, a far approvare e ad appaltare i progetti dei tre lotti nei quali fu diviso il tronco Arquata-Tortona, lotti che importano la spesa complessiva di circa 18 milioni e sono attualmente in corso di esecuzione.

Contemporaneamente venivano iniziati gli studi del tronco Genova-Arquata, comprendente la grande galleria di valico, una opera, questa, difficoltosissima, per il cui studio la prudenza più oculata non sarebbe certo superflua. Tutti sanno, infatti, come la natura dei terreni, attraverso i quali la grande galleria deve svolgersi, non sia delle più propizie, e però, data l'importanza dell'opera, fu necessario procedere a notevoli

e numerose trivellazioni prima di scegliere il tracciato della linea.

Tutto ciò richiese, naturalmente, del tempo, ma nel giugno dello scorso anno il Consiglio superiore dei lavori pubblici poteva esaminare il progetto di massima dell'intero tronco Genova-Arquata ed esprimere su di esso parere favorevole. In base al progetto di massima approvato, si sta ora allestendo quello esecutivo, e per parte mia, ho sempre fatto vive premure, ed occorrendo le rinnoverò, perchè proceda rapidamente. E la valentia dei nostri tecnici, così frequentemente ed altamente affermata nel campo dell'ingegneria ferroviaria, mi affida che le difficoltà di tempo e di cose saranno coraggiosamente superate.

Per l'apertura della galleria si prevede che occorreranno circa otto anni, mentre la costruzione del tronco di accesso da Genova richiederà certo minor tempo. Pertanto si può affermare che la costruzione della direttissima sia regolata dal tempo necessario per la galleria dell'Appennino. Tuttavia — si rassicuri, onorevole Canepa — ciò non impedirà che si ponga mano al più presto ai lavori del tronco sud della direttissima. La stessa Direzione generale delle ferrovie ha riconosciuto che il tronco d'accesso a sud della galleria è opportuno sia costruito subito, innanzi d'intraprendere la perforazione della galleria, ottenendosi così non soltanto un vantaggio immediato per il servizio viaggiatori, ma anche il grande beneficio di utilizzare quel tronco per il trasporto dei materiali, i quali diversamente renderebbero lenta e costosa l'esecuzione della grande opera. Il progetto esecutivo dell'intero tronco di accesso sarà definito appena siano ultimati gli studi del tracciato definitivo attualmente in corso per una parte di esso, ma ciò non farà minimamente ritardare la esecuzione del tratto occorrente per il trasporto dei materiali destinati alla grande galleria. Ed infatti, per questo tratto, che non cade in discussione, si sta compilando il piano delle espropriazioni, e, appena questo sia ultimato, si redigerà in breve tempo il progetto esecutivo, che potrà esser subito appaltato.

Ciò per quanto concerne la direttissima.

Nella interpellanza dell'onorevole Canepa una parte si riferisce a provvedimenti, che riguardano il miglioramento di alcune tra le più importanti comunicazioni ferroviarie, che fanno capo a Genova.

Circa il miglioramento in genere del servizio ferroviario interessante Genova, l'o-

norevole Canepa è buon giudice di quello che, specie dal 1907 in poi, è stato fatto perchè la potenzialità ferroviaria di Genova non ostacolasse il traffico; ed egli, anzi, sa come la potenzialità ferroviaria abbia persino superata quello del porto. Elettrificata con successo pari all'ardimento la linea dei Giovi, da una parte, deliberata ed iniziata dall'altra la costruzione del raccordo Ronco-Arquata, al movimento ferroviario di Genova verso il suo *hinterland* si è già assicurata una notevole regolarità anche durante i lavori della direttissima.

Restano le linee delle riviere. Nella sua riconosciuta serenità l'onorevole Canepa vorrà — io spero — riconoscere che le comunicazioni fra Genova e Spezia e fra Genova e Ventimiglia hanno formato costantemente oggetto di attenta cura da parte dell'Amministrazione ferroviaria, la quale, ben si rende conto della importanza degl'interessi che vi son collegati. La Camera certamente ricorda che ebbe già a far rilevare, rispondendo nel marzo scorso ad interpellanze di vari autorevoli colleghi della deputazione ligure, come i servizi locali e quelli a lungo corso siano stati gradatamente assai migliorati: a persuadersene, è sufficiente confrontare un orario dell'estate del 1905 con quello attuale.

Oltre l'aumento delle coppie di treni v'ha tutto un complesso di miglioramenti, che riguardano in più special modo gli impianti fissi e che valsero e valgono ad accrescer sempre più la potenzialità delle linee delle due riviere: sostituzione di rotaie più pesanti, impianto di blocchi, sistemazioni ed ampliamenti di stazioni.

Naturalmente, e lo riconobbi pubblicamente altra volta, tutto ciò non basta se non ai bisogni immediati del traffico di quella industriale plaga d'Italia, ma una definitiva sistemazione ferroviaria della riviera ligure non potrà aversi se non dal raddoppio dell'intero binario tra Spezia e Ventimiglia e dall'applicazione della trazione elettrica di cui l'onorevole Canepa ha chiaramente messo in luce l'innegabile beneficio.

Su questa via l'Amministrazione, perfettamente conscia della sua responsabilità, procede nei limiti ad essa tracciati dalle disponibilità finanziarie che, di per sè ragguardevoli, non consentono però di soddisfare ad un tempo tutte le molteplici esigenze della sua rete: così, per quanto concerne i raddoppi, si sta provvedendo alle espropriazioni per eseguirlo sul tratto San Pier d'Arena-Sestri, e sono già a buon

punto gli studi per attuarlo fra Borgio e Albenga e fra San Remo e Ventimiglia. Quanto alla elettrificazione, sono già in corso — e la direzione generale assicura che saranno entro giugno ultimati — i lavori per estendere da Pontedecimo a San Pier d'Arena la trazione elettrica così per i treni viaggiatori come per i treni elettrici, e sono in corso gli studi per applicarla man mano da San Pier d'Arena a Genova Brignole ed oltre, su la riviera di Levante fino a Spezia, e su la riviera di Ponente fino a Savona e Ventimiglia.

Questo, onorevole Canepa, è il programma ch'ella vagheggia: questo è anche il programma dell'Amministrazione, alla quale confido possano essere apprestati in tempo non lontano mezzi adeguati per l'attuazione sollecita di esso. (*Bene!*)

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

CANEPA. Mi dichiarerò soddisfatto quando vedrò appaltati la grande galleria ed il tronco d'accesso da Brignole allo sbocco sud della galleria stessa.

Quanto alla questione della elettrificazione, mi permetta il ministro di aggiungere che quello che ho detto relativamente al tempo è perfettamente esatto e che l'Amministrazione ferroviaria dovrebbe pensarci subito anche per provvedersi, a buone condizioni, della energia elettrica, che in seguito purtroppo, per effetto dei monopoli, andrà crescendo di prezzo.

Non posso quindi dichiararmi soddisfatto ed esprimo l'augurio che quel « subito », di cui ha parlato il ministro, sia un « subito » effettivo e reale.

PRESIDENTE. Sono così esaurite tutte le interpellanze iscritte nell'ordine del giorno di oggi.

### 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 dei lavori pubblici per conoscere le ragioni per le quali, contrariamente ad ogni buona norma tecnica e mentre si ha grave disoccupazione nella regione, sieno sospesi i lavori di bonifica nel Campidano di Cagliari a Monserrato ed a Quartu S. Elena, abbenchè si abbiano i fondi disponibili.

« Sanjust ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro degli affari esteri per conoscere se e quali pratiche abbia fatto prima, se e quali pratiche intenda fare dopo la condanna di Mario Sterle reo del delitto di italianità.

« Eugenio Chiesa ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per sapere perchè, non ostante i formali affidamenti dati dal Governo alla rappresentanza commerciale di Sassari, continui la mancanza dei carri ferroviari a Portoferraio.

« Abozzi ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare i ministri dell'interno e delle finanze, per sapere se credano opportuno comunicare al Parlamento i risultati degli accordi presi coi vecchi e nuovi proprietari del palazzo Farnese in Roma, permutando alcuni diritti patrimoniali dello Stato.

« Toscanelli, Manfredi ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro dei lavori pubblici per sapere se, in attesa di più notevoli agevolazioni di viaggio, per favorire essenzialmente gli industriali ed i commercianti, non ritenga opportuno che gli abbonamenti speciali possano pagarsi ratealmente come quelli ordinari e siano valevoli per due persone almeno della stessa Ditta.

« Montù ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro di agricoltura, industria e commercio per sapere quali provvedimenti sieno stati adottati o sieno per adottarsi relativamente all'istanza della Deputazione provinciale di Sassari perchè lo studio del bacino del Tirso sia contemporaneo a quello del bacino del Coghinas, in modo da tutelare equamente gl'interessi delle due provincie della Sardegna. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Abozzi ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro di agricoltura, industria e commercio, per conoscere le ragioni per le quali non si è provveduto alla iscrizione alla Cassa nazionale di previdenza del direttore, degli assistenti e dei sorveglianti esperti delle Cattedre ambulanti di agricoltura della Sardegna, in esecuzione dell'articolo 31 del regolamento che disciplina la legge speciale per la Sardegna. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Abozzi ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per sapere se la risposta del Genio civile di Messina data in luglio 1911 e in marzo ultimo scorso circa i voti del comune di S. Domenica Vittoria per essere aggregato al mandamento di Francavilla sia stata favorevole alle aspirazioni di S. Domenica stessa. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Colonna di Cesarò ».

« Il sottoscritto chiede d'interpellare il ministro della marina, per sapere se rispondano al vero le gravi rivelazioni, fatte da un ingegnere della Ditta Armstrong al Ministero della guerra e, per ragion di competenza, comunicate al Ministero della marina; su le asserite frodi della Ditta, per sostituzione ne' proietti, ne' cappucci e nell'acciaio, con violazione de' patti contrattuali e nocimento della finanza pubblica.

« Mirabelli Roberto ».

« Il sottoscritto chiede d'interpellare il ministro dei lavori pubblici per conoscere le ragioni del ritardato appalto di lavori urgentissimi nel porto di Cagliari, abbenchè abbiano dato da tempo pareri favorevoli i competenti Corpi consulenti e le somme necessarie sieno prevedute per legge.

« Sanjust ».

PRESIDENTE. Le interrogazioni testè lette saranno iscritte nell'ordine del giorno e svolte secondo l'ordine di iscrizione; trasmettendosi ai ministri competenti quelle per le quali si richiede la risposta scritta.

Così pure le interpellanze saranno iscritte nell'ordine del giorno, sempre che i ministri competenti non vi si oppongano entro il termine regolamentare.

La seduta è tolta alle 17.50.

*Ordine del giorno per la seduta di domani.*

*Alle ore 14:*

1. Relazioni su decreti registrati con riserva dalla Corte dei conti. (Doc. II).

2. *Seguito della discussione sul disegno di legge:*

Stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1913 al 30 giugno 1914. (1226)



*Discussione dei disegni di legge:*

3. 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)
4. Conversione in legge del Regio decreto 25 luglio 1912, n. 1132, relativo all'esercizio delle professioni sanitarie per parte degli espulsi dalla Turchia. (1265)
5. 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)
6. Convalidazione del Regio decreto 25 luglio 1912, n. 873, che concerne la sostituzione nei corrispondenti ruoli organici degli impiegati civili dipendenti dall'Amministrazione militare inviati in Libia o nell'Egeo, nonchè l'aumento alle tabelle organiche dei personali civili tecnici di artiglieria e del genio del numero d'impiegati occorrenti ai servizi dell'aeronautica militare. (1243)
7. Convalidazione di decreti Reali coi quali furono autorizzate prelevazioni di somme dal fondo di riserva per le spese impreviste dell'esercizio finanziario 1912-13, durante il periodo di vacanze parlamentari dal 20 dicembre 1912 al 5 febbraio 1913. (1297)
8. Conversione in legge dei decreti Reali 6 giugno 1912, n. 724; 30 agosto 1912, n. 1059; 6 settembre 1912, n. 1080 e 6 settembre 1912, n. 1104, emanati in virtù della facoltà attribuita al Governo del Re dalle leggi 12 gennaio 1909, n. 12 e 6 luglio 1910, n. 801. — Conversione in legge del Regio decreto 27 febbraio 1913, contenente norme per l'esecuzione del piano regolatore di Messina e disposizioni varie per i paesi danneggiati dal terremoto del 28 dicembre 1908. (1251 e 1330)
9. Conversione in legge del Regio decreto 26 settembre 1912, n. 1222, che sostituisce nei rispettivi ruoli organici i funzionari civili della Regia marina destinati in Libia. (1328)
10. Assestamento del bilancio per l'esercizio finanziario 1912-13. (1223)
11. Distacco della frazione di Granze dal comune di Vescovana e costituzione di essa in comune. (1317)
12. Approvazione del trattato italo-giapponese di commercio e navigazione, firmato a Roma addì 25 novembre 1912. (1269)
13. Cessione in permuta al comune di parte dei terreni costituenti la piazza d'armi di Porta Milano a Pavia. (1315)
14. Modificazioni alla legge per l'applicazione delle tasse sugli spiriti. (1291)
15. Concessione d'un assegno annuo alla vedova e alle orfane del viceammiraglio Augusto Aubry. (1329)
16. Riordinamento dei Corpi militari della Regia marina. (1307)
17. Linea di navigazione tra l'Italia e Calcutta. (658)
18. Linea di navigazione tra l'Italia e il Centro America. (659)
19. Linea di navigazione tra l'Italia e Londra. (661).
20. Disposizioni interpretative della legge 6 luglio 1911, n. 690, per il trattamento di pensione dei militari di truppa dei carabinieri Reali. (1242)
21. Autorizzazione al Governo di concedere la piccola naturalità. (1320)
22. Trasformazione di istituti di istruzione e di educazione. (*Approvato dal Senato*). (1238).
23. Sistemazione degli uffici della Ragioneria centrale del Ministero dell'istruzione pubblica. (1324)
24. Provvedimenti per combattere l'alcoolismo. (*Approvato dal Senato*). (885)
25. Provvedimenti per la protezione degli animali. (*Approvato dal Senato*). (941)
26. Modificazione all'articolo 66 della legge sull'opere pubbliche del 20 marzo 1865, n. 2248. (1183)
27. Stato di previsione della spesa del Ministero di agricoltura, industria e commercio per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1913 al 30 giugno 1914. (1235)
28. Sugli usi civici e sui domini collettivi nelle provincie dell'ex-Stato pontificio, dell'Emilia e di Grosseto. (252)
29. Sulle decime ed altre prestazioni fondiarie (*Approvato dal Senato*). (160)
30. Facoltà al Governo di modificare la circoscrizione giudiziaria dei mandamenti e dei circondari. (138)
31. Indennità ai deputati e incompatibilità parlamentari. (121, 122, 140)
32. Modificazioni alla legge elettorale politica ed alla legge comunale e provinciale. (253)

33. 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)
34. Autorizzazione di spesa per l'attuazione della legge 14 luglio 1907, n. 503, che dichiara monumento nazionale i beni di Garibaldi in Caprera. (428)
35. Pensione ed indennità agli operai della Zecca. (472)
36. 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)
37. Istituzione della Banca centrale della cooperazione e del lavoro. (347)
38. Ordinamento dell'albo giudiziario degli ingegneri, architetti ed agronomi. (591)
39. Aggregazione del comune di Santa Domenica Vittoria al mandamento di Francavilla Sicilia. (483)
40. Disposizioni sul reato di diffamazione. (85)
41. Ordinamento del Consiglio coloniale (755)
42. Tombola telegrafica a favore del Conservatorio dei poveri orfani, dell'Ospedale di Santa Chiara, della Congregazione di carità, dell'Orfanotrofo femminile e dell'Ospizio di mendicizia di Pisa. (803)
43. Provvedimenti per le case popolari economiche e per agevolare la costruzione ed il trasferimento di proprietà d'altri edifici ad uso di abitazione. (450)
44. Aumento del numero dei consiglieri di Stato. (578)
45. Provvedimenti per la formazione e conservazione della piccola proprietà rustica e per il bene di famiglia. (449).
46. Indicazioni stradali (*D' iniziativa del Senato*). (741)
47. Lotteria a favore delle Congregazioni di carità di Caltagirone e Grammichele. (787)
48. 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)
49. Tombola telegrafica a favore degli ospedali di Furci (Santa Teresa di Riva) e Francavilla di Sicilia. (693)
50. Tombola a favore della Congregazione di carità, dell'ospedale civico e del ricovero di mendicizia d'Eboli. (890)
51. 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)
52. Concorso dello Stato nelle spese per un monumento che ricordi in Melito Porto Salvo lo sbarco di Garibaldi. (942)
53. Riunione delle tombole e lotterie nazionali. (927)
54. Giudizio contenzioso sui conti degli Enti locali. (904)
55. Per la difesa del paesaggio. (496)
56. Modificazioni alle leggi sui limiti di età degli ufficiali generali. (301)
57. Tombola a favore degli ospedali ed asili infantili di S. Severo, Torremaggiore, Serracapriola e Casalnuovo Monterotaro, e dei ricoveri-ospedali di Castelnovo della Daunia, Pietra Montecorvino, Casalvecchio di Puglia, S. Paolo Civitate e Chienti. (1060)
58. Tombola a favore degli ospedali esistenti nei mandamenti di Cassino, Atina e Cervaro e nel comune di Casalvieri. (1061)
59. Tombola a favore degli ospedali di Castellaneta, Martina Franca, Ginosa, Mottola e Laterza. (1062)
60. Tombola telegrafica a beneficio dell'ospedale civile di Andria. (1069)
61. Riorganizzazione del Consiglio superiore di marina, compilazione ed approvazione del progetto di navi e dei capitolati tecnici relativi (*Approvato dal Senato*). (972)
62. Tombola a favore degli ospedali di Sora, Arpino e Isola Liri. (1083)
63. Provvedimenti per la tutela giuridica degli emigranti. (650)
64. Istituzione di uffici interregionali di collocamento nei lavori agricoli e nei lavori pubblici. (64)
65. Tombola a favore delle Opere pie di Sant'Angelo Lodigiano. (1070)
66. Tombola telegrafica a favore dell'Asilo di mendicizia ed annesso ospedale civile di Cagnano Varano e degli ospedali di Carpino e Rodi Garganico. (1068)
67. Tombola a favore di Istituti di beneficenza di Catanzaro, Tiriolo e Sersale. (1104)
68. Provvedimenti a favore del comune di Massafiscaglia. (1106)
69. Tombola a beneficio dell'ospedale di Guglionesi. (1071)

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

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

72. 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)

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

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

75. Tombola telegrafica a favore degli ospedali di Gaeta e di Fondi. (1160)

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

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

78. Tombola a favore del reparto tubercolosi dell'ospedale di Umbertide e degli ospedali di Pietralunga e Montone. (1187)

79. Linea di navigazione tra l'Italia e il Canada. (662)

80. Annullamento del canone daziario consolidato governativo assegnato alle Isole Tremiti. (1244)

81. Riforma della legge sui piccoli fallimenti. (353)

82. Conversione in legge del Regio decreto 17 novembre 1912, n. 1238, portante provvedimenti relativi alla Camera agrumaria. (1277)

83. Affrancazione dalle tasse di pedaggio di tre ponti sull'Arno. (1278)

84. Iscrizione nei Collegi dei ragionieri. (1162 e 1162-bis)

85. Modificazioni alla legge sul Regio Comitato talassografico italiano e altri provvedimenti per gli studi talassografici. (1309)

86. Provvedimenti per i militari del Corpo Reale Equipaggi. (1308)

87. Pensioni agli ufficiali del Genio militare provenienti dagli ingegneri. (1316)

88. Pro supplenti scuole medie ex incaricati. (418)

89. Disposizioni sul personale tecnico dell'Amministrazione della Sanità pubblica. (1266)

90. Conversione in legge del Regio decreto 14 novembre 1912, n. 1239, che approva alcune modificazioni alla convenzione con la Società nazionale dei servizi marittimi. (1327)

91. Provvedimenti per i servizi pubblici a trazione meccanica concessi all'industria privata. (1282)

92. Costituzione in Comune di Villa Celiara, frazione di Civitella Casanova. (1310)

93. Istituzione di Collegi di probiviri per l'agricoltura, l'industria e il commercio. (269)

94. Provvedimenti a favore del Sindacato obbligatorio siciliano di mutua assicurazione per gli infortuni sul lavoro nelle miniere di zolfo. (1284)

95. Disposizioni eccezionali per i titoli del Debito pubblico al portatore, smarriti o distrutti nel disastro del 28 dicembre 1908. (363)

96. Costituzione del comune di Rivarolo del Re e Uniti. (1347)

*Seguito della discussione dei disegni di legge:*

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

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

99. 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:*

100. Sul contratto di lavoro di impiegati di aziende private e commessi di negozio. (1264)

101. Opera di previdenza ed altri provvedimenti a favore del personale delle ferrovie dello Stato. (1283)

102. Costituzione in comune di Calciano frazione del comune di Garaguso. (*Modificazioni del Senato*). (761-B)

PROF. EMILIO PIOVANELLI

Capo dell'Ufficio di Revisione e Stenografia

