

CXXIII.

2ª TORNATA DI VENERDÌ 3 LUGLIO 1914

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE CARCANO

INDI

DEL PRESIDENTE MARCORA.

INDICE.

Dichiarazioni di voto:

| | |
|---|-----------|
| GIRARDINI | Pag. 5258 |
| SCALORI | 5258 |
| FUMAROLA | 5258 |
| GIOVANELLI ALBERTO | 5258 |
| DELLO SBARBA | 5259 |
| BONOMI PAOLO | 5259 |
| MALLIANI | 5259 |
| Commemorazione dell'ex deputato Carlo | |
| Nasi | 5259 |
| FAELLI | 5259 |
| PRESIDENTE | 5259 |
| BATTAGLIERI, <i>sottosegretario di Stato</i> | 5259 |
| Congedi | 5259 |
| Dimissioni del deputato Lembo | 5259 |
| PRESIDENTE | 5259 |
| GALLI | 5259-60 |
| COLONNA DI CESARÒ | 5260 |
| Risposte scritte ad interrogazioni: | |
| ABOZZI: Piroscafi delle linee commerciali della Sardegna | 5260 |
| BOVETTI: Sussidi per istruzione obbligatoria dovuti al comune di Montezemolo | 5260 |
| — Pretura di Pamparato | 5261 |
| CHIARADIA: Sussidi ai comuni che hanno strade insufficienti. | 5261 |
| CHIESA EUGENIO: Affrancazione unica delle fat- ture di commercio | 5261-62 |
| — Amministrazioni comunali prorogate. | 5262 |
| DENTICE: Illuminazione nelle stazioni di No- cera Inferiore, Pagani, Cava e Vietri sul Mare ed altre. | 5263 |
| FAUSTINI: Chiamata di classi alle armi. | 5263-64 |
| GASPAROTTO: Quartiere-giardino in via Fla- minia (Roma). | 5264 |
| MAGLIANO: Trafugamenti di opere d'arte dalle chiese di Napoli | 5264-65 |
| NUVOLONI: Stazioni di Laigueglia-Noli e Celle Ligure. | 5265-66 |
| PETRILLO: Militari iscritti nei quadri d'avanza- mento per ordine di anzianità | 5266 |
| PUCCI: Produzione zootecnica (storno di fondi). | 5266-67 |
| SANTAMARIA: Fermata di Maddaloni. | 5267 |
| SAUDINO: Esami per le patenti di segretari co- munali. | 5267-68 |

Rinvio d'interrogazioni Pag. 5268

Interrogazioni:

| | |
|--|---------|
| Dazio consumo di Ascoli Piceno: | |
| CELESIA, <i>sottosegretario di Stato</i> | 5268-69 |
| CHIESA EUGENIO | 5268 |
| Preteso banchetto ad un delegato di pubblica si- curezza: | |
| CELESIA, <i>sottosegretario di Stato</i> | 5269 |
| DI GIOVANNI | 5270 |
| Organico del Ministero delle colonie: | |
| MOSCA GAETANO, <i>sottosegretario di Stato</i> | 5270-72 |
| ABISSO | 5271 |
| Siccità in provincia della Sicilia: | |
| COTTAFARI, <i>sottosegretario di Stato</i> | 5272 |
| ABISSO | 5272 |
| Riscaldamento delle scuole di Roma: | |
| ROSADI, <i>sottosegretario di Stato</i> | 5273-75 |
| LUCIFERO | 5274 |
| Elettrificazione della linea Monza-Lecco: | |
| VISOCCHI, <i>sottosegretario di Stato</i> | 5275 |
| BORROMEO | 5275 |
| Proposta di legge (Svolgimento): | |
| Istituzione di scuole superiori di architettura | 5276 |
| NAVA CESARE | 5276 |
| ROSADI, <i>sottosegretario di Stato</i> | 5278 |
| Disegno di legge (Presentazione): | |
| RUBINI: Cedibilità degli stipendi degli impiegati e delle mercedi degli operai dipendenti dallo Stato | 5279 |
| PRESIDENTE | 5279 |
| Disegni di legge (Approvazione): | |
| Variazioni nel bilancio di grazia e giustizia e dei culti; nel bilancio del Fondo di benefi- cenza e di religione nella città di Roma e nei bilanci degli Economati generali dei benefici vacanti. | 5280 |
| Variazioni nel bilancio dell'istruzione pubblica. | 5283 |
| Disegno di legge (Discussione): | |
| Variazioni nel bilancio della marina | 5284 |
| ORLANDO SALVATORE | 5284 |
| CAVAGNARI | 5286-91 |
| CHIESA PIETRO | 5287 |
| DI PALMA, <i>relatore</i> | 5287 |
| BATTAGLIERI, <i>sottosegretario di Stato</i> | 5289 |

Disegni di legge (Approvazione):

| | |
|---|--------------|
| Variazioni nel bilancio della guerra. | Pag. 5297-93 |
| Variazioni nel bilancio degli affari esteri | 5293 |

Coordinamento del disegno di legge:

| | |
|--|------|
| Provvedimenti straordinari a favore della Sardegna | 5294 |
| CARCANO, <i>presidente della Giunta generale del bilancio e relatore</i> | 5294 |
| CAVASOLA, <i>ministro</i> | 5294 |

Relazione (Presentazione):

| | |
|---|------|
| GIORDANO: Istituzione di Casse mutue provinciali contro i danni della grandine. | 5295 |
|---|------|

Mozioni ed interpellanza sull'Amministrazione delle ferrovie:

| | |
|--------------------------------------|------------|
| PRESIDENTE | 5295 |
| CIUFFELLI, <i>ministro</i> | 5295, 5312 |
| CAVAGNARI | 5295 |
| NOFRI | 5300-12 |
| TOVINI | 5313 |
| BONARDI | 5318 |

Disegno di legge (Discussione):

| | |
|--|------|
| Personale delle ferrovie dello Stato | 5322 |
| REGGIO | 5322 |
| MURIALDI | 5325 |

Disegno di legge (Presentazione e ritiro):

| | |
|---|------|
| DARI: Disposizioni riguardanti il personale delle magistrature e delle cancellerie e segreterie giudiziarie | 5328 |
|---|------|

Votazione segreta (Risultamento):

| | |
|---|------|
| Provvedimenti straordinari a favore della Sardegna | 5328 |
| Emissione di buoni del tesoro quinquennali per provvedere alla reintegrazione della Cassa del tesoro per anticipazioni di somme diverse | 5328 |

| | |
|--|---------|
| Maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento su taluni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero di grazia e giustizia e dei culti per l'esercizio finanziario 1913-14. Variazioni allo stato di previsione dell'entrata e della spesa del Fondo di beneficenza e di religione nella città di Roma ed a quelli degli economati generali dei benefici vacanti di Bologna, Firenze, Milano, Napoli, Palermo e Torino per lo esercizio finanziario medesimo | 5328-29 |
|--|---------|

| | |
|--|------|
| Autorizzazione di maggiori e nuove assegnazioni su taluni capitoli dello stato di previsione del Ministero dell'istruzione pubblica per l'esercizio finanziario 1913-14, per provvedere al saldo di spese residue. | 5329 |
|--|------|

| | |
|---|------|
| Maggiori e nuove assegnazioni su taluni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario 1913-14 | 5329 |
|---|------|

| | |
|--|------|
| Maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento su taluni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero della guerra per l'esercizio finanziario 1913-14. | 5329 |
|--|------|

Maggiori assegnazione a favore del capitolo n. 69 « Lavori di mantenimento, restauro e piccoli miglioramenti degli immobili militari e materiale mobile del Genio militare » dello stato di previsione della spesa del Ministero della guerra per l'esercizio finanziario 1913-14 Pag. 5329

Maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento su taluni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario 1913-1914, affidati in gestione del Ministero delle colonie. 5329

Osservazioni e proposte:**Lavori parlamentari:**

| | |
|----------------------|---------|
| PRESIDENTE | 5333-34 |
| BELTRAMI | 5334 |

La seduta comincia alle 15.5

LIBERTINI GESUALDO, *segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

Osservazioni sul processo verbale.

GIRARDINI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIRARDINI. Ordinariamente si dichiarano i voti positivi o negativi, che si sarebbero dati e non si sono potuti dare. Ma l'astensione dei miei amici radicali nella votazione di ieri ha una così particolare significazione politica, che mi sento in dovere di dichiarare che, se fossi stato presente, mi sarei astenuto insieme con loro.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Scalori.

SCALORI. Anch'io dichiaro che se fossi stato presente mi sarei astenuto dalla votazione sull'ordine del giorno Bovetti, in conformità delle dichiarazioni fatte dall'onorevole Sacchi.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Fumarola.

FUMAROLA. In conformità delle dichiarazioni degli onorevoli Girardini e Scalori dichiaro che, se ieri fossi stato presente, mi sarei astenuto dalla votazione sull'ordine del giorno Bovetti.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Alberto Giovanelli.

GIOVANELLI ALBERTO. Dichiaro che se ieri fossi stato presente, mi sarei astenuto dalla votazione sull'ordine del giorno Bovetti.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Dello Sbarba.

DELLO SBARBA. Dichiaro che se ieri fossi stato presente, mi sarei astenuto in conformità delle dichiarazioni fatte dall'onorevole Bissolati.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Paolo Bonomi.

BONOMI PAOLO. Dichiaro che se ieri fossi stato presente, avrei risposto *Sì* nella votazione nominale sull'ordine del giorno Bovetti.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Malliani.

MALLIANI. Anche io dichiaro che se ieri fossi stato presente avrei risposto *Sì* nella votazione nominale sull'ordine del giorno Bovetti.

PRESIDENTE. Si terrà conto di queste dichiarazioni nel processo verbale della seduta d'oggi.

Non essendovi altre osservazioni, si intenderà approvato il processo verbale testè letto.

(È approvato).

Commemorazione.

FAELLI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FAELLI. Onorevoli colleghi, si è spento ieri il nostro antico collega, l'avvocato Carlo Nasi, che nella XVII legislatura rappresentò lo stesso collegio che anche io ho avuto per molti anni l'onore di rappresentare.

Egli fu un fiero combattente, fu un avversario temibile; ma non è in questa ora, in cui le battaglie s'intensificano così vigorosamente, in quest'ora in cui alle battaglie seguono anche paci dignitose, che possiamo considerare la sua combattività come una ragione per non rivolgere il nostro omaggio alla memoria di lui.

La scomparsa di questo onesto uomo e di questo combattente non passi senza un pensiero di rimpianto nella Camera italiana. (Approvazioni).

PRESIDENTE. Credo di interpretare i sentimenti della Camera associandomi ai sensi di rimpianto espressi dall'onorevole Faelli per la morte dell'ex-deputato Carlo Nasi. (Approvazioni).

BATTAGLIERI, sottosegretario di Stato per la marina. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BATTAGLIERI, sottosegretario di Stato per la marina. In nome del Governo mi associo alle nobili parole di rimpianto pronunziate dall'illustre nostro Presidente, e

dall'onorevole Faelli per la morte dell'ex-collega avvocato Carlo Nasi. Concittadino di lui e da molti anni amico suo, ne ricordo la elevata gentilezza dell'animo e il gagliardo intelletto.

Fu professionista di valore e di specchiata rettitudine, fu cittadino operoso, e sostenne con dignità e squisita cura il mandato a lui affidato in Parlamento. La sua scomparsa è ben giusto non passi fra noi inavvertita.

Mi associo pertanto di gran cuore ai sentimenti espressi in commemorazione sua. (Approvazioni).

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedi, per motivi di famiglia, gli onorevoli: Casciani, di giorni 10; Gortani, di 2; Cameroni, di 3; Pais Serra, di 5; Tosti, di 4; Mondello, di 4; per motivi di salute, gli onorevoli: Monti-Guarnieri, di giorni 5; Morelli-Gualtierotti, di 6; Graziadei, di 10; per ufficio pubblico, gli onorevoli: Queirolo, di giorni 8; Degli Occhi, di 6; Landucci, di 7.

(Sono conceduti).

Dimissioni del deputato Lembo.

PRESIDENTE. Comunico alla Camera la seguente lettera:

« In seguito ai risultati delle elezioni amministrative rassegna le dimissioni da deputato del collegio di Bari.

« Lembo ».

GALLI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GALLI. Onorevoli colleghi, interprete anche dei sentimenti di egregi amici, propongo che non siano accettate le dimissioni dell'onorevole Lembo.

Io rispetto il sentimento di delicatezza al quale egli si è ispirato, ma credo che si debba francamente considerare la sua decisione come un errore che bisogna evitare. La funzione politica del rappresentante della Nazione non deve essere subordinata alle mutabilità, alle persone, alle vicende dei piccoli interessi locali.

Non posso inoltre non ricordare che l'onorevole Lembo è stato sempre un sostenitore tenace e valoroso delle aspirazioni del suo collegio, e che nella difesa degli interessi nazionali ha portato il costante contributo di studi assai profondi e di una eloquenza

veramente efficace; a queste doti egli aggiunse non solo le convinzioni liberali, ma la cortesia dei modi e la equità dell'animo.

La Camera dunque con doverosa deferenza verso il collega distinto, voglia non accettarne le presentate dimissioni. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. L'onorevole Colonna di Cesarò ha facoltà di parlare.

COLONNA DI CESARÒ. Onorevoli colleghi, l'onorevole Lembo, in seguito alle elezioni amministrative di Bari, ritenendo forse menomata la fiducia che gli elettori per ben tre volte gli hanno dimostrata, e cedendo a un impulso generoso dell'animo suo, ha creduto di rassegnare le sue dimissioni da deputato.

Io ho pensato sempre, e penso che la vita politica debba svolgersi al di sopra e al di fuori delle contese locali e delle situazioni amministrative, e che sia una teorica pericolosa ammettere che il mandato parlamentare, conferito nei comizi politici, possa essere revocato dai comizi amministrativi.

E penso pure che l'uomo di parte abbia doveri verso il suo partito, e non sia libero di abbandonare il posto che in battaglie onestamente combattute abbia saputo conquistarsi.

Per queste ragioni credo e spero che la Camera, pur apprezzando il sentimento di squisita delicatezza che ha determinato l'onorevole Lembo a rassegnare le sue dimissioni, vorrà respingerle; e mi associo alla proposta dell'onorevole Galli. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Gli onorevoli deputati Galli e Colonna di Cesarò propongono che la Camera non accetti le dimissioni presentate dall'onorevole Lembo. Chi approva questa proposta, si alzi.

(*È approvata*).

Interrogazioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca le interrogazioni.

L'onorevole sottosegretario di Stato per la marina annuncia di aver dato risposta scritta alla interrogazione del deputato Abozzi, « per sapere se, alla scadenza della tolleranza concessa dall'articolo 3 della legge 22 dicembre 1912 per l'ammissione dei piroscafi prescritti al servizio delle linee commerciali della Sardegna, intenda richiamare la Società assuntrice allo stretto

adempimento degli obblighi relativi e di cui nel capitolato annesso alla legge 30 giugno 1912 ».

RISPOSTA SCRITTA. — « A norma di legge, il periodo di tolleranza per l'uso dei piroscafi non aventi i requisiti prescritti, è limitato, per le linee commerciali, a due anni dall'attuazione del contratto (1° luglio 1913).

« In ossequio a tale tassativa disposizione di legge, il Ministero esigerà che alla data del 1° luglio 1913 la Società assuntrice delle linee commerciali della Sardegna vi adibisca piroscafi rispondenti a tutte le condizioni stabilite dal capitolato.

« *Il sottosegretario di Stato*

« **BATTAGLIERI** ».

PRESIDENTE. L'onorevole sottosegretario di Stato per l'istruzione pubblica annuncia di aver dato risposta scritta alla interrogazione presentata dal deputato Bovetti, « per sapere se creda legale l'ordine da esso dato, agli effetti di rimborsarsi di pretesi pagamenti indebiti fatti nel passato, di sospendere il pagamento dei sussidi per istruzione obbligatoria dovuti per legge al comune di Montezemolo, effettuando così di suo arbitrio una compensazione che solo dovrebbe essere ordinata dal magistrato ».

RISPOSTA SCRITTA. — « Premesso che il concorso dello Stato in dipendenza delle leggi 11 aprile 1886, n. 3798, e 8 luglio 1904, n. 407, viene corrisposto nell'aumento effettivo di spesa sostenuto dai comuni nell'elevare al minimo legale gli stipendi degli insegnanti, e che quello per la legge 1886 è dovuto solamente per le scuole obbligatorie classificate, si fa presente che il Ministero ha usato sempre verso tutti indistintamente i comuni lo stesso trattamento, sia provvedendo al ricupero di somme che da un migliore accertamento dei dati in base ai quali la liquidazione fu eseguita sono risultate corrisposte in più, sia disponendo il pagamento di quelle che per lo stesso motivo siano invece state assegnate in meno.

« Nel comune di Montezemolo al 1° novembre 1886 esistevano due scuole obbligatorie classificate di 3ª rurale, una maschile, l'altra femminile. Dal 1° novembre 1906 esse vennero riunite in una mista obbligatoria non classificata, affidandosi questa alla già titolare della scuola maschile obbligatoria classificata, che conservò, per diritto acquisito, lo stipendio minimo le-

gale di scuola maschile rurale di 3ª classe. Questa insegnante cessò dal prestare servizio il 1º novembre 1909. Pertanto così per la legge 1886 come per quella 1904 il contributo avrebbe dovuto essere corrisposto, sino al 31 ottobre 1906 per due scuole, dal 1º novembre 1906 al 31 ottobre 1909 nella sola spesa sostenuta dal comune per lo stipendio di scuola mista rurale di 3; dal 1º novembre 1909 avrebbe dovuto cessare.

« Poichè, in sede di liquidazione dei concorsi e rimborsi a saldo a tutto il 1913 risultò che per qualche anno, a causa di inesatte indicazioni contenute nei prospetti, si erano liquidate in favore del comune somme maggiori di quelle che per i criteri su accennati gli sarebbero spettate, il Ministero si è ritenuto nel pieno diritto di provvedere al ricupero delle somme stesse, che effettivamente rappresentavano il contributo dello Stato in una spesa che il comune non aveva sostenuto. Nè con ciò si è effettuata una compensazione illegale: trattandosi di somme dovute annualmente al comune per lo stesso titolo ed in base alle stesse disposizioni di legge, è evidente che il Ministero, avendo pagato negli anni precedenti quanto non doveva allora pagare, non può avere nessun obbligo di rinnovare un pagamento già fatto.

« *Il sottosegretario di Stato*
« ROSADI ».

PRESIDENTE. L'onorevole sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia annuncia di aver dato risposta scritta alla interrogazione presentata dal deputato Bovetti al ministro di grazia e giustizia e dei culti, « per chiedergli se non creda ormai tempo di coprire la pretura di Pamparato, vacante da ben diciannove mesi; e, in specie, se non creda di dovere senz'altro ritardo, riparare allo sconcio della inesecuzione sin qui data al Regio decreto 22 gennaio 1914, registrato il 7 febbraio successivo, col quale si nomina il giudice avvocato Bruno a pretore di quel mandamento ».

RISPOSTA SCRITTA. — « Per gravissime esigenze di servizio del tribunale di Aosta il Ministero ha dovuto trattenervi ai termini dell'articolo 11 dell'ordinamento giudiziario il pretore Bruno anche dopo il suo decreto di destinazione a Pamparato.

« Sembrò che il provvedimento non dovesse riuscire troppo nocivo al mandamento

di Pamparato, trattandosi di una pretura fornita anche di vice pretore.

« Ad ogni modo si procurerà di far cessare al più presto possibile l'applicazione del Bruno, onde possa subito essere messo in grado di raggiungere la residenza assegnatagli.

« *Il sottosegretario di Stato*
« CHIMIENTI ».

PRESIDENTE. L'onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici, annuncia di aver dato risposta scritta alla interrogazione presentata dal deputato Chiaradia, « per sapere se intenda presentare con sollecitudine il disegno di legge che consenta gli opportuni sussidi ai comuni che hanno strade insufficienti e non atte al traffico, sussidi che molti comuni hanno ottenuto in base alla legge 8 luglio 1903 e che molti altri, pur essendo nelle stesse condizioni, non possono ottenere per la mutata interpretazione della legge da parte della Corte dei conti ».

RISPOSTA SCRITTA. — « Apposita Commissione fu incaricata di studiare quali modificazioni potrebbero essere introdotte nella legge 8 luglio 1903, n. 312, relativa alla costruzione delle strade di accesso alle stazioni e porti.

« La Commissione ha già assolto il suo compito ed ha presentato le sue proposte, esaminando anche la questione della concessione dei sussidi ai comuni i quali benchè già allacciati alla ferrovia, vi sono congiunti con strade insufficienti al traffico.

« In base a tali proposte il Governo si riserva di studiare un disegno di legge da presentarsi al più presto all'approvazione del Parlamento.

« *Il sottosegretario di Stato*
« VISOCCHI ».

PRESIDENTE. L'onorevole sottosegretario di Stato per le poste e i telegrafi annuncia di aver dato risposta scritta alla interrogazione presentata dal deputato Eugenio Chiesa, « per conoscere se egli sia deciso ad adottare l'affrancazione unica delle fatture di commercio, se z'altri vincoli che esse non portino corrispondenza epistolare, a 5 centesimi, secondando i voti delle Camere di commercio e giovanili della buona prova che altre Amministrazioni postali estere hanno fatto in argomento, essendo, in modo indubbio, risul-

tata d'altra parte incomoda, insufficiente e anticommerciale, oltrechè non redditizia, l'affrancazione parziale a 2 centesimi, accordata ora sotto vincoli impraticabili ».

RISPOSTA SCRITTA. — « Il vigente regolamento generale intorno al servizio postale annovera le fatture commerciali fra le carte manoscritte, e sono quindi le fatture soggette alla tassa di centesimi 20 fino a 50 grammi; di centesimi 40 da 50 a 500 grammi, e di centesimi 40 ogni 500 grammi successivi, coll'obbligo che la spedizione sia condizionata in modo da potersi verificare.

« Si comprende come, nel limite del porto semplice di 15 grammi le fatture sieno spedite come lettere alla tariffa di 15 centesimi. Tali tariffe essendo state riconosciute onerose pel ceto commerciale, l'Amministrazione ha esteso, con disposizione di carattere amministrativo, alle fatture le principali facilitazioni già concesse agli stampati; per modo che, in limiti ristretti e determinati, le fatture hanno oggi corso anche alla tariffa di 2 centesimi.

« Ma poichè gran parte dei commercianti mal si adattano alle stabilite restrizioni, e d'altra parte non potendo l'Amministrazione ammettere per le fatture assimilate alla stampa una più larga concessione di aggiunte scritte a mano, si è deciso di preparare un disegno di legge inteso a stabilire per le fatture di commercio, sino al limite di peso da stabilirsi, la tariffa unica di 5 centesimi, purchè le fatture, non contengano alcuna indicazione manoscritta avente carattere di corrispondenza attuale e personale, od altra aggiunta che possa altrimenti modificare od alterare il carattere specifico di fattura.

« Ciò sarebbe conforme al parere già espresso da quasi tutte le Camere di commercio, nonchè dall'onorevole interrogante.

« Il sottosegretario di Stato

« MARCELLO ».

PRESIDENTE. L'onorevole sottosegretario di Stato per l'interno, annuncia di aver dato risposta scritta alla interrogazione presentata dal deputato Eugenio Chiesa « per sapere se essendo state prorogate, su conforme parere del Consiglio di Stato, le elezioni amministrative a dicembre in mandamenti di costante emigrazione temporanea, non creda opportuno — come naturale conseguenza di detta proroga — che le sopravvivenenti Amministrazioni non abbiano in *limine mortis* a com-

piere atti di amministrazione importanti, che vincolino o limitino l'azione dei futuri rinnovati Consigli comunali, e in ispecie se non creda che cotali Amministrazioni, alle quali in sostanza si è concesso una proroga di potere, in omaggio al rinnovato corpo elettorale, debbano lasciare alle Amministrazioni, che saranno nominate nel dicembre, la compilazione del bilancio preventivo — che è l'atto più importante e più caratteristico di ogni nuova Amministrazione — alla quale potrà attendere subito con un solo mese di esercizio provvisorio per il gennaio 1915, nonchè lasciare alle nuove Amministrazioni la rinnovazione di tutte le cariche e delle Commissioni (revisione dei conti, presidente, e membri delle Congregazioni di carità, di Opere pie, di Asili infantili, Commissione elettorale, ecc.) le quali potrebbero in caso diverso, essere i rappresentanti delle minoranze in luogo delle maggioranze ».

RISPOSTA SCRITTA. — « In tutte le provincie comprendenti mandamenti in cui trovino applicazione le concessioni di riavvio delle elezioni fino ai mesi invernali, a' sensi dell'articolo 55 della legge comunale e provinciale, i Consigli provinciali, che pur dovranno di pieno diritto riunirsi il secondo lunedì di agosto in sessione ordinaria, non si troveranno per quella epoca completamente rinnovati.

« Ciò stante il Ministero, che già si è preoccupato delle questioni alle quali accennasi dall'onorevole interrogante, ritiene che nella ordinaria sessione dell'agosto il Consiglio, appunto perchè non ancora totalmente ricostituito ai sensi dell'articolo 271 della legge citata, non debba procedere alla rinnovazione della Deputazione provinciale e delle varie Commissioni elencate nell'articolo 268, ma debba invece soprassedere alla rinnovazione stessa fino a tutto dicembre, vale a dire fino all'esaurimento completo delle elezioni in tutti i mandamenti della provincia. In caso contrario, ove, cioè la rinnovazione avvenisse nello agosto, i nuovi organi nominati non rappresenterebbero la vera espressione del nuovo Consiglio ciò che costituirebbe una aperta contraddizione alla volontà della legge.

« Data però l'importanza dell'argomento il Ministero non ha ancora dato istruzioni alle competenti autorità, avendo ritenuto opportuno udire prima il Consiglio di Stato del cui parere si è ora in attesa.

« Ma all'infuori della limitazione relativa alla nomina della Deputazione e delle Commissioni, limitazione che, come già si è detto, trova non dubbio fondamento nello spirito della legge, non appare possibile imporre alcun altro limite all'attività dei Consigli e delle Deputazioni che rimarranno in carica fino al gennaio, e ciò perchè fino a quella epoca detti organi sono regolarmente investiti di tutte quante le attribuzioni che la legge ai medesimi deferisce, e, nell'ambito di tali attribuzioni, si trovano in piena facoltà di compiere qualsiasi atto amministrativo, compresa la compilazione del bilancio di previsione.

« Le stesse osservazioni sono da farsi per quanto riguarda i Consigli e le Giunte comunali, i quali organi, pure rimanendo legittimamente in carica fino al gennaio, si troveranno fino ad allora nella pienezza dei poteri ad essi attribuiti, senza che possa desumersi dall'importanza dei singoli atti di amministrazione un limite alla loro attività.

« Però anche il Consiglio comunale, per lo stesso principio di diritto sopra accennato, non potrà, nell'ordinaria sessione dell'autunno, procedere alla rinnovazione delle Giunte e delle varie Commissioni comunali, la cui nomina deve essere riservata ai futuri Consigli, dei quali le Commissioni predette debbono rappresentare, per volontà della legge, la vera e diretta espressione.

« Anche su tale oggetto il Ministero riservasi di impartire le opportune istruzioni.

« *Il sottosegretario di Stato*
« CELESIA ».

PRESIDENTE. L'onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici annuncia di aver dato risposta scritta alla interrogazione presentata dal deputato Dentice, « per conoscere le ragioni della minacciata trasformazione dell'illuminazione elettrica in altra a petrolio nelle stazioni di Nocera Inferiore, Pagani, Cava e Vietri sul Mare, e se invece non creda necessario mantenere l'illuminazione esistente ed impiantarla anche nella stazione di Angri, in conformità di reiterate premure, non essendo tollerabile una minaccia di regresso per l'illuminazione nelle suddette stazioni, tutte in periodo di ampliamento di locali, di binari e piazzali, con serio pericolo per la sicurezza dei viaggiatori e degli agenti ferroviari ».

RISPOSTA SCRITTA. — « I contratti stipulati tra l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e la locale ditta fornitrice d'energia elettrica, riguardanti l'illuminazione delle stazioni di Nocera Inferiore, Cava Tirreni e Vietri sul Mare, rimarranno in vigore fino al 31 dicembre del corrente anno. Perchè possano essere rinnovati oltre tale epoca, occorrerà che tra l'Amministrazione e la suddetta ditta intervenga un accordo sulle nuove condizioni che sono da stabilirsi per la fornitura dell'energia e che dovranno essere tali da permettere anche un miglioramento delle attuali condizioni dell'illuminazione. La continuazione quindi dell'illuminazione elettrica in detta stazione dipenderà dall'esito delle trattative tra le due parti.

« Nessun mutamento potrà invece avvenire rispetto all'illuminazione della stazione di Pagani, poichè per essa il contratto di fornitura dell'energia scadrà soltanto il 30 giugno 1918.

« Per l'impianto infine dell'illuminazione elettrica nella stazione di Angri non si può che confermare la risposta scritta ad altra interrogazione, che trovasi riportata nel resoconto della tornata della Camera del 4 febbraio corrente anno.

« *Il sottosegretario di Stato*
« VISOCCHI ».

PRESIDENTE. L'onorevole ministro della guerra annuncia di aver dato risposta scritta alla interrogazione presentata dal deputato Faustini, « per sapere se può prorogare, di qualche giorno, la chiamata alle armi del 1° luglio prossimo per dar tempo ai contadini richiamati di mietere il grano e trebbiarlo ».

RISPOSTA SCRITTA. — « Come è noto, i richiami alle armi avvengono essenzialmente per mantenere nelle classi in congedo la necessaria istruzione militare: occorre quindi che essi coincidano con le esercitazioni annuali delle truppe, le quali, a loro volta, perchè possano svolgersi proficuamente, conviene abbiano luogo nei mesi di luglio e agosto, nel periodo cioè che intercede fra il compimento dell'istruzione militare dell'ultima leva ed il normale congedamento della classe anziana.

« Ma per contemperare nei limiti del possibile le esigenze d'ordine militare con gli interessi dei cittadini, e specialmente, appunto, della classe agricola, il Ministero

non stabilisce i richiami dei militari in congedo ad una data unica per tutto il Regno, lascia invece al prudente criterio dei comandanti di corpo d'armata, che sono meglio in grado di valutare le condizioni locali, di scegliere, entro i due mesi suaccennati e con particolare riguardo ai bisogni agricoli, l'epoca più propizia.

« D'altronde, data la speciale conformazione geografica dell'Italia, il tempo della raccolta del grano varia secondo la altimetria dei vari luoghi, e si può quindi essere certi che lo spostamento di qualche giorno nella data dei richiami, mentre non varrebbe ad eliminare le naturali differenze fra zona e zona della stessa regione, potrebbe causare una più stridente disparità di trattamento nella stessa circoscrizione.

« Il ministro
« GRANDI ».

PRESIDENTE. L'onorevole sottosegretario di Stato per l'interno annuncia di aver dato risposta scritta alla interrogazione presentata dal deputato Gasparotto « sulle ragioni che si frappongono all'accoglimento dell'istanza della benemerita cooperativa fra il personale della Camera, seconda Sezione, che ha costruito il quartiere-giardino in via Flaminia, perchè il quartiere sia dotato di una farmacia con servizio notturno, istanza voluta da ragioni di pubblica necessità (per quanto contrastanti con qualche privato interesse) e che ebbe il favorevole parere del procuratore del Re e del medico provinciale ».

RISPOSTA SCRITTA.—« Nello scorso aprile la Società cooperativa tra il personale della Camera dei deputati per la costruzione delle case economiche in Roma, presentò alla Prefettura domanda diretta ad ottenere l'autorizzazione all'apertura ed all'esercizio di una farmacia nei locali della Cooperativa stessa, lungo la via Flaminia. Tale domanda, corredata in seguito a richiesta dell'ufficio, da una copia dello statuto sociale, per gli accertamenti voluti dall'articolo 12 della legge 22 maggio 1913, n. 468, venne sottoposta all'onorevole Consiglio provinciale sanitario per il prescritto parere.

« Detto consesso nell'adunanza del 30 maggio ultimo scorso, nella quale intervennero il medico provinciale e il rappresentante del procuratore del Re, espresse parere contrario all'accoglimento della domanda di che trattasi, non avendo riscon-

trato nell'Ente le condizioni previste dagli articoli 4 e 12 della legge sopraricordata.

« Invero, come è noto, per l'articolo 12 succitato, possono essere autorizzate ad aprire ed esercitare farmacie, con le approvazioni per esse prescritte, le istituzioni di pubblica beneficenza ed altre istituzioni erette in ente morale solo nel caso in cui tale esercizio sia consentito dai fini della istituzione. In tale categoria sono comprese, oltre che i comuni, le Congregazioni di carità ed enti simili, le società di mutuo soccorso per assistenza medica e farmaceutica, ma non vi rientrano le cooperative di consumo e per costruzioni di case.

« Per l'articolo 4, le cooperative italiane di consumo o di previdenza, che esercitano il ramo cooperativo di consumo, possono essere ammesse al concorso di cui all'articolo 3 della legge, soltanto a condizione che il loro statuto sia stato approvato dal prefetto, sentito il Consiglio provinciale sanitario, estremo che non ricorrerà nel caso in esame.

« Tali considerazioni, che, come sopra ho accennato, determinarono l'onorevole Consiglio provinciale sanitario ad esprimere parere contrario alla domanda della cooperativa, sono state comunicate dal prefetto con lettera 27 giugno ultimo scorso, n. 25863, al presidente della cooperativa (sezione seconda).

« Il sottosegretario di Stato
« CELESIA ».

PRESIDENTE. Gli onorevoli sottosegretari di Stato per la pubblica istruzione e per l'interno annunciano di aver dato, ciascuno, risposta scritta alla interrogazione presentata dal deputato Magliano, « sui provvedimenti che intendano adottare per impedire i continui trafugamenti di pregevolissime opere d'arte dalle chiese di Napoli ».

RISPOSTA SCRITTA. — « Devesi premettere che non solo in Napoli ma in tutto il Regno si sono andati malauguratamente da qualche tempo intensificando i più audaci tentativi di trafugamento di opere d'arte appartenenti a chiese. A tale intensificata attività criminosa questo Ministero ha cercato e cerca di contrapporre una maggior vigilanza ed una più energica azione di tutela, diffidando con apposita circolare le autorità religiose a provvedere con la maggior cura alla custodia delle opere suddette, ricordando il divieto di alienazione che grava su di esse ai sensi

dell'articolo 2 della legge 30 giugno 1909, n. 364, e le severe sanzioni che sono comminate agli amministratori di enti morali e religiosi infedeli, ed infine affrettando per quanto è in suo potere la compilazione degli elenchi degli oggetti d'arte e d'antichità di cui all'articolo 3 della legge medesima. È però evidente che più che sulle minacce e sulla vigilanza degli uffici dipendenti da questa Amministrazione debbesi confidare sulla sorveglianza esercitata dai funzionari e dagli agenti della Pubblica Sicurezza, giacchè nessuna legge per quanto rigorosa e nessun Ufficio amministrativo per quanto oculato ed accorto può impedire, a chi ne abbia intenzione, di delinquere.

« Per quanto concerne quindi i furti verificatisi nelle chiese di Napoli questo Ministero non ha mancato di interessare il prefetto di quella città perchè il servizio diurno e notturno di Pubblica Sicurezza presso le chiese medesime sia più accurato ed efficace e tale raccomandazione ha rinnovato anche recentemente in occasione del trafugamento di un pregevole dipinto compiuto in danno del Monastero di Santa Chiara. A questo riguardo debbesi dichiarare che, in seguito alle attive indagini esperite dalla Questura di Napoli, è stata subito deferita all'autorità giudiziaria, e tradotta in arresto la suora che si ha fondata ragione di ritenere responsabile del trafugamento stesso.

« Per ciò che si riferisce alla parte di sua competenza, questo Ministero dà formale affidamento che invigilerà con ogni suo mezzo perchè la custodia e la conservazione delle opere in parola nulla lascino a desiderare ed assicura che, allorquando gli consti che qualche oggetto di pregio artistico sia esposto a pericoli e che le fabbricerie si rifiutino di adottare senza indugio le necessarie misure cautelari, provvederà inesorabilmente al temporaneo ritiro degli oggetti stessi in pubblici istituti d'arte, come glie ne dà facoltà l'articolo 4 della citata legge 20 giugno 1909.

« *Il sottosegretario di Stato.*

« ROSADI ».

RISPOSTA SCRITTA. — « Si fa riserva di dare risposta all'interrogazione dell'onorevole Magliano, appena avute le informazioni già domandate al prefetto di Napoli su quanto ha formato oggetto della interrogazione medesima.

« *Il sottosegretario di Stato*

« CELESIA ».

PRESIDENTE. L'onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici annuncia di aver dato risposta scritta alla interrogazione presentata dal deputato Nuvoloni « per sapere quali sono le ragioni per cui con criterio di sbagliata e colpevole amministrazione non si è ancora pensato dalla Direzione delle ferrovie ad impiantare nelle stazioni di Laigueglia-Noli e Celle Ligure il binario d'incrocio e non si è ancora costruito il doppio binario sulla linea Genova-Ventimiglia almeno nei tratti in cui il lavoro sarebbe facile e poco costoso — onde evitare alcune cause di continui lamentati ritardi ferroviari ».

RISPOSTA SCRITTA. — « Come fu dichiarato altre volte alla Camera, la Genova-Ventimiglia è tra le linee della rete di Stato una di quelle su cui si è compiuta dal 1905 in poi la maggior somma di lavori, sia nei numerosi ampliamenti di stazioni, sia nei provvedimenti di altro genere intesi a migliorare la circolazione dei treni dove maggiormente se ne manifesta il bisogno; a questi si aggiunge l'applicazione del blocco che è ormai estesa da San Remo ad Albenga e da Savona a Genova ed approvata sui tratti rimanenti. Non tutti i provvedimenti utili per l'esercizio e neppure quelli necessari hanno potuto essere attuati sulle linee principali della Rete, che hanno anche prodotti e movimento superiore a quello della Genova-Ventimiglia, non essendo sufficienti i fondi assegnati per spese patrimoniali a provvedere a tutto quanto occorre pel completo assetto della Rete.

« Per l'impianto dei binari d'incrocio nelle fermate di Laigueglia, Noli e Celle, l'Amministrazione ha in corso la compilazione dei relativi progetti; ma ai lavori relativi non si può però assicurare di poter dar corso coi fondi ancora disponibili. Al raddoppiamento del binario l'Amministrazione ha da tempo stabilito di dare, coi fondi disponibili, inizio dai tronchi estremi della linea, ove il provvedimento è maggiormente richiesto dalla circolazione dei treni. I lavori da Ventimiglia a San Remo sarebbero anzi già ultimati, se non fossero sorte difficoltà da parte di San Remo che impedirono l'esecuzione dell'opera; da San Pier d'Arena a Voltri i progetti sono in parte ultimati; ma anche per questo tratto si dovette perder molto tempo per eseguire gli studi richiesti dagli enti locali dai quali risultò non essere possibile, senza andare

incontro a spese inadeguate allo scopo, provvedere allo spostamento della linea. Sono poi in corso di studio i progetti per il raddoppio su altri tratti della linea, per i quali però, naturalmente, i lavori dovranno essere subordinati ai fondi che l'Amministrazione potrà avere a disposizione.

« *Il sottosegretario di Stato*
« VISOCCHI ».

PRESIDENTE. L'onorevole sottosegretario di Stato per la marina annuncia di aver dato risposta scritta alla interrogazione presentata dal deputato Petrillo, « per conoscere se non ritenga opportuno e giusto escludere dall'applicazione della legge 22 giugno 1913, n. 710, i militari già iscritti nei quadri d'avanzamento per ordine di anzianità, sotto l'impero della legge precedente ».

RISPOSTA SCRITTA. — « La legge 2 luglio 1911, n. 621, all'articolo 7 stabilisce la permanenza massima di quattro anni nei gradi di Capi di 2ª classe per la promozione a Capo di 1ª classe, mentre l'avanzamento ai gradi di 2º nocchiere e sotto nocchiere e gradi corrispondenti, secondo la legge 6 marzo 1898, n. 59, ha luogo con l'esclusivo criterio della scelta quando vi sono vacanze nei posti superiori.

« La legge 22 giugno 1913, n. 710, ha migliorato anche le condizioni dei secondi capi e dei sotto capi, perchè ha stabilito che questi militari, oltre ad essere promossi a scelta in seguito a vacanze nell'organico, devono essere promossi per anzianità, anche in eccedenza all'organico, quando, dichiarati idonei, raggiungono dieci o sei anni rispettivamente di permanenza nel grado (caso rarissimo).

« Dei militari che all'epoca dell'entrata in vigore della nuova legge 22 giugno 1913, n. 710, erano iscritti nei quadri, la quasi totalità è stata promossa; quelli che ancora restano saranno promossi allorchè si avranno vacanze nei quadri, o anche prima in eccedenza all'organico, quando compiono il massimo periodo di permanenza nel grado.

« In conclusione, la legge 22 giugno 1913, n. 710, non solo non ha modificato la legge di avanzamento preesistente ma ha concesso benefici a tutti i secondi capi o sotto capi del Corpo Regio Equipaggi, primi fra i quali quelli iscritti nei quadri d'avanzamento all'atto dell'entrata in vigore della legge suddetta e che avevano già compiuto dieci o sei anni di grado.

« È da notare infine che, giusta le disposizioni della legge sull'avanzamento, i mi-

litari già iscritti nel quadro d'avanzamento sono di diritto, con precedenza e nello stesso ordine compresi nel nuovo quadro.

« *Il sottosegretario di Stato*
« BATTAGLIERI ».

PRESIDENTE. L'onorevole sottosegretario di Stato per l'agricoltura, industria e commercio annuncia di aver dato risposta scritta alla interrogazione presentata dal deputato Pucci, « per conoscere con quale criterio vengono stornati i fondi che derivano allo Stato dall'applicazione della legge 6 luglio 1912 e che dovrebbero servire all'incremento della produzione zootecnica, e per conoscere altresì le ragioni che hanno determinato il Ministero d'agricoltura a porre a disposizione del Ministero dell'interno lire 300 mila per gli anni 1914-17 ».

RISPOSTA SCRITTA. — « In via del tutto eccezionale e per far fronte alla urgente necessità di maggiore assegnazione di fondi per la lotta contro le cavallette, fu recentemente proposto lo storno di lire 100,000 dai proventi derivanti allo Stato per la riscossione del diritto fisso di macellazione, prescritta dall'articolo 4 della legge 6 luglio 1912, n. 832, concernente provvedimenti a tutela e ad incremento della produzione zootecnica nazionale.

« Il Parlamento ha già approvato questo storno di fondi.

« Nessun provvedimento, poi, è stato finora adottato per porre a disposizione del Ministero dell'interno la complessiva somma di lire 300,000 da prelevarsi sui fondi derivanti dalla riscossione del diritto fisso anzidetto, nel triennio 1914-17.

« A tal proposito, però, sono attualmente in corso trattative col Ministero dell'interno.

« Sono noti i danni ingenti che ogni anno l'afra epizootica arreca al bestiame agrario, che rappresenta un cospicuo interesse economico. Malgrado l'azione che svolge il Ministero dell'interno; nelle cui attribuzioni rientra quanto ha tratto con le malattie infettive del bestiame, l'afra epizootica inferisce in modo preoccupante, e la sua diffusione è favorita dalla deficienza delle conoscenze odierne sulla etiologia del morbo, e dalla conseguente mancanza di mezzi curativi e provvedimenti efficaci.

« Continuamente da parte di Enti e di Associazioni agrarie e zootecniche ed anche nel Parlamento, da parte di autorevoli de-

putati, sono rivolti incitamenti al Ministero di agricoltura affinché svolga anche esso azione efficace per la lotta contro l'aftha epizootica, che costituisce un grave ostacolo per lo incremento ed il miglioramento della produzione zootecnica. Particolare importanza in tale lotta hanno gli studi e gli esperimenti che vanno oggi effettuandosi, anche nel nostro Paese, nei laboratori posti alla dipendenza della Direzione generale della sanità pubblica o da essa sussidiati.

« È, pertanto, intendimento del Ministero di agricoltura di mettere a disposizione del Ministero dell'interno, la somma annua di lire 100,000 per il triennio 1914-15, 1915-16 e 1916-17, allo scopo di fornire maggiori mezzi alla Direzione generale anzidetta per intensificare ed estendere studi, indagini ed esperimenti sull'aftha epizootica.

« E ciò nella speranza di ottenere, in tempo più breve, risultati positivi, e nella certezza di contribuire efficacemente, anche con questo mezzo, alla tutela ed all'incremento del bestiame nazionale in armonia coi fini che si propone la legge 6 luglio 1912, n. 832.

« *Il sottosegretario di Stato*
« COTTAFANI ».

PRESIDENTE. L'onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici annuncia di aver dato risposta scritta alla interrogazione presentata dal deputato Santamaria, « per conoscere se si intenda ovviare allo inconveniente che l'orario ultimo ha procurato ai cittadini dell'importante comune di Maddaloni, lasciandoli dalle 18.34 alle 23 senza alcun treno per Napoli, e se si intenda concedere una brevissima fermata a Maddaloni al diretto n. 115, che arriva a Napoli alle 21, e che da Riardo in poi ferma a tutte le stazioni, meno Maddaloni ».

RISPOSTA SCRITTA. — « Con l'orario della linea Roma-Napoli antecedente allo scorso febbraio l'accelerato n. 1805 partiva da Maddaloni poco dopo le 20 per giungere a Napoli alle 21 e gli interessati di ciò si lamentavano desiderando vivamente il passaggio del treno fra le 18 e le 20.

« Col ritocco generale dell'orario di detta linea dovutosi compiere nel febbraio per esigenze inerenti alla circolazione dei più importanti treni a lungo percorso, l'Amministrazione trovò modo di ovviare allo inconveniente lamentato anticipando la

partenza dell'accelerato 1805 alle 18.34 e portando quindi l'arrivo a Napoli alle 19.25. Essendo con ciò risultato nelle ore più tarde un intervallo un po' lungo negli arrivi a Napoli, è stata domandata la concessione della fermata a Maddaloni del nuovo diretto 115, che varrebbe a dimezzare appunto tale intervallo giungendo a Napoli alle 21. In proposito però si osserva che, mentre per i ritorni a Napoli la comunicazione stabilita col nuovo orario sulle ore 19 si presenta certamente più opportuna che non quella in ora più tarda che ora si torna a domandare, il detto treno 115 in relazione al suo carattere di diretto non tralascia da Caianello a Napoli le sole fermate di Maddaloni e Riardo, ma anche quelle di Pignataro, Acerra e Casalnuovo. In ogni modo la richiesta per la fermata di tale treno potrà essere tenuta presente negli studi per il nuovo orario invernale.

« *Il sottosegretario di Stato*
« VISOCCHI ».

PRESIDENTE. L'onorevole sottosegretario di Stato per l'interno annuncia di aver dato risposta scritta alla interrogazione presentata dal deputato Saudino, « per sapere se non ravvisi equo ed opportuno concedere a quei candidati all'ufficio di segretari comunali, i quali negli ultimi esami di abilitazione rimasero soccombenti in qualche lavoro, la facoltà di ripetere, nella prossima sessione, soltanto la prova nelle materie in cui non conseguirono la sufficienza dei voti; e ciò sia per un equo riguardo ai candidati che pure possono, nel complesso degli esami, essere emersi intelligenti e capaci, sia, e specialmente, nell'interesse dei piccoli comuni che per la continua diminuzione del numero dei segretari comunali, si trovano sprovvisti di segretario, e nella impossibilità di provvedere normalmente alle esigenze del servizio ».

RISPOSTA SCRITTA. — « Gli esami per la patente di segretario comunale, tenutisi nello scorso dicembre, hanno dato risultati soddisfacenti in quasi tutte le prefetture, dove la grande maggioranza dei candidati, presentatasi in numero notevole, è stata dichiarata idonea all'esercizio delle suddette funzioni.

« È da ritenere, pertanto, che le Amministrazioni comunali non incontreranno difficoltà per coprire i posti vacanti di segretario comunale.

« Per quanto riguarda i candidati che non hanno ottenuta l'idoneità nella prece-

dente sessione, occorre rilevare che risultando l'idoneità dal « complesso delle prove » come è espresso nell'articolo 78 del citato regolamento, e non dalle prove separate, i caduti nella precedente sessione non hanno altro modo di riparare che ripetendo tutte le prove di esame.

« In ogni modo, in occasione del regolamento per l'esecuzione del nuovo testo unico della legge comunale e provinciale, potranno essere esaminate le varie questioni che si riferiscono ai detti esami, per quelle disposizioni che si ravvisassero del caso.

« Il sottosegretario di Stato
« CELESIA ».

PRESIDENTE. La prima interrogazione iscritta nell'ordine del giorno d'oggi è dell'onorevole Sichel, al ministro della guerra, « per conoscere i motivi per cui venne assegnato alla Compagnia di disciplina il soldato Ruggero Ghiselli (di Luzzara) di stanza a Brescia ».

TASSONI, *sottosegretario di Stato per la guerra*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TASSONI, *sottosegretario di Stato per la guerra*. Chiedo che questa interrogazione sia rimessa al 14 luglio.

PRESIDENTE. Sta bene.

Segue l'interrogazione dell'onorevole Eugenio Chiesa, al presidente del Consiglio, ministro dell'interno, « per conoscere se egli approvi i modi seguiti nell'appalto del dazio consumo ad Ascoli-Piceno per parte di quel commissario prefettizio ».

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

CELESIA, *sottosegretario di Stato per l'interno*. L'onorevole Chiesa ed anche l'onorevole Teodori hanno presentato una interrogazione relativa all'appalto del dazio consumo di Ascoli-Piceno; l'onorevole Chiesa poi chiede se si possano approvare i modi seguiti nell'appalto del dazio consumo di detta città.

I modi seguiti nel caso in esame sono quelli della trattativa privata. La legge, vuole che ordinariamente si segua il sistema dell'incanto, e riserva per determinate circostanze eccezionali il sistema della trattativa privata.

Nella fattispecie non ho motivo di ritenere che il commissario prefettizio, il quale in questo caso ha proceduto di pieno accordo con il prefetto, abbia mancato, seguendo il sistema della trattativa privata.

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

CHIESA EUGENIO. Forse l'onorevole sottosegretario di Stato non ha avvertito che la questione si trova davanti al Ministero per un ricorso al Re...

CELESIA, *sottosegretario di Stato per l'interno*. Al Ministero delle finanze.

CHIESA EUGENIO. ...ed anche davanti al Consiglio di Stato per altro lato.

Non si può dunque dire, come ha detto l'onorevole Celesia, che non esistono motivi di censura intorno a questo contratto. La Camera ne ebbe già un piccolo accenno quando si discusse la elezione di Ascoli Piceno. Non è questione di portare qui l'eco di contese personali o dissidi locali. Si tratta invece di una questione di massima.

L'onorevole sottosegretario di Stato ha detto che la legge consente l'appalto. È vero, ma solo nei casi dove non sia utile di fare altrimenti, perchè di massima l'appalto, specie in fatto di dazio consumo, è cosa che ripugna. Gli appaltatori vogliono non solo incassare il dazio che di per sè è una gabbella assai dolorosa; ma per di più vogliono guadagnarci sopra.

In secondo luogo, quando quest'appalto è dato a trattativa privata, si accresce il sospetto che esso non sia conferito con le debite garanzie per gli enti interessati.

In terzo luogo, quando si è fatto l'appalto per la non indifferente somma di quattro milioni e mezzo, importo complessivo dell'appalto del dazio consumo di Ascoli Piceno, non si vede come si possa dire che non vi è motivo di censurare il prefetto che fece fare quest'appalto a trattativa privata in ventiquattro ore.

Bisogna poi notare che lo stesso commissario prefettizio di fronte alle vivaci e generali proteste della cittadinanza per la conclusione di un contratto che non garantiva gli interessi del comune, dovette rimangiare e far rimangiare all'impresa aggiudicataria il contratto stesso, per stipularne, sempre a trattativa privata, un altro in data 11 maggio. E nel nuovo contratto dovè includere tutte le principali modifiche che gli oppositori del primo appalto avevano pubblicamente voluto che si facessero.

Deve poi severamente censurarsi il prefetto non solo per non aver saputo presidiare il commissario prefettizio, ma per averlo anzi spinto a fare a quel modo.

Quando sorsero dubbi e discussioni circa la convenienza di approvare così rapidamente questo appalto, vi fu chi si recò dal prefetto, ma questi telegrafò al commissario prefettizio in questi precisi termini: « Come ti ho detto, non devi fare osservazioni. Per qualunque somma e a qualsiasi condizione tu devi firmare il contratto questa sera. Il contratto l'ho visto io e va bene ».

Ora questa è inframmettenza eccessiva del prefetto, inframmettenza che non è tollerabile da chiunque giustamente voglia osservata la divisione dei poteri fra l'autorità comunale e l'autorità centrale.

Che il dazio consumo di Ascoli Piceno potesse anche essere esercito direttamente senza danno, ma con vantaggio del comune, è cosa che fu discussa. Ma credo che non può essere contestato che l'appaltatore offrì 346 mila lire mentre il reddito dell'ultima annata era stato di 15 mila. Ma il contratto diventa oneroso e pericoloso quando è fatto per un decennio. Una città come Ascoli Piceno che è in via di sviluppo può sempre presupporre che le sue condizioni miglioreranno.

Il contratto era per un quinquennio, ma automaticamente diventava per un decennio, ed era tale da offendere i diritti della città.

E non doveva stipulare un contratto di così lunga durata, un commissario prefettizio le cui attribuzioni sono naturalmente assai limitate.

Ond'è che mantengo incondizionata la censura all'operato del prefetto, anche perchè la protesta, che da quella città è venuta vibrata e vibrante, non poteva non avere un'eco nella Camera.

CELESIA, *sottosegretario di Stato per l'interno*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CELESIA, *sottosegretario di Stato per l'interno*. L'onorevole Chiesa avrà avuto l'impressione che io sia stato troppo sintetico nella mia risposta. Osservo che mi sono attenuto strettamente ai termini della interrogazione, tenendo presente la circostanza che contro questo appalto avvenuto a trattativa privata pende ricorso in via gerarchica e della decisione è competente il ministro delle finanze, udito il parere del Consiglio di Stato.

Quindi ho creduto di limitarmi nel rispondere a quanto poteva interessare il mio Ministero, cioè alla censura che si poteva muovere all'opera del commissario prefettizio che, d'accordo col prefetto, aveva cre-

duto di procedere all'appalto per trattativa privata anzichè per pubblici incanti.

Ora, ripeto, a me non consta che sia da censurare l'opera di quel funzionario che ha preferito questo sistema eccezionale ammesso dalla legge.

Il competente Ministero dovrà poi decidere sul ricorso presentato e allora potrà anche essere che eventualmente si venga a conclusioni differenti dalle mie. Ma ora non ho ragione di modificare la mia opinione.

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

Miglioli, Arrigoni, al ministro dell'interno, « per sapere se non creda necessario di indire quanto prima gli esami di abilitazione all'ufficio di segretario comunale, dato lo scarso numero di questi impiegati e la difficoltà in cui si trovano le amministrazioni locali di provvedersene. Se inoltre non creda di dover modificare il regolamento vigente per gli esami di segretario comunale nei riguardi di coloro che nella precedente sessione d'esami non avessero ottenuto la sufficienza »;

Marchesano, al ministro dei lavori pubblici, « sulle condizioni indecorose, nelle quali l'Amministrazione delle Ferrovie di Stato, malgrado i reclami di quel comune, mantiene la stazione di Girgenti e lo annesso piazzale ».

Segue l'interrogazione degli onorevoli De Giovanni, Cagnoni, al ministro dell'interno, « per sapere se sia lecito ad un funzionario di pubblica sicurezza — il delegato Panizzera attualmente residente a Mortara e che fu preposto al servizio di pubblica sicurezza durante lo sciopero agrario di Tromello (Pavia) — accettare, da proprietari e fittabili, un banchetto avente aperto significato di riconoscenza all'opera da esso funzionario durante lo sciopero prestata ».

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

CELESIA, *sottosegretario di Stato per l'interno*. Nè a me nè al Ministero consta che il delegato signor Panizzera abbia accettato un banchetto avente aperto significato di riconoscenza all'opera sua prestata durante lo sciopero. Invece il signor Panizzera si sarebbe recato nel paese di Tromello, molti giorni dopo lo sciopero, ed essendo entrato in una osteria per ragioni del tutto indipendenti dallo sciopero stesso, fu invitato a pranzo da alcune persone che non mi ri-

sulta avessero avuto parte diretta in detto sciopero che si era svolto, ripeto, molti giorni prima. Per queste ragioni non debbo in alcuna maniera deplorare l'opera di questo funzionario.

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

DE GIOVANNI. Mi attendevo già la risposta che mi ha dato l'onorevole sottosegretario di Stato poichè conoscevo l'inchiesta che il Ministero ha fatto fare dal sottoprefetto di Mortara. Ma, com'egli m'indica che non si chiede mai all'oste se il suo vino è buono, così gli dirò che questa inchiesta venne espletata precisamente presso quei proprietari che avevano offerto il banchetto, vale a dire presso il sindaco, presso un certo signor Magnini, e presso un signore Inglese; dalla quale risulta precisamente che il delegato Panizzera, non avendo più alcuna missione politica a Tromello, si era ivi recato per sue ragioni particolari.

Ma da una contro-inchiesta che abbiamo fatto noi, risulta invece che il delegato non si era casualmente trovato a pranzo con questi signori fittabili, ma vi era stato espressamente invitato.

Ora si dice con soverchio semplicismo che la contrarietà che esiste tra le folle operaie e gli agenti della pubblica sicurezza è dovuta alla nostra propaganda. Noi vi diciamo, al contrario, che finchè i funzionari di pubblica sicurezza non saranno i servitori della legge, ma si porranno al servizio di un partito qualsiasi, naturalmente un abisso sempre più profondo andrà scavandosi fra essi e le popolazioni.

E che quel delegato non fosse proprio l'individuo più adatto a mantenere l'ordine pubblico durante lo sciopero, è stato dimostrato qualche giorno più tardi, perchè essendo scoppiato un altro sciopero a Vigevano, ed avendo noi insieme col sindaco della città reclamato contro il contegno abbastanza provocante di questo delegato, il prefetto di Pavia ha sentito il dovere di allontanarlo.

Ciò dimostra che io aveva ragione di presentare la mia interrogazione.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Grosso-Campana al ministro della guerra « per conoscere quali provvedimenti intenda adottare onde impedire il ripetersi delle disguidose scenate avvenute in Pinerolo tra pacifici cittadini ed ufficiali di cavalleria che richiamati all'osservanza

della legge credettero rispondere facendo uso della sciabola ».

Non essendo presente l'onorevole Grosso-Campana, questa interrogazione s'intende ritirata.

Segue l'interrogazione dell'onorevole Abisso al ministro delle colonie « per sapere quanto vi sia di vero nelle voci, secondo le quali la formazione dell'organico di quel dicastero e l'assegnazione dei relativi posti avrebbe dato luogo a gravi arbitri ed atti di favoritismo ».

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

MOSCA GAETANO, *sottosegretario di Stato per le colonie.* Posso rispondere brevemente all'interrogazione dell'onorevole Abisso affermando che, nella formazione dell'organico e nell'assegnazione dei posti del Ministero delle colonie, la Commissione che ha fatto lo scrutinio delle molte domande presentate si è perfettamente conformata ai criteri stabiliti dalla legge.

L'onorevole Abisso sa benissimo che la legge del 6 luglio 1912 e il Regio decreto del 22 gennaio 1914 stabilivano criteri larghissimi per la scelta dei funzionari addetti al Ministero delle colonie e mi risulta che questi criteri furono osservati. Del resto erano così larghi che non so perchè si dovessero fare atti di arbitrio, che non vi furono ed assicuro che si debbono escludere.

In quanto agli atti di favoritismo di cui parla nella sua interrogazione, mi permetta di dubitarne fortemente, anzi di escluderli addirittura.

Poichè la Commissione fu presieduta dal mio predecessore e di essa facevano parte i senatori Perla e Tani, persone assolutamente insospettabili, e che danno perfetta garanzia di equità e di giustizia, e poi vi erano alcuni egregi funzionari del Ministero delle colonie.

Certo i criteri di scelta di questa Commissione possono non essere accolti da tutti. Io, per esempio, avrei potuto in qualche caso scegliere una persona invece di un'altra e forse l'onorevole Abisso avrebbe dissentito dalla Commissione in più di un caso, ma il dissenso non significa che vi siano stati atti di favoritismo. Infatti quando la scelta deve essere necessariamente ispirata a criteri soggettivi, può non riscuotere l'approvazione di tutti.

Date queste spiegazioni, mi auguro che l'onorevole Abisso vorrà riconoscere che le voci che sono giunte al suo orecchio e che

lo hanno spinto a presentare la sua interrogazione, sono del tutto infondate.

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

ABISSO. Se non conoscessi personalmente l'onorevole Gaetano Mosca e se non avessi un alto concetto del suo ingegno, dovrei dire che egli non si è reso conto della mia interrogazione. Ma poichè lo conosco bene, dirò che non ha voluto comprenderla. Io non dicevo che nella nomina dei funzionari al Ministero delle colonie non si siano osservate tutte le formalità. Di questo non dubitavo. Ma domandavo se quelle norme siano state sostanzialmente conformi a giustizia. Ora il fatto che sia stata nominata una Commissione non prova nulla, perchè quando si vogliono commettere arbitri si ricorre appunto ad una Commissione.

Ora sta di fatto che tutto ciò che fu compiuto presso il Ministero delle colonie dà luogo al sospetto che coloro che procedettero alla nomina dei funzionari, più che delle ragioni di giustizia, del merito e della preoccupazione del servizio, si siano preoccupati di favorire Tizio o Caio, in seguito ad influenze e raccomandazioni. Dice l'onorevole Mosca che la Commissione avrebbe proceduto tenendo conto dei titoli e del merito dei diversi aspiranti. Invece risulta che furono promossi primi segretari dei segretari i quali non avevano compiuto il sessennio voluto dalla legge, non solo ma che erano stati bocciati reiteratamente dall'Amministrazione dalla quale dipendevano. Sono cose antipatiche queste, ma pure debbo dirle.

E non solo; ma, calpestando i criteri della gerarchia nel formare l'organico, furono anteposti individui meno anziani di altri, anzi individui che non avevano alcuna carriera.

E non basta. Si verificò una specie di acrobatismo veramente scandaloso. Figuratevi che un tale che aveva uno stipendio di tremila lire, fu nominato bibliotecario a cinquemila; un altro che aveva amicizie molto intime con personaggi elevati, pur non essendo mai stato impiegato, fu nominato capo divisione con lire settemila; un altro che qualche giorno prima era stato nominato segretario provvisorio di ragioneria, fu posto in ruolo. E potrei aggiungere molti altri fatti.

Sostengo per ciò che l'organico non fu formato per avere un buon servizio, ma in considerazione degli impiegati che vi aspiravano. Quest'organico rappresenta

una piramide a rovescio. Sono più gli impiegati che stanno in alto che non quelli che stanno in basso. Anzi vi sono molti posti in alto che non sono e non saranno coperti, perchè gli impiegati che sono in basso vi aspirano e ne vogliono la privata.

Ora per lo meno credo di avere il diritto di chiedere che questi posti che non sono stati coperti sieno soppressi, affinché lo Stato possa realizzare qualche economia.

Quello che è avvenuto per gli alti funzionari è avvenuto anche per gli impiegati più bassi.

Sono state nominate 26 dattilografe, due ispettrici ed un direttore delle dattilografe, una vera e propria turba di dattilografe che non si sa che cosa vada a fare al Ministero delle colonie... (*Ilarità — Commenti*); sono stati nominati una quantità di uscieri ed inservienti il cui stipendio importa in complesso lire 70 mila annue, uscieri ed inservienti che noi tutti, quando andiamo al Ministero delle colonie, vediamo star seduti come tanti padri eterni e che non si preoccupano nemmeno di alzarsi. (*Ilarità — Commenti*).

Onorevole sottosegretario di Stato per le colonie, ella ha detto che non si può parlar di arbitrio allorquando c'è una facoltà discrezionale, ma io non faccio una questione costituzionale e non mi rivolgo al professore di diritto costituzionale; faccio soltanto una questione politica, e le dico che quanto più ampi sono i poteri che la Camera conferisce ad un ministro, tanto più grande deve essere la sua delicatezza nel servirsene...

MOSCA GAETANO, *sottosegretario di Stato per le colonie*. Di questa facoltà noi non abbiamo usato, perchè siamo venuti dopo.

ABISSO. Si grida sempre contro le pastoie create dalla burocrazia; e invece si va incontro ad una spesa di 915 mila lire ogni anno mentre ne basterebbero soltanto 200 mila; e tutto ciò perchè il ministro non si è preoccupato tanto del servizio pubblico quanto delle pressioni e delle raccomandazioni che gli venivano da fuori... (*Interruzioni*).

Ecco perchè ho portato alla Camera questa questione.

Si discute molte volte inopportuna, dell'impresa Libica che è costata all'Italia tanti milioni; ma sarebbe molto più opportuno, invece di discutere, fare tutti gli sforzi possibili per spendere meno, perchè

credo che se abbiamo il dovere di sopperire alle spese, abbiamo anche il diritto di pretendere che il danaro pubblico sia speso bene e non sia speso unicamente al fine di favorire dei parassiti e delle persone le quali vogliano mantenere intorno a sè delle clientele. (*Approvazioni — Commenti*).

MOSCA GAETANO, *sottosegretario di Stato per le colonie*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MOSCA GAETANO, *sottosegretario di Stato per le colonie*. Debbo aggiungere qualche parola dopo quanto ha detto l'onorevole Abisso, che ha affermato cose che potrebbero impressionare la Camera.

Ora ripeto che, sebbene tutte le critiche dell'onorevole Abisso si riferiscano a fatti che si svolsero sotto il passato Ministero, (*Commenti — Interruzioni*) è doveroso da parte mia affermare che criteri arbitrari non furono usati, perchè nella scelta dei funzionari si osservarono i regolamenti e le norme stabilite. (*Interruzioni del deputato Abisso*).

Nè si può parlare di atti di favoritismo, perchè la Commissione doveva giudicare con criteri suoi, che certo furono diversi da quelli che avrebbe usato l'onorevole Abisso; fece uso di poteri discrezionali e li applicò secondo la sua coscienza; ma quando una Commissione è composta di persone rispettabilissime non si può accusarla di favoritismo solo perchè non si approvano tutte le sue deliberazioni.

ABISSO. Hanno scartato tutti quelli che non erano raccomandati...

MOSCA GAETANO, *sottosegretario di Stato per le colonie*. Questo lo dice lei. È un suo apprezzamento personale, che per me non ha fondamento nella realtà. (*Nuova interruzione del deputato Abisso*).

PRESIDENTE. Onorevole Abisso, faccia silenzio!

Segue un'altra interrogazione dell'onorevole Abisso al ministro di agricoltura, industria e commercio, « per sapere se, di fronte ai gravi danni risentiti a causa della siccità da alcune provincie della Sicilia, non creda necessario estendere ad esse i provvedimenti proposti per la Sardegna ».

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

COTTAFAVI, *sottosegretario di Stato per l'agricoltura, industria e commercio*. È fuor di dubbio che la prolungata siccità ha arrecato gravissimi danni in parecchie regioni d'Italia; ed anche nella settimana

decorsa ho avuto occasione di rispondere ad alcuni colleghi circa i danni avvenuti in Calabria ed in Basilicata.

È da rilevare, però, che il doloroso fenomeno si è manifestato con varia intensità ed ha avuto ripercussioni ed effetti di differente gravità a seconda dell'economia rurale prevalente nelle singole provincie.

La ostinata siccità, che perdura in Sardegna da tre anni, vi ha causato la quasi totale distruzione dei cereali e dei foraggi, e, per la mancanza dei mangimi e dell'acqua, vi ha quasi distrutto il bestiame, seminando lo squallore e la desolazione nei campi e nei pascoli.

Ciò ha indotto il Governo a proporre, e la Camera ad approvare, l'adozione di speciali provvedimenti a favore di quest'isola, ove le principali risorse sono appunto le colture erbacee ed il bestiame.

Nelle altre regioni invece, soprattutto ove sono in onore le colture arboree ed arbustive, gli effetti della siccità, pur essendo notevoli, non rivestono il carattere di gravità e di generalità lamentato per la Sardegna.

Ciò premesso, è evidente che l'adozione di speciali provvedimenti per la Sicilia, analoghi a quelli proposti per la Sardegna, mentre non sarebbe per sè stessa sufficientemente giustificata, porterebbe alla conseguenza di una sempre maggiore estensione di provvedimenti che debbono conservare carattere eccezionale.

Ma, sopra ogni altra considerazione, deve prevalere, nei rispetti finanziari, quella che per i provvedimenti straordinari per la Sardegna non è stato necessario ricorrere al Tesoro, essendo per essi sufficienti i fondi già stanziati anno per anno, in virtù della legge speciale per la Sardegna, testo unico 10 novembre 1907, coi quali, per non essere stati spesi che in minima parte, si può ora far fronte alle spese straordinarie, venendosi così a devolvere in spese utili all'isola quei mezzi che per legge già si erano in suo favore acquisiti.

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

ABISSO. Ho presentato questa interrogazione quando ancora la deputazione siciliana non si era riunita e non aveva chiesto udienza al presidente del Consiglio ed ai ministri di agricoltura, industria e commercio e delle finanze per ottenere provvedimenti di favore a vantaggio della Sicilia; ma ricordo che in quella occasione tanto il presidente del Consiglio quanto il

ministro delle finanze e quello dell'agricoltura ci hanno assicurato che avrebbero preso in benevola considerazione le nostre richieste.

Con dolore quindi ho ascoltato la risposta dell'onorevole sottosegretario di Stato per l'agricoltura, industria e commercio. Questa mattina, quando si discutevano i provvedimenti a vantaggio della Sardegna, non ho creduto opportuno di interloquire appunto perchè non voleva che per l'opera di un deputato quella legge favorevole per l'isola disgraziata, che tutti amiamo, fosse subordinata all'approvazione di provvedimenti simili per la Sicilia; però tengo a far presente all'onorevole sottosegretario di Stato che si è fatta una legislazione speciale per la Sardegna, un'altra per la Basilicata, un'altra per la Calabria, e nessuna se ne è fatta per la Sicilia...

COTTAFAVI, *sottosegretario di Stato per l'agricoltura, industria e commercio*. Auguro alla Sicilia di non averne bisogno.

ABISSO. Invece essa ne ha estremo bisogno.

L'onorevole sottosegretario di Stato ha detto che la Sicilia non è stata colpita da una siccità così prolungata come quella che ha colpito la Sardegna. Eppure quest'anno si è perduto completamente il raccolto dei foraggi, con grave danno degli animali e della pastorizia che rappresenta una delle sorgenti di vera ricchezza per la Sicilia. Il raccolto del grano si presenta assai povero, e così quello degli ulivi.

Io non credo che il Governo debba far piovere, (*Si ride*) ma ho diritto di chiedere al Governo di adottare quei provvedimenti che sono anche compatibili con le condizioni del bilancio, e che possano tradursi in un giovamento per i lavoratori della terra.

Se la Sicilia ha dato prova di essere amante dell'ordine e di non voler ricorrere a violenze, è però necessario tener conto dei suoi veri bisogni, onde ciò che essa legalmente invoca dal Governo non venga domani richiesto sotto altra forma.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione degli onorevoli Luciferò e Schanzer, al ministro dell'istruzione pubblica, « per sapere quali provvedimenti intenda adottare per ovviare alla mancanza di riscaldamento delle scuole di Roma che riesce di notevole nocimento alla salute degli alunni ed al regolare svolgimento degli studi ».

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

ROSADI, *sottosegretario di Stato per l'istruzione pubblica*. Il decorso del tempo farebbe credere intempestiva l'interrogazione del collega Luciferò, perchè ci invita a provvedere al freddo, oggi che fa così caldo. Ma come non si tratta di provvedere per oggi, ma per la riapertura delle scuole di Roma, così l'interrogazione è quanto mai giusta e opportuna.

Nella sua prima redazione era sottoscritta anche da un altro deputato, dall'onorevole Salandra; sicchè la Camera intende come il Ministero tutto possa far buon viso (*Eh! eh! eh!*) all'appello che viene con questa interrogazione presentato. Ma a prescindere dalla autorità d'altri, il collega Luciferò, che già ha abbastanza autorità di per sè, ha pienamente ragione.

Si tratta di riscaldare le scuole di Roma. Ora conviene ricordare che per l'articolo 201 della legge Casati il mantenimento delle scuole medie classiche è a carico dei comuni; sicchè ogni cura consiste nel costringere il comune di Roma a provvedere al riscaldamento, a cui il Ministero non potrebbe provvedere.

E qui si incontra una difficoltà di ragione storica: parrebbe un paradosso, ma invece è una realtà, che anche il caldo ed il freddo è un'opinione. Si è creduto sempre che a Roma, come in qualche altra città dell'Italia centrale, per esempio, della mia Toscana, non faccia mai freddo; e per questa abitudine di pensare, si sono costruite anche le case più comode e ricche, con dei bellissimi artistici caminetti, ma senza i mezzi estesi di riscaldamento; quindi oggi vediamo impianti posticci o riadattamenti nuovi nei palazzi e negli alberghi della città. E così vediamo la massima parte dei luoghi scolastici di Roma sprovvisti di ogni mezzo di riscaldamento.

Ciò non vuol dire che non si debba fare uno sforzo e che il Ministero consapevole del mutamento avvertitosi nell'opinione termica, cioè nell'opinione che anche a Roma faccia freddo, consapevole soprattutto dei mutati bisogni e dell'accresciuta sensibilità, non debba far premura al comune di Roma affinché provveda anche al riscaldamento delle scuole.

E il Ministero ha anzi già fatto le dovute premure presso il comune, e ne ha avuto risposta che provvederà e che in parte ha cominciato a provvedere.

Ma, creda l'onorevole Luciferò, il Ministero è quasi disarmato.

Sebbene abbia fornito vari mutui al comune di Roma per la costruzione di nuovi

edifici scolastici, pure questi edifici non sono stati sottoposti nei relativi progetti all'approvazione del Ministero; di guisa che questi edifici si sono costruiti senza provvedere ai nuovi bisogni, alle nuove pretese dell'igiene e della comodità.

Ciò nonostante il Ministero insisterà ancora presso il comune di Roma, ora che si è ricostituito dopo più che mezz'anno di amministrazione straordinaria che ha attraversato; ed ho fede che vorrà finalmente venire incontro al voto dell'interrogante, che è pure il voto del Ministero, e, mi par di intendere, della Camera intera.

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

LUCIFERO. Infatti la mia interrogazione ha avuto tutto il tempo di raffreddarsi. Essa comparve la prima volta all'ordine del giorno con la firma dell'onorevole Salandra e quella dell'onorevole Schanzer, poichè tutti e tre ci eravamo impensieriti di quella condizione di fatto a cui ha alluso l'onorevole sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione.

Poi scomparve la firma dell'onorevole Salandra, poichè era diventato da interrogante il massimo interrogato.

Che la questione non fosse intempestiva lo provano le previsioni dello stesso giornale che cominciò a fare una campagna in questo senso, e cioè della *Tribuna* che faceva notare che se qualche cosa si dovesse fare davvero per i bronchi degli alunni, bisognava pensarci nel mese di luglio. Ora siamo in quel mese di luglio in cui appunto ci si dovrebbe pensare.

Prima di fare un'interrogazione alla Camera, una parte degli interroganti, la maggioranza, si recò a fare una visita al Regio commissario di Roma, il quale disse che era stata nominata una Commissione la quale avrebbe proposto come provvedere a questo riscaldamento e che ci avrebbe fatto sapere i risultati di questo studio.

La cosa non doveva essere ignota al Governo, nè agli interroganti, perchè nel 22 febbraio 1911 l'onorevole Molina aveva interrogato sullo stesso argomento l'onorevole Teso, come sottosegretario di Stato alla pubblica istruzione, il quale espresse un atto di fede, che gli fa onore, nell'efficacia delle Commissioni che studiano, il che vorrebbe dire che l'onorevole Teso pensi un po' diversamente dall'onorevole Abisso che testè ha detto parole, assai dure, per le Commissioni che studiano e non fanno.

Ad ogni modo l'onorevole Teso che nel febbraio 1911, sperava che nell'anno scolastico del 1912 le scuole sarebbero state riscaldate, proverebbe, se fosse presente, un'amara delusione, pensando che siamo al luglio del 1914 e le scuole sono state fino all'ultimo inverno allo stato medesimo di prima.

Ma sa l'onorevole sottosegretario di Stato quale era il frutto dello studio della Commissione municipale? Era un lungo elenco di leggi intorno alle quali si poteva discutere se era il comune che doveva pagare il riscaldamento o lo Stato, affinchè la questione potesse andare in lungo, ed alunni e professori, in questo uniti da indissolubile legame, quello di gelare insieme, potessero continuare a gelare.

Se non che non solo la legge Casati, che lo fa intendere senza dirlo, ma il regolamento del 20 giugno 1885 dice tassativamente che il riscaldamento è a carico dei comuni, in due dei suoi articoli che non leggerò alla Camera per non dilungarmi. Quindi è evidente che spetta al comune provvedere perchè il riscaldamento sia fatto.

Però se il comune non lo fece, e non lo farà, io credo che il Governo sia sufficientemente armato perchè a questo, che è un gravissimo danno per la salute degli alunni e dei professori, e per lo stesso decoro della scuola, si debba in qualche modo provvedere.

Che si debba andare nelle aule e vedere i professori col cappello in testa e col bavero della giacca alzato; che si debba vedere interrompere le lezioni come avviene nel « Torquato Tasso », affinchè i professori e gli alunni possano correre nei corridoi per riscaldarsi quanto basta per ritornare a riprendere, meno assiderati, il proprio posto, è cosa che non è nel decoro della scuola nè nell'interesse dell'insegnamento.

Quindi, mentre mi dichiaro completamente soddisfatto delle intenzioni del sottosegretario di Stato, mi permetto di dichiarare che mi riterrò soddisfatto anche del fatto, allorquando queste intenzioni con modo efficace saranno passate nella pratica attuazione, e quando la stessa Amministrazione di Roma sentirà il dovere di provvedere alla salute di coloro che studiano e che fanno studiare; perchè si tratta di un inconveniente di gravissimo danno; e l'onorevole sottosegretario di Stato sa quanta influenza esso abbia nell'andamento degli studi; cose tutte per le quali l'ono-

revoles Salandra, l'onorevole Schanzer ed io, credemmo dovere nostro richiamare l'attenzione del Governo, perchè non si continui a trasformare nei mesi invernali le aule delle nostre scuole in gelide incubatrici di polmoniti. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole sottosegretario di Stato per l'istruzione pubblica.

ROSADI, sottosegretario di Stato per la istruzione pubblica. Mi si permetta di pregare l'onorevole Lucifero di considerare che quando ho accennato ad una amministrazione straordinaria ho inteso soltanto alludere al periodo in cui il comune è stato amministrato dal Regio commissario. Non ho inteso di fare preferenze tra un'amministrazione e un'altra. E precisamente ho voluto dire che di recente è stata eletta un'amministrazione ordinaria e che per questo ho maggior fede nelle premure fatte dal Ministero presso il comune. Non conviene poi esagerare nella descrizione di certe scene che avverrebbero a Roma...

FRADELÈTTO. Corrispondono perfettamente al vero.

ROSADI, sottosegretario di Stato per la istruzione pubblica. Vuol dire che la sensibilità è molto aumentata, perchè Roma non è nella zona torrida e per tanto tempo non ha fatto sentire il bisogno estremo del riscaldamento, neppure tra gli agi dei maggiori palazzi della città.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Borromeo al ministro dei lavori pubblici, « per sapere quando sarà attivato il servizio a trazione elettrica sulla linea Monza-Lecco, e se e quando le Ferrovie dello Stato intendano di dar corso all'impianto sul prolungamento Monza-Milano ».

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

VISOCCHI, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. L'elettrificazione della linea Monza-Lecco non è stata finora attuata secondo le informazioni che fornisce la Direzione delle Ferrovie dello Stato per due ragioni: per i lavori da compiersi a cura del Ministero delle poste e telegrafi per lo spostamento dei fili telegrafici e telefonici e per il grave ritardo nella consegna dei locomotori da parte della ditta fornitrice.

La prima causa ormai è eliminata, essendo stati compiuti i lavori di competenza dei telegrafi; riguardo alla seconda, soltanto da pochi giorni la ditta fornitrice ha consegnato uno dei locomotori. La Direzione delle Ferrovie prevede che la conse-

gna di altri 15 locomotori sarà fatta a termine relativamente breve, e che per la fine di agosto saranno tutti consegnati.

Intanto si sta procedendo alle prove, ma siccome esse sono lunghe e difficili, trattandosi di locomotori a grande velocità, l'esercizio pubblico non potrà essere attuato se non nel prossimo autunno e non più tardi certamente del primo ottobre.

Intanto mi piace di assicurare l'onorevole interrogante ed anche l'onorevole Cermenati, che si è occupato di questa questione, che sono già in servizio alcuni treni merci trascinati coi locomotori elettrici, e si sta anche studiando se non sia possibile istituire un servizio promiscuo viaggiatori e merci, ma con l'orario ora in vigore.

Per la elettrificazione poi dell'altro tratto Milano-Monza, assicuro che gli studi saranno iniziati subito dopo espletata la prova del primo tronco Lecco-Monza, ma i lavori non potranno eseguirsi se non quando sarà aperta all'esercizio la nuova stazione di Milano al Trotter, che avverrà nel 1917, perchè sarebbe una spesa eccessiva e perduta quella per un impianto provvisorio nell'attuale stazione di Milano, poichè tale stazione, come l'onorevole interrogante sa, è destinata tra breve a scomparire. (*Approvazioni*).

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

BORROMEO. Ringrazio innanzi tutto l'onorevole sottosegretario di Stato per la risposta che ha voluto darmi, della quale però debbo dichiararmi soddisfatto più per la prima parte che per la seconda. E debbo dichiararmi soddisfatto della prima parte, perchè l'onorevole sottosegretario di Stato ha assicurato che la ferrovia elettrica Monza-Lecco sta per essere attuata.

Infatti a me consta che sono stati provati parecchi treni, e specialmente di merci. Del resto mi permetto di ricordare che già altre interrogazioni su questo argomento son state rivolte al Ministero dei lavori pubblici, il che è indice della necessità generalmente sentita di far funzionare la linea elettrica Monza-Lecco entro l'autunno prossimo.

Non posso però dichiararmi completamente soddisfatto per quanto concerne il tratto Milano-Monza, perchè, come lo stesso onorevole sottosegretario di Stato ha detto, ancora non sono stati iniziati i lavori, dovendosi aspettare che la stazione di Milano sia effettivamente costruita al Trotter.

Ad ogni modo faccio affidamento sulle parole che mi sono state dette dall'onore-

vole sottosegretario di Stato, che, cioè, gli studi saranno al più presto iniziati, e faccio affidamento che anche i lavori su questo importantissimo tratto, che è uno dei più importanti d'Italia, perchè mette in comunicazione la Lombardia col traforo del Gottardo, e quindi con la Svizzera, la Francia e la Germania, saranno presto iniziati.

Non aggiungo altro. Termino ringraziando nuovamente l'onorevole sottosegretario di Stato della sua risposta.

PRESIDENTE. È così trascorso il tempo assegnato alle interrogazioni.

Svolgimento di una proposta di legge.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento della proposta di legge degli onorevoli Cesare Nava, Agnelli, Marangoni, Samoggia, De Capitani, Brandolini, Manfredi, Bignami, Federzoni, Battelli, Maffioli, Treves, Medici, Fradeletto, Romanin-Jacur, Gaetano Rossi ed Adinolfi, per l'istituzione di scuole superiori di architettura.

Se ne dia lettura.

LIBERTINI GESUALDO, segretario, legge: (Vedi Tornata del 9 giugno 1914).

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

NAVA CESARE. La proposta di legge che mi onoro di presentare insieme con molti autorevoli nostri colleghi, quali gli onorevoli Manfredi, Fradeletto, Romanin-Jacur, Agnelli ed altri, di tutti i settori della Camera, risponde ad una vera necessità per l'avvenire dell'architettura in Italia; necessità la quale è stata riconosciuta replicate volte dal Governo e dal Parlamento e che è stata proclamata più e più volte da enti artistici e tecnici.

A dimostrare come sia sentita in Italia la necessità di scuole superiori di architettura, dirò semplicemente che alcune città come Venezia, Firenze e Roma, di fronte all'inerzia del Governo, hanno già pensato di attuare per proprio conto e con propri mezzi le scuole stesse, e come Siena abbia già provveduto da tre anni ad istituire, col concorso degli enti locali, una scuola superiore di architettura.

Ma a rendere anche più evidente la necessità e l'urgenza di queste scuole è venuta la legge sull'ordinamento dell'albo degli ingegneri, architetti ed agrimensori, perchè la larga discussione fatta intorno a quel progetto ha reso patente la condizione strana fatta in Italia alla professione dell'architetto civile.

E poichè ho accennato a quella discussione, mi si permetta di ricordare con molto piacere come nel 1907, quando il disegno di legge fu portato alla Camera, l'onorevole Rosadi, ora sottosegretario di Stato alla pubblica istruzione, difese strenuamente la istituzione delle scuole di architettura in Italia, affermando che, prima ancora che si avessero a tutelare i diritti degli architetti, era necessario pensare alla creazione di scuole, che fossero atte a formare gli architetti stessi e che avessero la facoltà di rilasciare i relativi diplomi.

Voi sapete, onorevoli colleghi, come presentemente in Italia non vi siano che due scuole, e cioè l'Istituto tecnico superiore di Milano, ed il Politecnico di Torino, le quali siano facoltizzate a rilasciare il diploma di architetto civile.

Le Accademie di Belle arti, dopo un corso triennale e comune, ed un corso quadriennale superiore, non rilasciano ai giovani, che le frequentano, che la patente di professore di disegno architettonico. E poichè gli studi in queste Accademie non hanno alcuna consistenza scientifica, questi professori di disegno architettonico non dovrebbero essere abilitati che ad insegnare disegno architettonico e ad occuparsi della decorazione di edifici progettati da altri.

Invece noi sappiamo che si è venuto formando come uno stato di diritto nuovo in Italia, in forza del quale sono equiparate nella pratica la patente di professore di disegno architettonico ed il diploma di architetto civile; e sicchè i professori di disegno architettonico non solo progettano edifici di molta importanza, e dirò anzi i maggiori edifici d'Italia, ma ne dirigono la costruzione, assumendo tutte le responsabilità relative.

Ora voi rileverete subito la ingiustizia di questo equiparamento tra la patente di professore di disegno architettonico e il diploma di architetto civile, quando pensiate che a conquistare quella patente basta aver conseguito la sola licenza delle scuole elementari, necessaria per entrare negli Istituti di belle arti, e aver compiuto gli studi artistici che in questi si fanno; mentre per avere il diploma di architetto civile bisogna prima percorrere le scuole medie, tecniche e classiche, e poi fare cinque anni in una scuola di applicazione per gli ingegneri.

A questa ingiustizia evidente bisogna porre riparo; e l'unico riparo consiste nella istituzione delle scuole superiori di architettura.

La storia della legislazione nostra in rapporto a queste scuole, è molto semplice; tantochè, dal punto di vista legislativo, per l'insegnamento dell'architettura e per la tutela dei diritti della professione di architetto, ci troviamo ancora allo stesso punto che eravamo nel 1859, quando fu promulgata la legge Casati.

Quella legge ed il relativo regolamento distinguevano le due professioni di ingegnere civile e di architetto, ma lasciavano alle Facoltà universitarie di determinare i relativi programmi degli studi.

Ora nel fatto è avvenuto che le scuole di applicazione per gli ingegneri hanno formulato i programmi, i quali, se sono buoni per la formazione di ingegneri civili o industriali, sono, invece, eccessivi dal punto di vista della formazione degli architetti civili. Ciò ha distolto i giovani dal frequentare le sezioni di architettura presso le scuole di applicazione, perchè quei giovani hanno pensato che era meglio conquistare la laurea di ingegnere civile, che apriva loro dinanzi un campo ben più largo di attività professionale che non il diploma di architetto.

L'onorevole Coppino, nel 1885, quando era ministro della pubblica istruzione, ha cercato di correggere questo stato di fatto ed ha promulgato i Regi decreti, coi quali ha istituito a Roma, Firenze e Napoli, scuole speciali di architettura. Ma, poichè queste non erano facoltizzate ad altro che a rilasciare degli attestati degli studi compiuti, non aventi nessun valore dal punto di vista della professione, l'esperimento fallì e quelle scuole presto cessarono di esistere.

Fu solo nel 1889 che il venerando nostro collega, onorevole Boselli, allora ministro della pubblica istruzione, presentò per la prima volta, che fu poi anche l'unica, al Parlamento italiano, e precisamente al Senato, un disegno di legge per la istituzione di vere scuole superiori di architettura, che avrebbero dovuto essere istituite a Roma, Firenze e Napoli.

L'Ufficio centrale del Senato, presieduto dal senatore Cremona, esaminò quel progetto di legge, lo modificò radicalmente, ed invece di insistere per la istituzione di queste scuole presso le Accademie di Belle arti, come era stato disposto dal ministro Boselli, decise che dovessero trasportarsi nelle Scuole di applicazione per gli ingegneri, provvedendo a due sole scuole speciali a Firenze ed a Venezia.

Il disegno di legge, dopo essere stato approvato dal Senato, venne alla Camera; negli Uffici fu in massima approvato, e fu approvato pure dalla Commissione, che lo prese in esame e che aveva per relatore l'illustre nostro collega, l'attuale ministro delle Colonie, onorevole Ferdinando Martini.

Ma purtroppo non arrivò fino alla discussione.

Portato all'ordine del giorno nella vigilia delle vacanze estive, i deputati, che avevano, come noi oggi, fretta di recarsi in campagna, non vollero saperne di discuterlo e per tal modo lo seppellirono. Da allora in poi nessun altro progetto potè varcare la soglia della Minerva, ed entrare nel Parlamento sotto la forma concreta di proposta governativa.

Altri studi furono fatti in seguito per opera principalmente dei ministri onorevoli Gianturco e Rava, i quali, per mezzo di Commissioni speciali e della Giunta superiore di Belle arti, fecero studiare l'annosa questione. Infatti negli atti del Ministero, che io ho potuto consultare per cortesia del collega, onorevole Rosadi, si hanno molti schemi di progetti di legge, ai quali ho anzi attinto per preparare quello, che ho l'onore di sottoporre all'approvazione della Camera.

Nonostante tali studi però, oggi, ripeto, ci troviamo nelle stesse condizioni, in cui ci trovavamo nel 1859. Dobbiamo quindi provvedere urgentemente.

Il progetto, che ho compilato, stabilisce, come principio fondamentale, che le scuole superiori di architettura debbano essere istituite presso le Accademie e gli istituti di belle arti. Io non sono del parere di coloro, che ritengono che l'architettura sia esclusivamente arte. Per me l'architettura è arte e insieme scienza e tecnica della costruzione; ma è sopra tutto arte; e quindi, a sviluppare maggiormente nei giovani il senso artistico, questo insegnamento deve essere impartito nell'ambiente, nel quale, come disse con parole felicissime l'onorevole Rosadi nella discussione ricordata del 1907, basta respirare per essere trasformati in artisti, e cioè nelle Accademie di belle arti.

E faccio notare che, anche per un'altra ragione, le scuole d'architettura devono essere istituite presso tali Accademie. Oggi, nelle Scuole d'applicazione per gli ingegneri, gli insegnamenti, che si impartiscono agli allievi architetti, hanno gli stessi programmi.

dei corsi seguiti dagli allievi ingegneri civili e industriali.

Vi è, come è evidente, in questi programmi un teorismo scientifico, che è eccessivo per gli allievi architetti. Questo eccesso di teorismo, non soltanto obbliga quei giovani a una fatica inutile, ma sottrae ad essi energia e tempo, indispensabili per dedicarsi allo studio dell'arte. È necessario quindi formare per queste scuole programmi speciali, anche nei riguardi degli insegnamenti scientifici; programmi ridotti per rispetto a quelli delle scuole d'applicazione per gli ingegneri, ma sufficienti per quella, che deve essere la professione dell'architetto.

Nel disegno di legge, che ho avuto l'onore di presentare alla Camera, si provvede inoltre ad un'altra necessità, alla quale non provvedeva il disegno di legge Roselli; e cioè a trasformare il corso comune degli Istituti di belle arti in un corso preparatorio alle scuole superiori d'architettura, per modo che quel corso abbia a dare agli allievi architetti, che dovranno poi percorrere le scuole superiori d'architettura, una coltura generale, che si possa equiparare, su per giù, a quella degli Istituti tecnici e dei licei; perchè, se parifichiamo le scuole superiori d'architettura alle Università, è giusto che si parifichi, per quello che riguarda la coltura generale, il corso preparatorio alle scuole secondarie nostre.

Nel disegno di legge vi è anche un provvedimento, che riguarda il contributo degli enti locali alle spese necessarie per questi Istituti. Il concetto, che mi ha guidato nel pensare a questo provvedimento, è stato quello di facilitare l'istituzione delle scuole stesse, addossando anche agli enti locali una parte, e cioè la metà, delle spese per l'istituzione e pel mantenimento di queste scuole.

A proporvi questo provvedimento mi ha incoraggiato il fatto, già accennato, di quel che si fa a Firenze, a Venezia e Roma e che si è già fatto a Siena; persuaso che anche gli altri enti locali delle altre città, che dovrebbero diventare sedi delle nuove scuole, ben volentieri concorreranno nella spesa per l'impianto e per il mantenimento delle scuole stesse.

Non credo necessario di spendere altre parole per raccomandarvi il disegno di legge, che sottopongo alla vostra approvazione. Mi permetto però di concludere la breve illustrazione, che ne ho fatta, colle parole,

con le quali l'onorevole Boselli chiudeva la propria relazione nel 1889; parole le quali ancora oggi hanno tutto il sapore dell'attualità, e acquistano anzi un maggior valore per il fatto che d'allora ad oggi sono passati venticinque anni senza che le cose siano cambiate.

Scriveva allora l'onorevole Boselli: « Ormai da troppo lungo tempo si agita in Italia il problema per l'impianto e l'assetto sulle vere basi di una scuola di architettura, perchè la necessità della sua soluzione non sia ugualmente constatata da tutti. L'ordinamento attuale non soddisfa nessuno. I risultati negativi, che esso ha dato, reclamano un sollecito provvedimento. Dopo qualche studio, e la diffusa discussione avvenuta, bisogna pur passare a una pratica attuazione dei concetti che sono venuti man mano maturando ».

Questo scriveva nel 1889 l'onorevole Boselli.

Onorevole Rosadi, auguro al Ministero, al quale ella appartiene, l'onore di poter risolvere finalmente questo annoso problema. Ella avrà la riconoscenza di tutta l'Italia, perchè avrà cooperato a farle riavere il primato nell'architettura, che nei tempi passati è stato nostro vanto e gloria. (*Vivissime approvazioni.* — *Molti deputati si congratulano coll'oratore.*)

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

ROSADI, *sottosegretario di Stato per l'istruzione pubblica.* Il Governo deve fare le consuete riserve nel consentire che la proposta di legge dell'onorevole Nava sia presa in considerazione. Ma sarebbe ingiusto, e per parte mia anche irresistibile, il non riconoscere fin d'ora tutta l'importanza e l'elevatezza dell'argomento che dall'onorevole Nava è stato trattato.

È innegabile ormai che lo studio della architettura, la quale non solo è un'arte, ma la sintesi di più arti, procede per due estremi opposti, che sono anche due opposti difetti.

Da una parte s'insegna tutta scienza e poca o punta arte; dall'altra s'insegna tutta arte e punta scienza.

Questo avviene negli Istituti d'arte e nelle Accademie, dove s'insegna unicamente ciò, che poi si riassume in quel diploma, che si intitola di professore di disegno architettonico.

Diploma infelice per coloro che, dopo quattro anni di studi, lo conseguono, e sono condannati ad essere ausiliari degli ingegneri nell'acquarellare le facciate degli edifici disegnati e costruiti da loro.

Dall'altra parte coloro, che provengono dai politecnici e dalle scuole d'ingegneria, non passano quel bagno dell'arte, che solo si può ricevere là dove l'arte è insegnata in una particolare atmosfera, quale non si respira dove soltanto si studia la scienza delle costruzioni.

Di qui la necessità di un temperamento che tagli corto ai due indirizzi opposti, fra i quali è stata tentata la soluzione del problema: l'indirizzo, sostenuto dal Colombo, per cui la riforma delle scuole d'architettura si debba compiere presso gli istituti scientifici; e l'indirizzo opposto, per cui solamente negli istituti artistici una riforma debba avere compimento.

Ora, la proposta dell'onorevole Nava sta nel giusto mezzo; consiste, cioè, nel creare scuole superiori d'architettura, le quali s'rutino tanto gli insegnamenti, che si impartiscono negli istituti scientifici, quanto gli insegnamenti, che si impartiscono nelle scuole artistiche senza creare insegnamenti nuovi.

Così facendo si viene a risolvere anche il lato economico della questione; potendosi in alcune città, dove esistono già istituti d'ingegneria o politecnici o scuole d'applicazione, adoperare gli stessi insegnanti di scienza nelle nuove scuole, e nelle città, dove si trovano centri artistici accademici o istituti di belle arti, adoperare gli insegnanti di disegno e delle altre materie artistiche, perchè possano alla loro volta portare un contributo al nuovo insegnamento che dev'essere artistico e tecnico.

Quindi la proposta dell'onorevole Nava non potrebbe essere meglio tracciata e risponde al concetto dei migliori tra i molti disegni, che si sono tracciati.

Se non che, non è nella mia autorità nè nella consuetudine di qualunque Ministero il compromettere in qualunque modo una proposta di legge, che viene soltanto annunciata. Epperò, debbo ancora una volta far violenza a me stesso e ripetere le riserve, che sono di consuetudine e di dovere. Ma, poichè nella sua amicizia l'onorevole Nava ha avuto la benevolenza di ricordare il mio nome e la mia modesta attività parlamentare in questo alto argomento, non posso non riconoscere e proclamare dal banco

del Governo tutta la nobiltà e l'importanza del voto e del disegno, che egli ha portato all'Assemblea, e di augurarmi di gran cuore che l'antica e ormai urgente questione sia finalmente risolta. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Come la Camera ha udito, il Governo non si oppone alla presa in considerazione della proposta di legge dell'onorevole Nava Cesare. La pongo quindi a partito.

(*È presa in considerazione*).

Presentazione di un disegno di legge.

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

RUBINI, *ministro del tesoro*. Mi onoro di presentare alla Camera il disegno di legge sulla cedibilità degli stipendi degli impiegati e delle mercedi degli operai dipendenti dallo Stato che il Senato del Regno ha approvato il 27 giugno 1914.

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

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole ministro del tesoro della presentazione del disegno di legge sulla cedibilità degli stipendi degli impiegati e delle mercedi degli operai dipendenti dallo Stato che il Senato del Regno ha approvato il 27 giugno 1914.

L'onorevole ministro chiede che questo disegno di legge sia inviato alla Giunta generale del bilancio.

Io non mi oppongo. Però osservo che vi sono ancora alla Giunta del bilancio parecchi disegni di legge che non sono ancora stampati e distribuiti, e che mi sembra inutile allora di farli figurare nell'ordine del giorno.

Ricordo i disegni di legge che portano i numeri 213, 256, 257, 258 e 259.

RUBINI, *ministro del tesoro*. I due disegni di legge, che portano i numeri 256 e 257, sono di competenza dell'onorevole ministro di agricoltura, e credo che ne sarà sollecitata la stampa.

PRESIDENTE. Sta bene.

Se non vi sono osservazioni in contrario, il disegno di legge presentato dall'onorevole ministro del tesoro, sarà mandato alla Giunta generale del bilancio.

(*Così rimane stabilito*).

Approvazione del disegno di legge: Maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento su taluni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero di grazia e giustizia e dei culti per l'esercizio finanziario 1913-14. — Variazioni allo stato di previsione dell'entrata e della spesa del Fondo di beneficenza e di religione nella città di Roma, ed a quelli degli Economati generali dei benefici vacanti di Bologna, Firenze, Milano, Napoli, Palermo e Torino per l'esercizio finanziario medesimo.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge:

Maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento su taluni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero di grazia e giustizia e dei culti per l'esercizio finanziario 1913-14. — Variazioni allo stato di previsione dell'entrata e della spesa del Fondo di beneficenza e di religione nella città di Roma, ed a quelli degli Economati generali dei benefici vacanti di Bologna, Firenze, Milano, Napoli, Palermo e Torino per l'esercizio finanziario medesimo.

Si dia lettura del disegno di legge.

LIBERTINI GESUALDO, segretario, legge: (V. Stampato n. 217-A).

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

Non essendovi oratori iscritti, e nessuno chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passiamo alla discussione degli articoli:

Art. 1.

« Sono approvate le maggiori e nuove assegnazioni di lire 117,800 e le diminuzioni di stanziamento per eguale somma sui capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero di grazia e giustizia e dei culti per l'esercizio finanziario 1913-14 indicati nella tabella A annessa alla presente legge ».

Si dia lettura della tabella A.

LIBERTINI GESUALDO, segretario, legge:

TABELLA A.

Tabella delle maggiori assegnazioni e delle diminuzioni di stanziamento in alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero di grazia e giustizia e dei culti per l'esercizio finanziario 1913-14.

MAGGIORI ASSEGNAZIONI.

Capitolo 5. Ministero — Spese d'ufficio, lire 30,000.

Capitolo 7. Ministero — Fitto di locali ad uso dell'Amministrazione centrale (*Spese fisse*), lire 100.

Capitolo 24. Compensi per lavori e servizi straordinari, lire 15,900.

Capitolo 35. Acquisto, manutenzione e riparazione di mobili per gli uffici giudiziari, lire 68,800.

Totale, lire 117,800.

DIMINUZIONI DI STANZIAMENTO.

Capitolo 1. Ministero — Personale di ruolo (*Spese fisse*), lire 38,000.

Capitolo 2. Ministero — Personale di ruolo — Indennità di residenza in Roma (*Spese fisse*), lire 7,000.

Capitolo 29. Spese per l'ufficio di pubblica clientela in Alessandria; per indennità a presidenti di Sezione e consiglieri di Corte di appello in funzione di presidenti di Corte d'assise; ai magistrati incaricati dell'istruzione dei procedimenti penali e a quelli applicati ai relativi uffici e per indennità di applicazione ad impiegati in disponibilità giusta la legge 11 ottobre 1863, n. 1500, e stipendi conservati ad uscieri di Corte (*Spese fisse*), lire 20,000.

Capitolo 32. Assegni agli uscieri che prestano servizio presso le Corti di cassazione, di appello, tribunali civili e penali, gli uffici del pubblico ministero e preture, e spese per la loro iscrizione alla Cassa nazionale di previdenza (*Spese fisse*), lire 10,000.

Capitolo 33. Indennità di residenza agli uscieri in servizio negli uffici giudiziari di Roma (*Spese fisse*), lire 2,000.

Capitolo 36. Manutenzione, riparazione ed adattamento dei locali degli uffici giudiziari, lire 40,000.

Capitolo 41. Assegni di disponibilità (*Spese fisse*), lire 800.

Totale, lire 117,800.

PRESIDENTE. Nessuno chiedendo di parlare, metto a partito questo articolo 1° con la tabella testè letta.

(È approvato).

Art. 2.

Negli stati di previsione dell'entrata e della spesa del Fondo di beneficenza e di religione nella città di Roma per l'esercizio finanziario 1913-14, sono introdotte le variazioni indicate nella tabella B annessa alla presente legge.

Si dia lettura della tabella B.

LIBERTINI GESUALDO, segretario, legge:

TABELLA B.

Tabella delle variazioni in taluni capitoli degli stati di previsione dell'entrata e della spesa del Fondo di beneficenza e religione nella città di Roma per l'esercizio finanziario 1913-14.

ENTRATA.

VARIAZIONI PER MAGGIORI ENTRATE.

Capitolo 2. Consolidato 3.50 per cento netto. (Legge 29 giugno 1906, n. 262), lire 5,500.

Capitolo 10. Prezzo vendita beni di enti soppressi, lire 320,000.

Totale delle variazioni per maggiori entrate, lire 325,500.

SPESA.

MAGGIORI ASSEGNAZIONI.

Capitolo 27. Reimpiego del prezzo beni e capitali diversi, affrancazioni di annualità passive ed estinzione debiti degli enti soppressi (*Spesa obbligatoria*), lire 320,000.

Capitolo 35. Fondo a disposizione (*Spesa obbligatoria*), lire 5,500.

Totale delle maggiori assegnazioni della spesa, lire 325,500.

RIEPILOGO.

Maggiori entrate, lire 325,500.

Maggiori spese, lire 325,500.

Differenza, lire ».

PRESIDENTE. Nessuno chiedendo di parlare, metto a partito questo articolo 2 con la tabella annessa e testè letta.

(È approvato).

Art. 3.

Negli stati di previsione dell'entrata e della spesa degli Economati generali dei benefici vacanti di Bologna, Firenze, Milano, Napoli, Palermo e Torino per l'esercizio finanziario 1913-14, sono introdotte le variazioni indicate nella tabella C annessa alla presente legge.

Si dia lettura della tabella C.

LIBERTINI GESUALDO, segretario, legge:

TABELLA C.

Tabella delle variazioni agli stati di previsione degli Economati generali dei benefici vacanti di Bologna, Firenze, Milano, Napoli, Palermo e Torino per l'esercizio finanziario 1913-14.

Economato generale di Bologna.

ENTRATA.

MAGGIORI ENTRATE.

Capitolo 13. Riscossioni di prestiti gratuiti fatti ad enti ecclesiastici e di anticipazioni varie, lire 18,000.

SPESA.

DIMINUZIONI DI STANZIAMENTO.

Capitolo 1. Personale di ruolo, lire 3,250.

Capitolo 2. Pensioni ed indennità agli impiegati a riposo, loro vedove e figli, lire 950.

Capitolo 19. Sussidi ai nuovi investiti dei benefici ecclesiastici, lire 1,300.

Capitolo 20. Indennità ai subeconomi di cui all'articolo 82 del regolamento approvato con Regio decreto 2 marzo 1899, n. 64, lire 300.

Capitolo 23. Fondo di riserva, lire 1,440.04.

Totale delle diminuzioni di stanziamento della spesa, lire 7,240.04.

MAGGIORI ASSEGNAZIONI.

Capitolo 13. Spese di liti e contrattuali, lire 6,000.

Capitolo 22. Restituzione di somme riscosse in più delle dovute nell'Amministrazione dei benefici vacanti (maggiori e minori), lire 1,750.

Capitolo 27. Prestiti gratuiti ad enti ecclesiastici ed anticipazioni varie, lire 18,000.

Totale delle maggiori assegnazioni della spesa, lire 25,750.

RIEPILOGO.

Maggiori entrate, lire 18,000.

Minori spese, lire 7,240.04.

Avanzo previsto che resta assorbito, lire 509.96.

Totale, lire 25,750.

Maggiori spese, lire 25,750.

Economato generale di Firenze.

ENTRATA.

MAGGIORI ENTRATE.

Capitolo 6. Avanzo netto dell'Amministrazione dei benefici minori, lire 17,000.

Capitolo 7. Ricuperi e proventi diversi, lire 3,000.

Capitolo 11. Esazione di somme impiegate temporaneamente in buoni del Tesoro o in depositi fruttiferi, lire 150,000.

Capitolo 11-bis. Somma da prelevarsi dagli avanzi accertati a tutto l'esercizio finanziario 1912-13 per reinvestirla in rendita sul debito pubblico, lire 50,000.

Capitolo 14. Riscossione di fondi somministrati ai subeconomi e ad altri amministratori, lire 10,000.

Totale delle variazioni per maggiori entrate, lire 230,000.

SPESA.

DIMINUZIONI DI STANZIAMENTO.

Capitolo 1. Personale di ruolo, lire 4,000.

Capitolo 3. Indennità di tramutamento e di missione, lire 1,000.

Capitolo 9. Sussidi ad impiegati già appartenenti all'Amministrazione, loro vedove e figli, lire 1,000.

Capitolo 15. Censi, canoni, livelli, interessi di capitali ed altre annualità, lire 300.

Capitolo 23. Fondo di riserva, lire 257.39.

Totale delle diminuzioni di stanziamento della spesa, lire 6,557.39.

MAGGIORI ASSEGNAZIONI.

Capitolo 2. Pensioni ed indennità agli impiegati a riposo, loro vedove e figli, lire 3,900.

Capitolo 5. Spese di ufficio, lire 5,000.

Capitolo 6. Spese postali e di telegrammi, lire 1,500.

Capitolo 13. Spese di liti e contrattuali, lire 4,200.

Capitolo 22. Restituzione di somme riscosse in più delle dovute nell'Amministrazione dei benefici vacanti (maggiori e minori), lire 12,000.

Capitolo 24. Rinvestimento di capitali e prestiti fruttiferi per conto dell'Economato ed estinzione di passività patrimoniali, lire 50,000.

Capitolo 25. Impiego temporaneo di somme eccedenti gli ordinari bisogni di cassa, lire 150,000.

Capitolo 28. Somministrazione di fondi ai subeconomi e ad altri amministratori, lire 10,000.

Totale delle maggiori assegnazioni della spesa, lire 236,600.

RIEPILOGO.

Maggiori entrate, lire 230,000.

Minori spese, lire 6,557.39

Avanzo previsto che resta assorbito, lire 42.61.

Totale, lire 236,600.

Maggiori spese, lire 236,600.

Economato generale di Milano.

ENTRATA.

MAGGIORI ENTRATE.

Capitolo 11. Esazione di somme impiegate temporaneamente in buoni del tesoro o in depositi fruttiferi, lire 50,000.

SPESA.

MAGGIORI ASSEGNAZIONI.

Capitolo 24. Impiego temporaneo di somme eccedenti gli ordinari bisogni di cassa, lire 50,000.

Economato generale di Napoli.

ENTRATA.

MAGGIORI ENTRATE.

Capitolo 13. Riscossione di prestiti gratuiti fatti ad enti ecclesiastici e di anticipazioni varie, lire 13,000.

SPESA.

MAGGIORI ASSEGNAZIONI.

Capitolo 27. Prestiti gratuiti ad enti ecclesiastici ed anticipazioni varie, lire 13,000.

Economato generale di Palermo.

ENTRATA.

MAGGIORI ENTRATE.

Capitolo 9. Ricuperi e proventi diversi, lire 6,000.

Capitolo 13. Esazione di somme impiegate temporaneamente in buoni del tesoro o in depositi fruttiferi, lire 100,000.

Capitolo 16. Riscossione di fondi somministrati ai subeconomi e ad altri amministratori, lire 40,000.

Totale delle variazioni per maggiori entrate, lire 146,000.

SPESA.

DIMINUZIONI DI STANZIAMENTO.

Capitolo 1. Personale di ruolo, lire 1,713.33.

Capitolo 9. Sussidi ad impiegati già appartenenti all'Amministrazione, loro vedove e figli, lire 500.

Capitolo 13. Spese di liti e contrattuali, lire 1,000.

Capitolo 16. Pensioni ed assegni continuativi, lire 30.

Capitolo 21. Indennità ai subeconomi di cui all'articolo 82 del Regolamento approvato con Regio decreto 2 marzo 1899, n. 64, lire 100.

Capitolo 23. Restituzione di somme riscosse in più delle dovute nell'Amministrazione dei benefici vacanti (maggiori e minori), lire 3,000.

Totale delle diminuzioni di stanziamento della spesa, lire 6,343.33.

MAGGIORI ASSEGNAZIONI.

Capitolo 2. Pensioni ed indennità agli impiegati a riposo, loro vedove e figli, lire 1,358.26.

Capitolo 17. Sussidi al clero, a corpi morali e per altri usi di carità, lire 5,500.

Capitolo 18. Sussidi per restauri agli edifici ed arredi sacri, lire 5,500.

Capitolo 26. Impiego temporaneo di somme eccedenti gli ordinari bisogni di cassa, lire 100,000.

Capitolo 29. Somministrazione di fondi ai subeconomi e ad altri amministratori, lire 40,000.

Totale delle maggiori assegnazioni della spesa, lire 152,358.26.

RIEPILOGO.

Maggiori entrate, lire 146,00.

Minori spese, lire 6,343.33.

Avanzo previsto che resta assorbito, lire 14.93.

Totale, lire 152,358.26.

Maggiori spese, lire 152,358.26.

Economato generale di Torino

ENTRATA.

MAGGIORI ENTRATE.

Capitolo 11-bis. Somma da prelevarsi dagli avanzi accertati a tutto l'esercizio finanziario 1912-13 per reinvestirla in rendita sul debito pubblico, lire 100,000.

Capitolo 16. Esazioni di capitali da reinvestire per conto di terzi, lire 75,000.

Totale delle variazioni per maggiori entrate, lire 175,000.

SPESA.

DIMINUZIONI DI STANZIAMENTO.

Capitolo 1. Personale di ruolo, lire 2,100.

Capitolo 9. Sussidi ad impiegati già appartenenti all'Amministrazione, loro vedove e figli, lire 3,000.

Capitolo 16. Pensioni ed assegni continuativi, lire 480.

Capitolo 19. Sussidi ai nuovi investiti di benefici ecclesiastici, lire 6,000.

Capitolo 23. Restituzione di somme riscosse in più delle dovute nell'Amministrazione dei benefici vacanti maggiori e minori, lire 3,500.

Capitolo 24. Fondo di riserva, lire 400.

Totale delle diminuzioni di stanziamento della spesa, lire 15,480.

MAGGIORI ASSEGNAZIONI.

Capitolo 14. Spese di amministrazione e di manutenzione per le proprietà economiche, lire 15,000.

Capitolo 15. Censi, canoni, livelli, interessi di capitali ed altre annualità, lire 480.

Capitolo 25. Rinvestimento di capitali e prestiti fruttiferi per conto dell'Economato ed estinzione di passività patrimoniali, lire 100,000.

Capitolo 31. Rinvestimento di capitali per conto di terzi, lire 75,000.

Totale delle maggiori assegnazioni della spesa, lire 190,480.

RIEPILOGO.

Maggiori entrate, lire 175,000.

Minori spese, lire 15,480.

Totale, lire 190,480.

Maggiori spese, lire 190,480.

PRESIDENTE. Nessuno chiedendo di parlare, metto a partito questo articolo 3 con la tabella testè letta.

(È approvato).

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

Approvazione del disegno di legge: Approvazione di maggiori e nuove assegnazioni su taluni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'istruzione pubblica per l'esercizio finanziario 1913-1914, per provvedere al saldo di spese residue.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Approvazione di maggiori e nuove assegnazioni su taluni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'istruzione pubblica per l'esercizio finanziario 1913-14, per provvedere al saldo di spese residue ».

Si dia lettura del disegno di legge.

LIBERTINI GESUALDO, segretario, legge: (V. Stampato n. 232-A).

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

Non essendovi oratori iscritti e nessuno chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Leggo l'articolo unico:

« Sono approvate le maggiori e nuove assegnazioni di lire 150,921 per saldi di spese residue sui capitoli dello stato di previsione del Ministero della pubblica istruzione per l'esercizio finanziario 1913-14, indicati nella tabella annessa alla presente legge ».

Si dia lettura della tabella annessa al disegno di legge.

LIBERTINI GESUALDO, segretario, legge:

Tabella delle maggiori e nuove assegnazioni su taluni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'istruzione pubblica per l'esercizio finanziario 1913-14 per provvedere al saldo di spese residue.

Capitolo 307. Saldo degli impegni riguardanti le spese generali degli stati di previsione della spesa per gli anni finanziari anteriori all'esercizio corrente, lire 18,646.03.

Capitolo 308. Indennità ai funzionari civili che prestano servizio nei comuni compresi nell'elenco di cui all'articolo 1 della legge 12 gennaio 1909, n. 12, e saldo di spese relative, riguardanti gli anni finanziari anteriori all'esercizio corrente, lire 355.90.

Capitolo 317-bis. Saldo degli impegni riguardanti le spese per l'assicurazione del personale contro gli infortuni sul lavoro e contro l'invalidità per qualunque causa, degli stati di previsione della spesa per gli anni finanziari anteriori all'esercizio corrente, lire 235.

Capitolo 318. Saldo degli impegni riguardanti le spese per la istruzione elementare, degli stati di previsione della spesa per gli anni finanziari anteriori all'esercizio corrente, lire 938.94.

Capitolo 325. Saldo degli impegni riguardanti le spese della istruzione media, degli stati di previsione della spesa per gli anni finanziari anteriori all'esercizio corrente, lire 22,237.11.

Capitolo 331. Saldo degli impegni riguardanti le spese per la educazione fisica, degli stati di previsione della spesa per gli esercizi finanziari anteriori all'esercizio corrente, lire 139.15.

Capitolo 333. Saldo degli impegni riguardanti le spese per gli Istituti di educazione, i collegi, e gli Istituti dei sordomuti, degli stati di previsione della spesa per gli anni finanziari anteriori all'esercizio corrente, lire 345.

Capitolo 336. Saldo degli impegni riguardanti le spese per le Università ed altri stabilimenti d'insegnamento superiore, degli stati di previsione della spesa per gli anni finanziari anteriori all'esercizio corrente, lire 32,741.49.

Capitolo 423. Saldo degli impegni riguardanti le spese per gli Istituti e corpi scientifici e letterari, degli stati di previsione

della spesa per gli anni finanziari anteriori all'esercizio corrente (per la parte riguardante le spese per le biblioteche), lire 964.40.

Capitolo 432. Saldo degli impegni riguardanti le spese per le antichità e belle arti, degli stati di previsione della spesa per gli anni finanziari anteriori all'esercizio corrente, lire 74,317.98.

Totale, lire 150,921.

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

Discussione del disegno di legge: Maggiori e nuove assegnazioni e diminuzioni di stanziamento su taluni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario 1913-14.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Maggiori e nuove assegnazioni e diminuzioni di stanziamento su taluni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario 1913-14 ».

Si dia lettura del disegno di legge.

LIBERTINI GESUALDO, segretario, legge: (V. Stampato n. 222-A).

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

È iscritto a parlare l'onorevole Orlando Salvatore.

Ne ha facoltà.

ORLANDO SALVATORE. Mi consenta la Camera alcuni brevi rilievi.

Nella tabella annessa a questo disegno di legge trovo: Spese per la marina mercantile lire 18,400 in aumento allo stanziamento già stabilito in bilancio di lire 45,000 per missioni in paese ed all'estero, e trovo che lire 8,500 sono richieste dalle maggiori spese per la Conferenza di Londra. In tutto abbiamo 63,000 lire per missioni, molte delle quali per riunioni o congressi all'estero.

Di fronte a queste maggiori spese mi permetto di domandare se i risultati, che ci attendiamo da queste conferenze all'estero, si raggiungano, o no; poichè mi pare che da qualche tempo in qua si esageri un po' nel partecipare, nella visione di giungere presto alla unificazione delle leggi marittime, e si dimentica, invece, la necessità urgente della riforma della nostra legislazione marittima.

Che cosa facciamo noi in questi congressi? Mandiamo i nostri plenipotenziari a rappresentare un milione o poco più di tonnellate, chè è tutto quello, che c'è nella nostra marina mercantile, data la sua de-

cadenza, e li poniamo di fronte a rappresentanti di marine, che assurgono a 14 milioni di tonnellate, come la marina inglese ed altre di grandissima importanza.

Evidentemente i risultati non possono essere che questi; e cioè che gli interessi nostri debbano soggiacere di fronte agli interessi preponderanti delle altre marine. E così avviene che queste domandano a noi concessioni portuali e legislative molto grandi per le loro navi, e a noi in cambio offrono una uguaglianza di trattamento che non può convenirci come non converrebbe al fanciullo di fronte ad un uomo adulto.

Nell'articolo 2 si domandano 41,000 lire per spese determinate da provvedimenti da adottarsi per la sicurezza della vita umana sul mare e nella relazione si spiega meglio e si fa aperto riferimento alla Convenzione di Londra, che ebbe per scopo di formulare norme per meglio assicurare la galleggibilità delle navi in caso di avarie, ad evitare abordaggi, ecc.

Ora io vorrei sapere come mai, mentre abbiamo innanzi al Parlamento il disegno di legge relativo alla detta Convenzione di Londra, che all'articolo 2 porta precisamente questo stanziamento, esso venga anche proposto col disegno in discussione.

Il disegno di legge per la convenzione è sempre innanzi alla Commissione dei trattati, ed ha sollevate discussioni e quesiti che sono stati rivolti al Ministero. Come mai dunque in questo progettino, che viene presentato ora alla Camera, si stabiliscono delle prescrizioni di una legge, che è ancora allo studio? Non so se questo si possa fare; ma certamente non sarebbe male aspettare che lo studio della Commissione dei trattati fosse finito e che quella Convenzione fosse ratificata dal Parlamento.

Su essa per altro mi permetterei di aggiungere qualche parola. Lodo l'intento altamente umanitario della Conferenza di Londra, e posso anche lodarne la conclusione a cui essa è giunta compreso l'istituzione del servizio di sorveglianza dei ghiacci galleggianti e dei relitti di naufragi nel Nord-Atlantico.

E qui rilevo, a riprova di quanto ho detto prima, che, mentre la Conferenza si proponeva scopi così umanitari, i rappresentanti delle grandi marine del Nord-Atlantico, francese, germanica ed inglese, non perdevano di vista i loro speciali interessi. Ed infatti i risultati ottenuti furono specialmente diretti a tutelare la vita di coloro, che navigano sui grandi piroscafi

e sulla rotta del Nord-Atlantico, che anche noi vigiliamo partecipando alla spesa necessaria.

Ora io ne faccio lode al Governo; ma non posso tralasciar di osservare che noi non passiamo per quella rotta, bensì a seicento miglia di distanza più al sud, come la Spagna e la Grecia, che hanno pure una importante navigazione per l'America con rotta uguale alla nostra e nulla pagano per quel guardianaggio.

Ripeto dunque che in questi consessi le grandi marine estere, con una potenzialità di tonnellate di gran lunga superiore alla nostra, possono sempre far prevalere i loro diretti interessi al disopra dei nostri.

La Convenzione di Londra non è stata ancora ratificata dal nostro Parlamento, ed anche all'estero ha sollevato qualche critica nel campo tecnico. Credo che non sia stata ratificata nemmeno dal Parlamento inglese. Possiamo attendere sino a novembre ed intanto studiare.

BATTAGLIERI, *sottosegretario di Stato per la marina*. Si sta discutendo.

ORLANDO SALVATORE. Quali sono i risultati, messi così in moneta spicciola, di questa Conferenza di Londra? Prima di tutto la direttiva tecnica, e specialmente la salvezza delle grandi navi, che ancora non abbiamo. Abbiamo molti emigranti, ma navi piccole, per le quali la Convenzione di Londra non legifera efficacemente.

Ormai con questa Convenzione le marine estere possono venire nei nostri porti e prendere i nostri emigranti, sottraendosi completamente, per quanto riguarda gli scafi e le macchine, ad ogni giurisdizione portuale e della Commissione di emigrazione.

La Commissione della emigrazione non potrà più rifiutare, come per il passato, le navi estere, quando le ritenga mal sicure o lente, e dovrà contentarsi del certificato estero offerto dal capitano.

E sta bene, e non discuto sulla garanzia che può offrire un certificato estero, perchè, quando esso porti il contrassegno d'un Governo estero possiamo essere sicuri. Ma la nostra bandiera intanto non viene sottratta a tutte le spese, che occorrono per le visite e le controvisite delle nostre capitanerie, mentre ne è sottratta la marina estera.

In compenso di questo ci è stato detto: poichè voi siete uguali a noi, verrete lungo le nostre calate, vi daremo uguaglianza di trattamento, e verrete coi vostri certificati

italiani. E così potremo mandare i nostri piccoli piroscafi di sette o ottomila tonnellate, o di novemila come la *Principessa Jolanda*, che è il più grande per ora, di fronte a navi di altre marine, che hanno oltre 50 mila tonnellate come l'*Aquitania*, il *Vaterland*! E pretenderemo di fare ad esse la concorrenza! Vedete quanto ciò sia vano ed illusorio.

Intanto, mentre corriamo dietro alle conferenze con replicate gite a Parigi, a Copenhagen, a Londra, a Bruxelles, si trascura tutta la nostra legislazione marittima. Il nostro Codice della marina mercantile data dal tempo della vela. La Commissione per la riforma di quel Codice, istituita da dieci anni, non si è più riunita da lungo tempo, mentre si corre all'estero a prendere il verbo delle conferenze internazionali per tradurlo nelle nostre legislazioni. E forse questa assoluta stasi di legiferazione marittima interna è una delle cause principali, che hanno condotto all'attuale crisi, veramente grave, perchè la nostra marina libera è come cancellata dalla faccia dei mari mondiali.

Forse ciò si sarebbe evitato se i rapporti tra equipaggi ed armatori fossero stati regolati da norme più moderne. Invece, mentre da una parte v'è la federazione dei marinai e dall'altra quella degli armatori, il nostro vecchio Codice contempla sempre il padrone e il marinaio, come singoli individui isolati.

Ora io non posso proporre nessuna soluzione; ma chiedo se, data questa assoluta inattività legislativa, non si creda giunto il momento di rivolgere un po' di attenzione alla Direzione della marina mercantile. Perchè voi, onorevole ministro ed onorevole sottosegretario di Stato, passate per quel posto; ma tutta la responsabilità è di quell'organo antico, che oggi assurge a grande importanza, ma che per i risultati negativi e per la crisi in corso dimostra grandi deficienze.

Non è possibile che la Camera si chiuda in un momento, in cui la marina libera italiana non esiste, senza che venga dal banco dei ministri qualche parola, che rischiarì la situazione e dia qualche affidamento pel futuro. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Cavagnari il quale, insieme con gli onorevoli Salvatore Orlando, Rissetti e Reggio, ha presentato il seguente ordine del giorno: « La Camera invita il Governo ad avvisare i mezzi pronti ed idonei affinché

la marina mercantile possa riaversi dal disastro che la colpisce nella libera esplicazione della sua attività con tanta jattura dell'economia nazionale ».

CAVAGNARI. Non ho che da associarmi alle considerazioni così saviamente presentate alla vostra attenzione dall'onorevole Salvatore Orlando. Insieme con lui ho voluto concretare in un ordine del giorno il concetto che forma la nostra tesi principale, perchè la questione, come dichiarai in una recente seduta, richiede una urgente soluzione.

Se ancora l'Italia (e non ne dubito) può fare assegnamento sulle sue rappresentanze (parlo del Governo ed anche un poco di noi) affinché sia tutelata l'operosità della cittadinanza, credo che non si debba più permettere l'abbandono, nel quale si lascia una parte così importante dell'attività italiana, e che tanto influisce sulle nostre condizioni economiche; cosicchè, mentre da una parte andiamo spillando tutti i giorni danari al contribuente, dall'altra, con una specie di fatalismo mussulmano, andiamo contemplando gli astri, e spaziando per l'infinito senza preoccuparci delle questioni, che da vicino ci toccano, e che influiscono sul nostro benessere e sulla nostra economia.

Ma, poichè la Camera vi ha consegnato non solo un decreto, ma vi ha consegnato la responsabilità del potere durante le prossime vacanze, io dico che non si può andare in congedo senza aver provveduto in qualche modo alla situazione di oltre 160 piroscafi, che dormono nei nostri porti. Voi, non ostante questo stato di cose, dite ai contribuenti di pagare. Ma che cosa devono pagare? Il collega Orlando ha osservato opportunamente che dormono anche i nostri codici! Ed io quasi mi augurerei che dormissero un sonno letargico, perchè nei codici antichi è tanta sapienza e tanta dottrina, che purtroppo le modificazioni qualche volta riformano in peggio.

Ma vi sono condizioni, che richiedono che si provveda, tenuto conto dei nuovi ambienti, che si sono venuti formando in tempi, in cui lo sviluppo della attività umana ha preso proporzioni quasi vertiginose.

Ora specialmente per quel che riguarda la marina mercantile bisogna deplorare...

SONNINO SIDNEY. Che c'entra con la legge?

CAVAGNARI. C'entra, perchè è una vera paralisi quella, in cui si trova la nostra marina mercantile, e non siamo ritornati ai tempi delle formule romane, quando non

si poteva dire che quello che era consegnato nelle formule stesse.

SONNINO SIDNEY. Altro che ostruzionismo! Se a proposito di un argomento si discute di tutto! C'è una Commissione!

CAVAGNARI. Altro che Commissione! Io ho presentato una proposta di legge. Ma la procedura parlamentare non ha consentito che andasse agli Uffici, perchè è cosa minuscola rispetto a mastodontiche relazioni. Epperò essa dorme negli Uffici di segreteria. Ma posso domandare al Governo se in questo modo si tutelano gli interessi della nostra economia.

Io avrei desiderato che il Governo, visto che la Commissione dormiva, anche prima che da questo letargo si svegliasse, avesse provveduto alle necessità più urgenti, facendo suo quel disegno di legge, che ho presentato, in modo da mettere le parti interessate in condizione di provvedere ciascuna a se stessa, nelle condizioni della maggiore libertà e prima di tutto la libertà di manovra, poichè siamo in tema di navigazione.

Il Codice per la marina mercantile in queste sue disposizioni si riferisce a tempi, nei quali certe libertà di manovra non erano consentite. Al giorno d'oggi, mentre da una parte si può fare quel che si vuole, dall'altra parte si impone la camicia di forza, che è nel disposto dell'articolo 71, per cui non potete reclutare gli equipaggi se non alle condizioni contenute nel Codice della marina mercantile. Oggi siamo in presenza di questa nuova condizione di cose, per cui ciascuno può lavorare o scioperare quando crede. Ma, se così è, lasciate libertà di manovra anche agli altri; perchè diversamente domani ho paura che vengano le marine e i nostri grandi armatori se ne andranno all'estero, e l'Italia risentirà un pregiudizio di gran lunga maggiore di quello che si può temere a modificazione della ricordata disposizione legislativa, modificazione che sarebbe fatta più per reagire come calmieri che per avere effettiva esecuzione.

Queste sono le brevi considerazioni che dovevo fare. Ho la coscienza di chiudere bene per mia parte i lavori parlamentari richiamando ancora una volta il Governo all'adempimento di questo, che costituisce uno dei principali suoi doveri.

PRESIDENTE. L'onorevole Pietro Chiesa ha chiesto di parlare. Ne ha facoltà.

CHIESA PIETRO. Io mi ero iscritto a parlare sul bilancio della marina. In quella sede avrei trattato questo argomento, se, per la disgrazia che ha colpito il ministro

Millo, questa discussione non fosse stata differita.

Avrei parlato di questa Commissione convocata a Londra, che ha lavorato molto...

SONNINO SIDNEY. C'è un disegno di legge sulla Convenzione di Londra; ne discuteremo poi.

CHIESA PIETRO. Onorevole Sonnino, ella deve sapere che, se ci troviamo in condizioni di disuguaglianza in confronto di altri, è precisamente perchè non abbiamo curato di metterci in condizioni di uguaglianza per la tutela della marina.

Se avessi potuto, dunque, avrei parlato sul bilancio della marina. Ma colgo l'occasione per dichiarare che mi associo alle ragioni portate dall'onorevole Orlando, perchè le riforme riconosciute eque del nostro Codice siano tradotte in atto il più sollecitamente possibile.

Più volte ho avuto promesse da tutti i ministri che avrebbero stralciato le riforme più urgenti. E così mi fu promesso dallo stesso compianto Mirabelli, e dagli altri ministri che lo hanno preceduto.

E questa era la raccomandazione che intendevo fare.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

DI PALMA, *relatore*. Debbo una breve risposta agli onorevoli colleghi Orlando, Cavnari e Chiesa.

L'articolo 2 del disegno di legge in esame, col quale si autorizza la spesa di 41,000 lire per provvedimenti da adottarsi per la sicurezza della vita umana sul mare, ha offerto una favorevole occasione al collega Orlando per discutere anche della Convenzione internazionale di Londra. Ma (il collega Orlando me lo consenta) non possiamo certamente discutere la questione tecnica, a cui genericamente egli ha accennato, perchè ciò si farà quando si discuterà la Convenzione, che ora è dinnanzi alla Commissione delle tariffe e dei trattati. L'onorevole Orlando ha detto che l'articolo 2 assegna 41 mila lire senza alcuna specificazione; ma il collega Orlando, che già conosce bene la Convenzione, che si trova dinnanzi alla Commissione dei trattati, ricorderà, che l'articolo 2 del disegno di legge, n. 150, specifica la somma annua di 41 mila lire da inserirsi nel bilancio del Ministero della marina in aumento del fondo consolidato, somma che rappresenta « l'ammontare della parte incumbente all'Italia, per le spese derivanti dagli studi

sul regime dei ghiacci, ecc. ». Del resto, nella relazione ministeriale che precede il disegno di legge in esame, è chiaramente detto che le 41,000 lire servono per provvedere al pagamento della spesa occorrente per due piroscafi stazionari nel Nord Atlantico.

ORLANDO SALVATORE. Ho detto che si dovrebbe aspettare che il Parlamento la ratificasse.

DI PALMA, *relatore*. Anche a questa osservazione desidero di dare una risposta molto precisa al collega Orlando. Ella dice che sarebbe stato meglio aspettare che il Parlamento avesse prima approvato la Convenzione. Ma tra gl'impegni assunti, indipendentemente da quello di portare avanti i rispettivi Parlamenti l'approvazione della Convenzione stessa, vi è quello di dare immediata e provvisoria attuazione alle deliberazioni della Conferenza internazionale di Londra.

E come sarebbe possibile darvi attuazione immediata e provvisoria, senza che venisse richiesta al Parlamento la somma occorrente?

Il collega Orlando, quindi, non vorrà certamente opporsi a questo che, ripeto, è conseguenza di un solenne impegno internazionale.

Ma l'onorevole Orlando ha osservato pure che le 41 mila lire di partecipazione dell'Italia servono a fronteggiare la spesa per quei due piroscafi stazionari da tenersi nel Nord-Atlantico, dove noi non abbiamo interessi, poichè, in genere, la marina mercantile italiana naviga a 600 miglia più a Sud delle altre linee dell'alto Atlantico, dove, invece, hanno ben più alti interessi le marine germanica, inglese e francese. Ma questa non è soltanto una Convenzione tecnica, è soprattutto una Convenzione internazionale umanitaria, e credo che l'Italia avrebbe fatto molto male se avesse detto di non intendere di contribuire a queste spese solo perchè non vi ha interessi nel Nord-Atlantico.

Ed è anche bene ricordare che questa Convenzione è stata accettata da altre marine, che, al pari dell'Italia, e forse meno dell'Italia, non hanno notevoli interessi nel Nord-Atlantico; infatti, la Spagna, la Grecia, la Danimarca, la Svezia, ecc. sono fra le nazioni firmatarie, che hanno accettato il concorso della spesa delle 41 mila lire annuali.

Del resto il non avervi interesse oggi non significa che domani non vi si possa averlo. L'onorevole Orlando ricorderà certamente

che abbiamo formulato in epoca non lontana il voto che la bandiera italiana possa sventolare nel Nord-Atlantico; fu fatto, forse con mediocre fortuna, anche il tentativo per una linea italiana del Canada, e dovremo augurarci che la bandiera italiana possa battere fra non molto, anche qualcuna delle linee del Nord-Atlantico, come ora batte con fortuna le linee di New-York e del Sud-America.

Quindi non mi pare il caso di rimpiccolire una questione così grande, come quella della Convenzione internazionale di Londra, guardandola dal solo punto di vista del maggiore o minore interesse che vi possiamo avere.

Rimane la seconda parte delle osservazioni dell'onorevole Orlando, circa l'uguaglianza di trattamento.

Qui andiamo in massima d'accordo, perchè non riguarda solo la questione della Conferenza di Londra, ma il molto complesso trattamento della bandiera italiana in confronto di quella estera.

Noi siamo apparentemente in condizioni di uguaglianza, ma poi, nel fatto, ci troviamo e ci troveremo in condizioni di inferiorità, poichè non potrà mai esservi uguaglianza di diritti e di doveri, fin quando non ci sarà una relativa proporzionalità, non solo nel materiale, ma anche negli scambi marittimi internazionali.

Ma questo problema così arduo e complesso potremo discuterlo più largamente quando si discuterà il bilancio della marina.

All'onorevole Cavagnari debbo osservare che il suo ordine del giorno è molto più vasto dell'argomento, che lo ha determinato, ed al quale egli si è riferito testè. Si tratta della dolorosa crisi, che ora tormenta la nostra marina mercantile, a causa della prolungata serrata degli armatori liberi e dello sciopero degli equipaggi.

La questione è molto più grave di quanto a prima vista appaia, e non si può non pensare con dolore allo spettacolo desolante di più di 150 piroscafi inerti e disarmati, da parecchi mesi, nel porto di Genova. Ed anche questo che può essere ritenuto come un triste episodio della vita marittima nazionale, si connette nel fatto a tutto il complesso problema della nostra marina mercantile, al quale tutti c'interessiamo, e che potremo discutere con larghezza, e, mi si permetta, con maggiore opportunità, quando si discuterà il bilancio della marina.

Oggi, però, possiamo e dobbiamo formulare un voto sincero, condiviso senza

distinzioni politiche da tutti, che al più presto, cioè, questo conflitto possa terminare, non solo nell'interesse della marina mercantile, ma anche, e soprattutto, nell'interesse della nazione.

Posso però associarmi all'onorevole Cavagnari ed all'onorevole Orlando nel ritenere che questo conflitto non sia strettamente economico, perchè troppi interessi della vita nazionale si collegano alle sorti della nostra marina mercantile; non si tratta di un conflitto puramente e rigidamente economico, che possa durare all'infinito, senza che l'economia nazionale venga a risentirne gravi danni. Non si sottraggono impunemente 500 mila e più tonnellate di piroscafi al traffico marittimo, senza che una gravissima ripercussione di danno venga a colpire gli interessi delle industrie, del commercio e della complessa economia nazionale.

Quindi possiamo formulare il voto che si trovi al più presto il modo di arrivare ad una transazione, che non significhi capitolazione di alcuno, ma che nel contempo tuteli la dignità della bandiera della marina libera, garantisca la disciplina a bordo, e protegga gli interessi ugualmente sacri e legittimi degli equipaggi nazionali. (*Bravo!*)

Con questo augurio credo si possa pregare l'onorevole Cavagnari di mutare in semplice raccomandazione l'ordine del giorno presentato. (*Approvazioni*).

BATTAGLIERI, *sottosegretario di Stato per la marina*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BATTAGLIERI, *sottosegretario di Stato per la marina*. I colleghi che hanno parlato su questo disegno di legge, traendone occasione per portare innanzi alla Camera questioni di eccezionale gravità e che vanno al di là del disegno di legge stesso, avrebbero certo desiderato, e la Camera concorde con loro, ed io più di tutti, che la risposta fosse data dalla parola assai più autorevole del ministro che è preposto agli interessi della marina.

Fortunatamente essendo egli avviato a rapida e regolare guarigione sarà fra breve in grado di riprendere completamente, come gli auguriamo di gran cuore, il completo esercizio della sua carica, e, se la questione ritornerà alla Camera, darà allora spiegazioni più complete ed esaurienti delle mie.

Ma intanto prego la Camera di accordarmi la sua benevolenza ond'io risponda ad alcune osservazioni dei colleghi e dia loro quei chiarimenti che hanno richiesto.

L'onorevole Orlando trae argomento da questo disegno di legge specialmente per richiamare l'attenzione della Camera e del Governo sopra la portata della Conferenza di Londra e sulla Convenzione internazionale, che fu la conseguenza della Conferenza stessa.

A questo riguardo, alle considerazioni chiaramente svolte dall'onorevole relatore, un'altra ne devo aggiungere che varrà a persuadere l'onorevole Orlando della opportunità, anzi della necessità che il nostro paese fosse rappresentato in quella Conferenza.

Non era soltanto rigorosa ed unica materia la difesa delle vite umane in mare che poteva presumersi sarebbe stata trattata alla Conferenza stessa, ma poteva accadere che formasse oggetto di discussione da parte dei membri della Conferenza tutto un complesso stato di legislazione relativa anche ai nostri rapporti con gli altri paesi, non solo per sicurezza della vita dei naviganti ma pure per altre questioni di navigazione.

Potevasi, a mo' d'esempio, aver ragione di dubitare da parte nostra che le discussioni di quella Conferenza avessero avuto per effetto, o implicitamente, o esplicitamente, quello di inficiare le disposizioni anteriori esistenti.

DI SCALEA. Ed avvenne così.

BATTAGLIERI, *sottosegretario di Stato per la marina*. Onde la necessità che il nostro paese vi fosse rappresentato a tutela dei propri interessi in concorso con quelli di altri paesi.

E vi fu rappresentato degnamente da funzionari i quali vi recarono il corredo di preparazione e di studio necessario per tutelarne gli interessi.

L'onorevole Orlando ha accennato che nella legge si trova uno stanziamento di 41,000 lire mentre la Convenzione non è stata peranco sottoposta all'approvazione del Parlamento.

Non discuto il merito della Convenzione; ma ricorderò solo l'argomento testè richiamato dall'onorevole relatore, cioè che nella stessa Conferenza si presero deliberazioni alle quali dovevasi dare immediata esecuzione.

Si trattava di una Conferenza per un altissimo scopo umanitario, ispirata al sentimento della maggiore solidarietà internazionale e ad un tempo alla maggiore solidarietà umana, dal che derivava pure la necessità della immediata esecuzione di alcuni deliberati di essa.

Riguardo al merito della Convenzione mi pare opportuno non accingermi ora a discuterlo. La Convenzione di Londra si trova innanzi alla Commissione dei trattati e tariffe ed anche recentemente quella autorevole Commissione parlamentare ha proposto al Ministero della marina un questionario cui fu data adeguata risposta ed un altro ne ha proposto al Ministero degli esteri il quale, per quanto mi consta, starebbe preparando le risposte desiderate.

Voglia dunque l'onorevole Orlando consentire con me, che in questo momento non è possibile far altro che proporre al voto del Parlamento quanto forma oggetto del disegno di legge in discussione.

Il risultato degli studi della Conferenza e il testo della Convenzione di Londra potranno essere ampiamente discussi quando la Convenzione e gli eventuali voti della Commissione dei trattati e delle tariffe verranno portati alla approvazione del Parlamento.

Rispondo ora all'onorevole Cavagnari.

Egli, con una costanza della quale, per quanto poco possa valere la mia parola, mi piace rendergli lode, riporta in questa sede di discussione di un disegno di legge di maggiori assegnazioni, la questione che ho già avuto l'onore di trattare altre volte in confronto suo, in sede di interrogazioni. Del resto comprendo tutto il suo interessamento perchè non posso che ripetere ciò che già ebbi occasione di dichiarare a lui e all'onorevole Riseti che, il Governo, quanto questi onorevoli colleghi, si rende conto esatto della gravità della situazione cagionata dalla serrata della marina libera.

Ma, onorevole Cavagnari, oggi le osservazioni sue si riducono ad allacciarsi a quelle del collega Orlando, il quale dolendosi che da troppo lungo tempo la Commissione apposita studi la riforma del codice di marina mercantile, osserva come questo codice sia oramai un vecchio congegno il quale deve essere modificato radicalmente e, fra altro, nella parte che riguarda gli arruolamenti degli equipaggi con gente di bordo straniera, coll'abolizione cioè dell'articolo 71 il quale limita tali arruolamenti al terzo.

Ora io comprendo le doglianze sue, onorevole Cavagnari, e quelle dell'onorevole Orlando in quanto la Commissione non abbia ancora condotto a termine i suoi lavori.

Ma mi trovo obbligato a ricordar loro ciò che altra volta ebbi a dichiarare sulla

questione ad altri onorevoli colleghi, e allo stesso onorevole Orlando, che, cioè, occorre andare molto a rilento nel ritoccare le leggi fondamentali del nostro paese, e anche più nella costruzione di un nuovo complesso e delicato organismo di una parte del grande edificio legislativo. È necessario che tale lavoro sia la risultante di tutto quanto forma ed ha formato oggetto di maturi studi al riguardo.

Ora, mi permetto di ricordare che il Codice della marina mercantile non può essere una legge la quale domini esclusivamente il nostro paese nelle sue conseguenze.

Esso deve essere necessariamente ispirato a rapporti commerciali più vasti, a rapporti internazionali, e al complesso della grande industria dei trasporti marittimi la quale dà luogo a speciali conseguenze regolate da principi generali giuridici comuni a tutte le legislazioni.

Se adunque anche il diritto si evolve a seconda dei nuovi bisogni e delle nuove relazioni delle genti e dà luogo a nuove forme legislative il lavoro di preparazione non può che esser lento per seguire il generale movimento degli studi e della preparazione in altri Stati... (*Interruzione del deputato Cavagnari*).

L'onorevole Orlando vorrà nella sua cortesia ricordare ciò che io ho dichiarato pochi giorni or sono, rispondendo ad una sua interrogazione, che cioè gli studi sul codice della marina mercantile si sono sempre proseguiti... (*Interruzione del deputato Salvatore Orlando*).

Proprio in questi giorni la Commissione si sta ricostituendo, e completando, onde i lavori potranno essere alacramente spinti come è giusto desiderio suo e del Ministero. E valga questa mia dichiarazione anche alla proposta di stralcio sostenuta dall'onorevole Chiesa, non sembrando opportuno che si provveda e disponga partitamente in materie che per essere fra loro strettamente connesse e dipendenti devono per necessità costituire un inseparabile complesso legislativo.

Del resto, vengo alla questione che più specificatamente ha posto l'onorevole Cavagnari e che è riassunta nel suo ordine del giorno. Mentre accetto di buon grado l'espressione in esso contenuta come una raccomandazione, non posso, tanto più in sede di discussione di una leggina di maggiori assegnazioni, accettare un ordine del giorno che invita il Governo ad avvisare i mezzi pronti ed idonei affinché la marina

mercantile possa riaversi. Si tratta di una radicale e quasi immediata modificazione al Codice, che egli chiede, poichè le parole dell'ordine del giorno sono state spiegate dal suo discorso e il solo mezzo pronto ed idoneo secondo l'onorevole Cavagnari sarebbe l'abrogazione dell'articolo 71 del Codice della marina mercantile.

Onorevole Cavagnari, ella comprende che la questione è troppo grave perchè si possa, nelle condizioni odierne di discussione, accettare quest'ordine del giorno. Il Governo esaminerà tale questione, ma, all'infuori di questo, l'onorevole Cavagnari riconoscerà egli stesso che non sarebbe opportuno nè possibile gli dessi alcun affidamento e non facessi invece la più ampia e rigorosa riserva.

Lo prego quindi di non insistere nel suo ordine del giorno e di convertirlo in una raccomandazione mentre mi associo di gran cuore al voto dell'onorevole relatore e già da me altre volte espresso, che cioè col buon volere di tutti la stasi della marina libera si risolva rapidamente sovra un terreno di intesa fra gli armatori e la gente di mare.

Dal canto mio assicuro che il Governo sente le preoccupazioni dalle quali gli onorevoli colleghi si sono resi interpreti, e l'importanza degli interessi ai quali hanno accennato, ed ha coscienza di aver al riguardo fedelmente seguite le relative disposizioni legislative.

PRESIDENTE. Onorevole Cavagnari, insiste nel suo ordine del giorno?

CAVAGNARI. Non insisto nel mio ordine del giorno, perchè il Governo ha detto che lo accetta come raccomandazione, il che vale come se lo avessimo votato. Raccomando al Governo di provvedere in qualche modo perchè la responsabilità che gli incombe è grave. E non aggiungo altro.

PRESIDENTE. Essendo ritirato l'ordine del giorno dell'onorevole Cavagnari, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passiamo alla discussione degli articoli:

Art. 1.

« Sono approvate le maggiori assegnazioni di lire 318,400 e le diminuzioni di stanziamento per lire 359,400 sui capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario 1913-14, indicati nella tabella annessa alla presente legge ».

Si dia lettura della tabella annessa al disegno di legge.

LIBERTINI GESUALDO, segretario,
legge:

Tabella di maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario 1913-14.

MAGGIORI ASSEGNAZIONI.

Spese generali e per la marina militare.

Capitolo 11. Pubblicazioni ufficiali e periodiche, lire 15,000.

Capitolo 18. Compensi per lavori straordinari al personale dell'Amministrazione centrale e delle Amministrazioni dipendenti nell'interesse della marina militare, lire 30,000.

Capitolo 22. Spese casuali, lire 4,000.

Capitolo 81. Soprassoldi vari al personale militare addetto al servizio semaforico e radiotelegrafico - Fattorini e cantonieri, lire 20,000.

Capitolo 86. Casermaggio - Corpi di guardia ed illuminazione - Mobili ed arredi di alloggi e di uffici militari, lire 50,000.

Capitolo 97. Servizio idrografico - Materiale e spese varie, lire 15,000.

Capitolo 106. Indennità per i personali civili della Regia marina, lire 6,000.

Capitolo 113. Energia elettrica - Combustibili ed altri generi di consumo; spese generali per gli stabilimenti militari marittimi e spese per collaudo di materiali, lire 153,000.

Totale, lire 293,000.

Spese per la marina mercantile.

Capitolo 29. Personale dell'Ispettorato generale dei servizi marittimi (*Spese fisse*), lire 100.

Capitolo 34. Spesa di trasferta e di missione del personale addetto ai servizi della marina mercantile, lire 18,403.

Capitolo 44. Arredamenti e spese varie della marina mercantile, lire 6,900.

Totale lire 25,400.

DIMINUZIONI DI STANZIAMENTO.

Spese per la marina militare.

Capitolo 79. Corpo Reale equipaggi - Premi di rafferma, soprassoldi e gratificazioni (*Spesa obbligatoria*), lire 200,000.

Capitolo 88. Armamenti navali (competenze di bordo al personale imbarcato e spese eventuali di campagna), lire 93,000.

Totale, lire 293,000.

Spese per la marina mercantile.

Capitolo 51. Sovvenzioni alle società assuntrici dei servizi marittimi in base alle leggi 30 giugno 1912, nn. 685 e 686, e 22 dicembre 1912, n. 1316, lire 66,400.

PRESIDENTE. Nessuno chiedendo di parlare, pongo a partito l'articolo 1 con l'annessa tabella della quale è stata data lettura.

(È approvato).

Art. 2.

« È autorizzata l'assegnazione di 41,000 lire per spese determinate da provvedimenti da adottarsi per la sicurezza della vita umana sul mare.

« Detta somma verrà, con decreto del ministro del tesoro, stanziata in apposito capitolo da istituirsi nella parte straordinaria dello stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario 1913-14 ».

(È approvato).

Si procederà più tardi alla votazione segreta anche di questo disegno di legge.

Approvazione del disegno di legge: Maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento su taluni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero della guerra per l'esercizio finanziario 1913-14.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento su taluni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero della guerra per l'esercizio finanziario 1913-14.

Si dia lettura del disegno di legge.

LIBERTINI GESUALDO, segretario, legge: (V. Stampato n. 220-A).

PRESIDENTE. La discussione generale è aperta.

Nessuno chiedendo di parlare e non essendovi oratori iscritti, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passiamo alla discussione degli articoli:

Art. 1.

« Sono approvate le maggiori assegnazioni di lire 1,351,000 e le diminuzioni di stanziamento per ugual somma sui capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero della guerra per l'esercizio finanziario 1913-14, indicati nella tabella annessa alla presente legge ».

Si dia lettura della tabella annessa al disegno di legge.

LIBERTINI GESUALDO, segretario, legge:

Tabella delle maggiori assegnazioni e delle diminuzioni di stanziamento su taluni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero della guerra per l'esercizio finanziario 1913-14.

MAGGIORI ASSEGNAZIONI.

Capitolo 4. Assegni e spese diverse di qualsiasi natura agli addetti ai Gabinetti, lire 1,000.

Capitolo 50. Indennità per servizi e posizioni speciali (escluse quelle per i carabinieri reali, bilanciate al capitolo n. 32), lire 100,000.

Capitolo 53. Spese per i ricoverati negli stabilimenti sanitari, lire 860,000.

Capitolo 55. Spese pel funzionamento delle scuole militari e per istruzioni varie degli ufficiali, lire 250,000.

Capitolo 56. Spese d'esercizio dell'Istituto geografico militare, lire 45,000.

Capitolo 71. Fitti d'immobili ad uso militare e canoni d'acqua - Assegni in contanti in sostituzione dell'alloggio ai sottufficiali ed altri militari di truppa, lire 95,000.

Totale delle maggiori assegnazioni, lire 1,351,000.

DIMINUZIONI DI STANZIAMENTO.

Capitolo 5. Ministero - Indennità di missione, lire 1,000,

Capitolo 20. Stati maggiori (*Assegni fissi*), lire 300,000.

Capitolo 23. Distretti di reclutamento - Ufficiali (*Assegni fissi*), lire 50,000.

Capitolo 24. Corpi di fanteria - Truppe (*Assegni fissi*), lire 500,000.

Capitolo 27. Corpi e servizi d'artiglieria - Ufficiali (*Assegni fissi*), lire 200,000.

Capitolo 54. Materiale sanitario, lire 300,000.

Totale delle diminuzioni, 1,351,000.

PRESIDENTE. Nessuno chiedendo di parlare, pongo a partito l'articolo 1 con l'annessa tabella di cui è stata data lettura.

(È approvato).

Art. 2.

« I limiti entro i quali, giusta il disposto del secondo comma dell'articolo 1 della legge 26 giugno 1912, n. 710, il Governo

del Re ha facoltà di determinare le assegnazioni dei vari capitoli della parte straordinaria dello stato di previsione del Ministero della guerra sulla somma di lire sessanta milioni, accordata dalla legge stessa sono, pei sotto indicati aggruppamenti, modificati nel modo seguente:

« *Armi portatili, mitragliatrici e relative munizioni, accessori, bufterie e trasporti relativi* » da lire 6 milioni a lire 9 milioni.

« *Acquisto di quadrupedi per la cavalleria, artiglieria e le mitragliatrici* » da lire cinque milioni a lire due milioni.

(È approvato).

Procederemo più tardi alla votazione segreta anche di questo disegno di legge.

Approvazione del disegno di legge: Maggiore assegnazione a favore del capitolo 69 dello stato di previsione della spesa del Ministero della guerra per l'esercizio finanziario 1913-14.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Maggiore assegnazione a favore del capitolo 69 « *Lavori di mantenimento, restauro e piccoli miglioramenti degli immobili militari e materiale mobile del Genio militare* » dello stato di previsione della spesa del Ministero della guerra per l'esercizio finanziario 1913-14.

Se ne dia lettura.

LIBERTINI GESUALDO, *segretario*, legge: (V. Stampato n. 221-A).

PRESIDENTE. La discussione generale è aperta.

Non essendovi oratori iscritti e nessuno chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passiamo alla discussione dell'articolo unico del quale do lettura:

Articolo unico.

« È approvata la maggiore assegnazione di lire 800,000 a favore del capitolo n. 69: « *Lavori di mantenimento, restauro e piccoli miglioramenti degli immobili militari e materiale mobile del Genio militare* » dello stato di previsione della spesa del Ministero della guerra per l'esercizio finanziario 1913-14 ».

Nessuno chiedendo di parlare, si procederà più tardi alla votazione segreta di questo disegno di legge.

Approvazione del disegno di legge: Maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento su taluni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario 1913-14 affidati in gestione al Ministero delle colonie.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento su taluni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario 1913-14 affidati in gestione al Ministero delle colonie ».

Se ne dia lettura.

LIBERTINI GESUALDO, *segretario*, legge: (V. Stampato n. 233-A).

PRESIDENTE. La discussione generale è aperta.

Non essendovi oratori iscritti e nessuno chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passiamo alla discussione dell'articolo unico, di cui do lettura:

Articolo unico.

« Sono approvate la maggiore assegnazione di lire 35,000 e le diminuzioni di stanziamento per ugual somma sui capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri, per l'esercizio finanziario 1913-14, indicati nella tabella annessa alla presente legge, affidati in gestione al Ministero delle colonie ».

Si dia lettura della tabella annessa al disegno di legge.

LIBERTINI GESUALDO, *segretario*, legge:

Tabella della maggiore assegnazione e delle diminuzioni di stanziamento su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri, in gestione del Ministero delle colonie, per l'esercizio finanziario 1913-14.

MAGGIORE ASSEGNAZIONE.

Capitolo 65. Spese pel funzionamento del Consiglio coloniale, per acquisto di pubblicazioni di carattere coloniale e sussidi per studi, pubblicazioni ed esperimenti dello stesso carattere, sovvenzioni ad istituti vari di carattere coloniale e spese varie nell'interesse delle due colonie, lire 35,000.

DIMINUZIONI DI STANZIAMENTO.

Capitolo 61. Stipendi ed indennità varie a funzionari civili e militari della Direzione centrale degli affari coloniali ed importo delle ritenute relative, giusta le disposizioni del vigente regolamento coloniale, lire 33,400.

Capitolo 62. Personale della Direzione centrale degli affari coloniali. Indennità di residenza in Roma (*Spese fisse*), lire 1,600.

Totale delle diminuzioni di stanziamento, lire 35,000.

PRESIDENTE. Nessuno chiedendo di parlare, si procederà più tardi alla votazione segreta di questo disegno di legge.

Coordinamento del disegno di legge: Provvedimenti straordinari a favore della Sardegna.

PRESIDENTE. Invito l'onorevole presidente e della Giunta generale del bilancio e relatore del disegno di legge: Provvedimenti straordinari a favore della Sardegna, ad esporre il coordinamento del disegno di legge, come da incarico ricevuto dalla Camera.

CARCANO, *presidente della Giunta generale del bilancio e relatore*. Nella seduta di stamane, la Camera ha condotto a termine la discussione sul disegno di legge per provvedimenti straordinari a favore della Sardegna e ha delegato il relatore a procedere, d'accordo col Presidente e col ministro di agricoltura, industria e commercio, al coordinamento del medesimo.

Nell'esame del coordinamento sono emerse soltanto lievi varianti, che sono le seguenti:

Una riguarda gli articoli 1 e 2. Stamane è stato accettato un emendamento aggiuntivo così espresso: « Sono prorogati per un anno i privilegi fiscali che vanno a scadere nel corrente anno concessi agli esattori per la riscossione dei loro crediti residui ».

Questo emendamento si era collocato stamane in fine all'articolo primo. Invece nell'esame di coordinamento è apparsa la convenienza di trasportarlo all'articolo secondo, terzo comma, perchè, evidentemente, questa agevolazione la si vuol dare non solo per la imposta, ma anche per la sovrimposta.

Un'altra lievissima variazione si fa all'articolo 13, al quale si è pure accettato un emendamento avente lo scopo di far concorrere nelle spese di costruzione di una strada d'accesso al Regio Istituto zootecnico di Santa Maria di Bosa anche il Mi-

nistero dei lavori pubblici in ragione di un quarto della spesa.

La variazione è la seguente: invece di dire che « per la costruzione della strada che mette in comunicazione le provincie di Cagliari e di Sassari col Regio Istituto zootecnico di Santa Maria di Bosa sarà concesso alle medesime provincie, in proporzione del rispettivo percorso territoriale un sussidio per un terzo a carico, eccetera », si dovrebbe dire più semplicemente e più chiaramente: « per la costruzione . . . sarà concesso alle dette provincie, in proporzione del rispettivo percorso territoriale, un sussidio per un terzo, eccetera »; insomma si tolgono le parole « alle medesime » e si sostituiscono le parole « alle dette provincie ».

Finalmente nell'articolo 18 dove è detto: « sui campi municipali e sui fondi » deve dirsi: « sui campi municipali e su fondi, ecc. ».

Nel secondo comma, dove è detto: « i campi municipali, i proprietari » deve dirsi: « i municipi e i proprietari ».

PRESIDENTE. Onorevole ministro di agricoltura, industria e commercio, accetta queste modificazioni?

CAVASOLA, *ministro di agricoltura, industria e commercio*. Sono pienamente d'accordo col relatore nelle modificazioni che egli ha testè enunciate alla Camera.

PRESIDENTE. Allora, se non si fanno osservazioni, le modificazioni di coordinamento testè enunciate dall'onorevole relatore, s'intenderanno approvate.

(Sono approvate).

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Ora si procederà alla votazione segreta dei disegni di legge approvati questa mattina ed i quelli approvati ora, che sono i seguenti:

Emissione di buoni del Tesoro quinquennali per provvedere alla reintegrazione della Cassa del tesoro per anticipazioni di somme diverse; (244)

Provvedimenti straordinari a favore della Sardegna; (152)

Maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento su taluni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero di grazia e giustizia e dei culti per l'esercizio finanziario 1913-14. — Variazioni allo stato di previsione dell'entrata e della spesa del Fondo di beneficenza e di religione nella città di Roma ed a quelli degli Economati generali dei benefici vacanti di Bologna, Firenze, Milano, Napoli, Palermo e Torino per l'esercizio finanziario medesimo; (217)

Approvazione di maggiori e nuove assegnazioni su taluni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'istruzione pubblica per l'esercizio finanziario 1913-14, per provvedere al saldo di spese residue; (232)

Maggiori e nuove assegnazioni e diminuzioni di stanziamento su taluni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario 1913-14; (222)

Maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento su taluni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero della guerra per l'esercizio finanziario 1913-14; (220)

Maggiore assegnazione a favore del capitolo n. 69 « Lavori di mantenimento, restauro e piccoli miglioramenti degli immobili militari e materiale mobile del Genio militare » dello stato di previsione della spesa del Ministero della guerra per l'esercizio finanziario 1913-14; (221)

Maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento su taluni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario 1913-14 affidati in gestione al Ministero delle colonie. (233)

Si faccia la chiama.

LIBERTINI GESUALDO, *segretario*, fa la chiama.

PRESIDENTE. Lasciemo aperte le urne.

Presentazione di una relazione.

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

GIORDANO. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sulla proposta di legge per la istituzione di Casse mutue provinciali contro i danni della grandine. (111)

PRESIDENTE. Sarà stampata e distribuita.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MARCORÀ.

Svolgimento di alcune mozioni e di una interpellanza sulla Amministrazione delle ferrovie. — Discussione del disegno di legge relativo al personale delle ferrovie dello Stato.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di alcune mozioni e di una interpellanza e la discussione del disegno di legge per disposizioni per il personale

delle Ferrovie dello Stato e per modificazioni di tariffe.

Come la Camera ricorda, lo svolgimento delle mozioni e della interpellanza, con l'accordo dell'onorevole ministro dei lavori pubblici, e come è consentito dal regolamento, deve precedere la discussione del disegno di legge per disposizioni per il personale delle Ferrovie dello Stato e per modificazioni di tariffe.

CIUFFELLI, *ministro dei lavori pubblici*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CIUFFELLI, *ministro dei lavori pubblici*. Se i presentatori delle mozioni e della interpellanza non hanno difficoltà, potrebbero rinunciare ad esse, rimanendo primi iscritti nella discussione generale sul disegno di legge, per fare una sola discussione.

PRESIDENTE. Si considereranno come primi iscritti nella discussione generale. Ella ha ragione, onorevole ministro, perchè il disegno di legge comprende anche l'argomento delle mozioni, in parte almeno.

Il primo dei presentatori delle mozioni è l'onorevole Eugenio Chiesa, che però ha ceduto la sua volta all'onorevole Cavagnari.

Do lettura della mozione presentata dall'onorevole Cavagnari:

« La Camera invita il Governo a presentare un disegno di legge per l'istituzione di un Ministero delle ferrovie ».

L'onorevole Cavagnari ha facoltà di svolgerla.

CAVAGNARI. Onorevoli colleghi, sarò non solo breve, come l'ora richiede, (*Approvazioni*) ma mi perdonerete se sarò anche meno chiaro e meno preciso del solito. (*ilarità*) Per quanto sulla materia ferroviaria io abbia consumato una gran parte di quella poca intelligenza che mi è ancora rimasta, pure in questi ultimi giorni trascorsi ho patito una specie di sosta cerebrale: (*Viva ilarità*) mi sono abbandonato alla contemplazione dell'ambiente, e, dico il vero, non mi sono occupato più di nulla.

Non so se la mia fosse solo una condizione di beatitudine o, lasciatemelo dire, di incretinimento incipiente...

Voci. No, no!

CAVAGNARI. ..qualunque cosa sia, permettetemi in brevi parole di esprimervi i motivi che mi hanno condotto a presentare questa mozione, la quale, da parecchio tempo, è consegnata nell'ordine del giorno.

A dire il vero stamane solamente, perchè mi ero occupato di leggere il progetto così come veniva dal Ministero, ebbi visione del testo concordato tra Commissione e Governo.

CIUFFELLI, *ministro dei lavori pubblici*. È stampato da un mese!

CAVAGNARI. E questo testo concordato ha sollevato in me un po' di meraviglia intorno a qualche articolo, e dico con meraviglia nel senso che quasi quasi mi avrebbe fatto rinunciare al proponimento di parlare.

Ho voluto leggere gli articoli 18 e 19, i quali non erano consegnati nel progetto ministeriale, e ho detto: ma che cosa significano questi due articoli accettati anche dal Governo?

CIUFFELLI, *ministro dei lavori pubblici*. Sono proposti dal Governo.

ANCONA, *relatore*. Legga la relazione!

CAVAGNARI. La relazione l'ho anche letta, in questi brevi momenti che hanno preceduto il mio dire, onorevole relatore, perchè io non parlo mai a vanvera. Mi lasci dire: *nisi tota lege perfecta*.

ANCONA, *relatore*. Nella relazione è detto che furono presentati dal Governo.

CAVAGNARI. Io volevo dire, onorevole relatore, se i due articoli concordati si risolvevano in una nuova eccezione dilatoria, o se si cominciava ancora oggi da capo.

Perchè, se fosse stato possibile intravedere che questo era il significato degli articoli, vi avrei portato qui una sentenza magistratale, che ho sul mio scrittoio, del classicismo antico, la quale dice che non è corretto e non è serio il cominciare tutti i momenti da capo, così come se nulla del passato noi avessimo davanti ad ammaestrarci; e tutti i giorni si dovesse, dirò così, diventare uomini nuovi ai quali l'esperienza nulla avesse insegnato.

E mi rincresce di non poter riprodurre quel bel testo, che non ho qui, e che mi riservo di presentare, se me ne capiterà la occasione, in altro momento.

Ma come non è eccezione dilatoria questa della Commissione incaricata di esaminare l'ordinamento ed il funzionamento dell'Amministrazione ferroviaria? Ma dove siamo, onorevoli signori del Governo ed onorevoli signori della Commissione?

Che cosa abbiamo fatto; come abbiamo tesaurizzato il tempo passato, onorevole Ancona, voi che, con tanta dottrina, avete

portato il vostro savio interessamento sull'indirizzo dell'Amministrazione ferroviaria, che avete censurato molto saggiamente nella relazione, per concludere con la nomina di una Commissione?

Oh! beato paese, per non dir povero paese, delle Commissioni, le quali sono tanto lente, che si sa quando cominciano i loro lavori e non quando finiscono, e servono solo per poter augurare vita lunga a qualche amico, (*Si ride*) tanto che si potrebbe dir loro: campate pure sino a che la Commissione non abbia esaurito i suoi lavori, e sarebbe un augurio del quale potrebbero esser grati tutti coloro ai quali questo augurio può essere rivolto!

Dunque siamo da capo, si comincia di nuovo? Ma cosa abbiamo fatto nel tempo andato? Noi abbiamo dovuto fabbricare non meno di mezza dozzina di leggi per arrivare a quello che abbiamo chiamato ordinamento (perchè le parole acquistano dei significati strani! ordinamento! dunque il disordine regnava sovrano!) ferroviario. Orbene, voi ricordate tutti, io non posso ricordare, ma vi dico che devo avere sulla coscienza non meno di novanta o cento discorsi sopra il tema ferroviario, tanto che avevano creduto che io fossi invaso da una specie di spirito persecutore, o che so io.

Orbene, tutte queste cose non sono ordinate, io ho come una specie di nebulosa, ho già detto che non posso discorrere come vorrei, perchè anch'io ho traversato un periodo di crisi che non mi permette di connettere molto. (*ilarità*).

Dunque, i nostri migliori parlamentari hanno, in parte, consumato il loro cervello in questo disegno di legge. E che cosa ne è venuto fuori? Abbiamo fatto un istituto e l'abbiamo anche chiamato (è il secolo dei termini... l'altro giorno avevamo la tassa globale, ed ora abbiamo l'autonomia) l'abbiamo chiamato autonomo; ma data l'applicazione di questo povero termine (e non si tratta delle sole ferrovie), dico la verità mi è diventato un termine antipatico assai.

Abbiamo dato la formula di autonomia, e abbiamo detto anche di più: noi vogliamo dare a quest'amministrazione una impronta industriale! Belle parole sonanti, e dico la verità, promettenti. Veramente poi, per via ci siamo accorti che, in regime costituzionale, autonomia e responsabilità ministeriale, sono termini antitetici; ed allora abbiamo stabilito delle formule per cui l'autonomia fosse solamente parziale, e che

il ministro, attraverso la lente del direttore generale, di tanto in tanto facesse capolino al banco del Governo (parlo del ministro obiettivo) di modo che molte volte abbiamo dovuto dirgli: ma senta, onorevole ministro, è lei il ministro, o è quel direttore che sta su ai campi elisi? (*ilarità*). E una volta, anzi molte volte ci siamo sentiti rispondere: Ma voi avete creato l'autonomia, voi avete dato i poteri a questa funzione, che io ho sempre definito la funzione autonoma. Voi avete dato questi poteri; dunque, subiteli.

Ora, è ormai ammesso come principio della responsabilità ministeriale che un Governo o un ministro non possono rispondere di atti non loro. L'autonomia fu dunque un errore d'indole costituzionale. È vero che ora siamo in tempi che si corre parecchio; ma almeno qualche residuo di quei principî che ci governano, si dovrebbe mantenere, perchè, se scomparissero tutti, se ne andrebbe via anche la radice e non resterebbe più niente. Se ci fosse anche un tantino di radice, su questo, che sarebbe un residuo di qualche principio, di quelli più inconcussi, si potrebbe ancora innestare, far... rigermogliare (*ilarità*) insomma, ma non perdiamo tempo per carità!

PRESIDENTE. Mi dispiace proprio che non sia questo il momento di scherzare!...

CAVAGNARI. Ma scusi, onorevole Presidente, io dico delle cose che vanno bene secondo i miei modesti lumi, che non sono molto elevati... (*ilarità*).

PRESIDENTE. Ma io ho inteso solo di dire che sarebbe meglio far meno parentesi per rallegrare l'uditorio. (*Bene! Bravo! — Commenti*). Ella non ha ragione alcuna di aversi a male della mia osservazione.

CAVAGNARI. Dunque, dicevo, certi principî di ordine costituzionale, bisognerebbe ancora mantenerli. Noi siamo venuti costruendo questa funzione autonoma e l'abbiamo messa anche a parte di tutte le leggi di controllo, tantochè una volta se l'è presa perfino con la Corte dei conti, perchè, l'azienda, basandosi sulla legge con cui le era stato concessa questa funzione autonoma, era diventata, per dirla con un termine di un nostro illustre collega che mi rincresce di non vedere qui dentro, « il Vaticano ferroviario », (*ilarità*) impenetrabile, un corpo chiuso nel quale nessuno era buono ad entrare, e noi dovevamo starcene fuori... (*ilarità*). Era così, purtroppo così.

Si diceva: bisogna semplificare. Credevamo di semplificare creando l'azienda con il carattere industriale; invece in tutti i compartimenti sparsi attraverso la superficie del nostro paese non si poteva ammettere che un direttore di compartimento avesse sonnecchiato male o starnutato più del solito, perchè la mattina era obbligato a telefonare alla Direzione generale per sentire l'avviso del direttore. Insomma, tutti i giorni, voi lo potete sapere per esperienza, il telefono della capitale era per tre o quattro ore a disposizione di tutta questa gente che diceva che lavorava. E sapete come lavorava? Io non posso dimenticare tutti gli episodi, e me ne ricordo uno narrotomi da un illustre collega che non è più. Egli mi raccontava (mi pare di averlo narrato già altra volta alla Camera) ...di aver trovato un capo-divisione o capo-sezione, non so bene, per le vie di Roma.

Com'è che non la vedo più al Ministero dei lavori pubblici? — Perchè sono stato traslocato su, al quartiere Ludovisi. — E cosa fa? — Senta, onorevole deputato, (non faccio niente. (*ilarità*)). Sono tre mesi che sto lassù, e non faccio niente. Ho un magnifico studio, mobilio nuovo, elegante, non so se avesse anche delle dattilografe a disposizione... (*ilarità*) perchè ne avevano uno *stock*, che esibivano a tutti i compartimenti... (*ilarità*) dunque sono tre mesi che sono al quartiere Ludovisi (è storia!) e se ella, onorevole, volesse domandarmi se ho intinto la penna nel calamaio una sola volta, le dirò che l'ho fatto solo quando sono andato a prendere lo stipendio.

E così era impostato l'ordinamento ferroviario!...

Si era nominato anche una Commissione parlamentare di vigilanza, la quale aveva tanti incarichi, ma credo finisse per dimettersi perchè non era nata vitale. Ne venne poi una seconda; e sapete con quale facoltà? Con la facoltà di domandare ai direttori come andavano le cose, attraverso il Ministero dei lavori pubblici. Ora, ve la figurate voi una funzione di sindacato parlamentare in questo modo?... (*ilarità*).

Facciamo ora un esame riassuntivo. Nel primo anno le Ferrovie hanno dato al Tesoro un gettito netto di circa 59 milioni; al giorno d'oggi, con l'essere aumentato l'introito, mi pare, da 346 milioni a 590 o 560 che sia, al giorno d'oggi, da 59 siamo scesi a 27 milioni anzi 24.

Quest'azienda, l'ho detto più d'una volta e lo ripeto adesso, ha risolto il problema in una maniera diversa dal normale. Una volta si diceva che quando crescevano i prodotti lordi, in un certo rapporto crescevano anche i prodotti netti. Questi signori invece hanno risolto il problema in questo modo: che crescono tutti i giorni i prodotti lordi, e diminuiscono i prodotti netti.

È vero che si sono trovate tante storiette! C'è il carbone che aumenta di prezzo, e c'è anche la configurazione topografica della povera Italia!. I suoi Appennini, le Alpi... tutto ciò fu messo a profitto. Tutto fu capitalizzato, per dire che in Italia costa troppo tutto..., ma si potrebbero narrare dei particolari che se non facessero laberare le borse dei contribuenti, sarebbero esilaranti!

Ho compulsato gli atti parlamentari e ho riletto i miei discorsi di un tempo, quando domandava una inchiesta, e la chiamavo, per esprimermi con termine più mite, indagine. Il termine mi è stato ora rubato dal Governo ed io me ne sento orgoglioso. Occorre almeno, come ho accennato avanti, che, in omaggio al diritto costituzionale, sia istituito un Ministero delle ferrovie o delle comunicazioni. (*Interruzioni*).

Ho qui un disegno di legge presentato dal presidente del Consiglio e ministro dell'interno onorevole Sonnino, in data del 18 dicembre 1909, per l'istituzione dei Ministeri delle ferrovie e del lavoro, dell'industria e del commercio; il quale fu seguito da un secondo progetto presentato l'11 febbraio 1910.

Nella relazione, che lo precede, si ricordano tutte le discussioni e si mette in evidenza ciò che costituiva la convinzione accreditata nella Camera e nel paese, di procedere alla istituzione del Ministero delle ferrovie, che non dipartisse dai principi costituzionali e ci desse il modo di discutere del suo andamento, e non fosse, dirò così, un corpo chiuso.

Orbene, anche quel disegno di legge rimase lettere morta; pare impossibile che in Italia, se se ne fa una di buona, sia destinata a finire la sua vita negli archivi, intonsa, direi quasi. (*Si ride*).

Abbiamo creato un'azienda, la quale delle aziende commerciali non ha neanche il più lontano sentore, (*Si ride*) e se ne ha preso qualche cosa, ha preso i difetti; è

una macchina ingombrante, mentre si dovrebbe cercare la semplificazione; una macchina costosa, mentre si dovrebbe cercare l'economia; ha una popolazione di 150.000 fra funzionari maggiori e minori, tra squadre di rialzo e di ribasso, (*Si ride*) ispettori, controllori e così via.

Nel 1905-906 gli impiegati delle ferrovie erano 100.000, e parevano già troppi; ricordo anche le critiche che si facevano dalla Commissione presieduta dal compianto Gagliardo all'Amministrazione delle ferrovie, dicendo che il personale era troppo numeroso. E allora gli impiegati erano 83.000.

Oggi tra avventizi e impiegati ordinari, ripeto...

PRESIDENTE. Cerchi di essere breve.

CAVAGNARI. Mi lasci dire, ho taciuto tutti questi giorni (*Si ride*) e poi si tratta di una questione molto importante.

Abbiamo creato una azienda industriale, ma non si può proprio dire che essa sia retta con i criteri che devono governare le aziende industriali. Vi è un direttore generale; e un bel giorno, per far piacere alla Camera Alta, abbiamo piegata la testa e abbiamo detto: il direttore generale deve anche presiedere il Consiglio di amministrazione.

Così è avvenuto che il direttore generale fa al tempo stesso da giudice e da giudicato. È così che si crea il regno della confusione.

Più volte nella Camera si accennò alla necessità di istituire il Ministero delle ferrovie. Permettete che vi riferisca ciò che, nella tornata del 25 maggio 1907, diceva il collega Carlo Ferraris, ministro dei lavori pubblici.

Egli diceva che non aveva paura, istituendo il Ministero delle ferrovie, che questo potesse patire ingerenze parlamentari, perchè tali ingerenze si potevano avere anche verso il direttore ed il Consiglio di amministrazione.

Citava l'Inghilterra, il Belgio, ed altre nazioni, le quali sono già provviste del Ministero delle ferrovie, e concludeva che era tempo di istituirlo anche in Italia.

Quindi domando che anche in Italia si risolva una buona volta questa grave questione; e non si persista nel vano tentativo di creare un'autonomia che si riduce ad una parola che sembra magica, ma che è vuota di contenuto.

Se consultate gli atti parlamentari, tro-

verete che attraverso le diverse leggi, cominciando da quella del ministro Tedesco e venendo a quelle del povero Gianturco, di Carlo Ferraris, dell'onorevole Carmine e di altri, ad ogni momento ha fatto capolino il pensiero di sostituire a questa forma ibrida, che non presenta nessuna garanzia di costituzionalità, nè di vitalità, una forma corretta e veramente costituzionale.

L'ultima Commissione istituita dal ministro Sacchi con decreto del 2 settembre 1911, della quale facevano parte uomini competenti come gli onorevoli Pantano, Abignente, Bertolini, Carlo Ferraris ed il compianto Lacava, nel giugno 1912, ebbe a formulare quest'ordine del giorno: « preso in esame l'invito del Ministero dei lavori pubblici a manifestare qualche avviso sull'opportunità di istituire un Ministero delle comunicazioni, esprime avviso favorevole alla costituzione di un Ministero del quale le ferrovie abbiano a formare la maggior parte ».

Ora io domando come oggi si possano avere ancora dei dubbi e si ricorra a studi ed a Commissioni le quali mi paiono un po' figlie di un'eccezione dilatoria (*Ilarità*) per studiare gli ordinamenti. Se volete fare un'inchiesta, fatela pure, purchè si finisca con un giuoco che dura troppo; poichè oggi, nonostante tutte le modificazioni e tutti i compatimenti verso i bilanci presentati dalle Ferrovie ed accomodati *ad usum Delphini*, ci avviciniamo a zero.

E se fosse qui l'onorevole ministro del tesoro gli ricorderei quella bella tornata in cui dimostrava, con la sua autorità e competenza, che la colonna dell'avanzo nel bilancio ferroviario non si conosce più e che abbiamo invece rimontata la colonna del disavanzo. Giungeremo al punto di non poter pagare le spese d'esercizio; ed intanto si parla degli altri paesi, si calunniano gli Appennini ed il carbone (*Ilarità*), e tutto questo dura per quella nefasta funzione dell'autonomia, contro la quale abbiamo tante volte gridato. Potrei citare una quantità di pretesti che si sono trovati: i furti aumentati in modo eccezionale, le indennità cresciute; insomma è un fenomeno strano che spaventa tutti. Quante volte lo stesso onorevole Salandra ha detto che le ferrovie sono una incognita che sgomenta e compromette il nostro avvenire!

Una volta non se ne poteva dir male, oggi non sento nessuno che ne dica bene; quindi la piaga è veramente dolorosa. (*Ilarità*).

Credete dunque che sia ora il momento

di adottare la politica di Fabio? Che non si debba prendere una deliberazione? Vedo che, nell'articolo 19 del disegno di legge si cerca di pigliar tempo; ma non sentite davvero un po' di riguardo verso il povero contribuente?

La Camera mi scuserà se il mio discorso non è troppo ordinato; ma parlo con la severità e con serenità che mi sono abituali e con le quali ho sempre trattato tale questione, anche se in apparenza son potuto sembrare un po' vivace nell'espone le mie convinzioni.

Così, credete pure, a lungo andare la questione ferroviaria si troverà sopra una rotta sbagliata, fuor di binario, poichè si tratta di ferrovie: essa ha deragliato completamente dai suoi fini e, se continueremo su questa via, passeremo non solo al disavanzo, ma a qualche cosa di peggio, ad uno spettacolo poco edificante.

Noi, col voler provvedere da un momento all'altro, col voler improvvisare materiale a destra e a sinistra, col voler servire il materiale mobile ed il materiale fisso, col voler fare un po' troppo, penetrati della protezione dell'industria nazionale, non ci accorgiamo, onorevoli colleghi, che abbiamo pagato assai caramente anche gli impianti di industrie nuove che non erano allenate, che ci hanno procurato del materiale che non fa buona prova. Lo vedrete dall'esperienza quanto dureranno queste nostre locomotive e tutti questi carri!... (*Commenti*).

ANCONA, *relatore*. Le locomotive sono ottime.

CAVAGNARI. Ma intanto ogni tre o quattro mesi siete obbligati a mandarli in riparazione. Ce ne sono di quelle mastodontiche, voluminosissime, ma ce ne sono anche di quelle piccolissime che da quarant'anni fanno servizio, e sono ancora come le galline faraone. (*Viva ilarità*).

Vedrete quanto durerà questo materiale costruito affrettatamente; io ricordo di avere più di una volta richiamato il Governo su questo stato di cose. L'industria nazionale è una bella espressione, ma vedrete alle prove le carrozze leggiera che essa fornisce.

Le altre macchine sono acquistate via, via; una parte, adibita a non so quale uso, venne acquistata agli Stati Uniti che ci hanno dato lo scarto, e noi l'abbiamo presa senza inventario, come roba buona. E le locomotrici!

Insomma è successo un caos tale che ci sarebbe da arrossire se voi aveste assistito, come ho assistito io, a queste faccende che sono state una ridda vera di milioni a carico del contribuente.

Io chiudo e spero che i due articoli non avranno quel significato che un dubbio mi ha fatto intravedere, che non avranno il significato di eccezione dilatoria; io spero che provvederete in modo che sia dato a questa Amministrazione un ordinamento che risponda ai precetti della nostra costituzione. Si dia un ministro il quale abbia la direzione se deve avere la responsabilità, e in questa nuova azienda non si commettano più quegli errori che si sono commessi per il passato e che pur troppo sconteremo ancora per lungo tempo nell'avvenire. E non ho altro da aggiungere. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Segue la mozione dell'onorevole Nofri di cui do lettura:

« La Camera, considerando che otto anni di esperienza dell'attuale regime delle ferrovie di Stato dimostrano che l'autonomia della Amministrazione, così come è organizzata, non raggiunge gli scopi fondamentali che la determinarono, e nemmeno vale a paralizzare le forze che conservano e spesso aggravano la pesantezza e la dispendiosità burocratica dell'azienda; ritenuto che i vigenti rapporti della Amministrazione col ministro costituzionalmente responsabile e col Parlamento cui è affidata la funzione di controllo dell'una e dell'altro, mettono il Parlamento stesso nella condizione di non poterne seguire con vigile efficace continuità il funzionamento, in modo da consapevolmente esaminarne i risultati e prescriberne gli indirizzi; convinta che ad eliminare tale inconveniente più che le inchieste occasionate da episodi saltuari, quasi mai conclusive, sempre tardive e frammentarie, valga un legame costante ed organico; invita il Governo a consentire nella istituzione di una vera e propria Commissione permanente di vigilanza composta di membri della Camera e del Senato e di tecnici, con le funzioni di un collegio sindacale che riferisca annualmente al Parlamento in sede di bilancio ».

L'onorevole Nofri ha facoltà di svolgerla.

NOFRI. La origine di questa discussione non sta tanto nel disegno di legge che il Governo ci presenta, quanto nelle ragioni che costrinsero il Governo a presentarlo. Tutti ricordano che l'agitazione del perso-

nale ferroviario, acuitizzata in brevissimo tempo fino alla minaccia dello sciopero generale, risvegliò nel paese l'attenzione verso l'azienda ferroviaria, fece rivivere tutte le critiche del passato, ne aggiunse di nuove, e fece nascere la necessità di provvedimenti immediati insieme ad una inchiesta pure immediata.

Il presente Ministero si trovò di fronte alla minaccia di quello sciopero e credè di scongiurarlo momentaneamente promettendo alle rappresentanze delle organizzazioni del personale immediati miglioramenti economici e nello stesso tempo una Commissione che studiasse...

CIUFFELLI, *ministro dei lavori pubblici*. Promise la Camera.

NOFRI. ...le condizioni del personale, Commissione che venne di fatto poi nominata e che oggi funziona. Ma l'attenzione pubblica in quel modo risvegliata, come dissi, verso l'azienda ferroviaria e il suo funzionamento, non poteva contentarsi di questo, e quindi vennero, come si è verificato oggi alla Camera, mozioni e interpellanze di vario genere che si sono in questa circostanza quasi direi fuse per consenso stesso del ministro, col progetto di legge in discussione. Ora noi dobbiamo domandarci se in realtà i fatti accennati e pei quali oggi discutiamo siano stati originati solamente dall'agitazione del personale ferroviario e dalla conseguente minaccia dello sciopero.

No; questi fatti, questi lamenti, queste proteste, questo risveglio di critiche che sono andate fino agli eccessi ed alle esagerazioni che abbiamo sentito poco fa dall'onorevole Cavagnari, hanno un'origine molto più lontana, più profonda e più ragionevole; hanno origine cioè nella costituzione stessa dell'azienda ferroviaria come la volle la Camera nel 1905-906-907, con le leggi che ha fatto, in quegli anni, ed hanno pure origine successivamente dalla discussione che nel 1911 si fece sull'ordinamento ferroviario, che oggi si torna a criticare nello stesso modo e peggio che allora.

Se, per tanto, tali sono le origini, come va che nel 1911 una discussione alla Camera di un mese circa sull'ordinamento ferroviario e sul progetto del ministro di allora, onorevole Sacchi, non ha potuto portare a nessuna conclusione, a nessun rimedio, anzi a quel che pare ha aggravato il male che allora si lamentava?

Come va che il Parlamento allora si è dimostrato assolutamente impotente a provvedere ai mali che esso denunziava?

La ragione evidentemente sta nel fatto che la questione della nostra Azienda ferroviaria di Stato è molto più grave e profonda di quella che non rifletta soltanto il suo ordinamento.

È quindi una illusione il parlare ancora di mutamento nelle forme di questa azienda, come se le forme potessero provvedere alla sostanza e cambiare anche questa.

Dal 1905 ad oggi, come hanno già ricordato, in altre circostanze, quelli che parlano spesso di questioni ferroviarie, l'ordinamento è stato modificato, è stato tormentato, è stato anche disordinato, ma i mali che si lamentano sono rimasti e in parte si sono aggravati.

Si dimentica troppo spesso che l'azienda ferroviaria di Stato, che ha un ordinamento relativamente autonomo, (e ripeto anche oggi che si è fatto bene a darle questa autonomia, perchè i mali lamentati sarebbero anche maggiori se non l'avesse avuta) questa azienda ha dovuto completamente assorbire tutti quanti insieme i difetti, le manchevolezze, le incongruenze del passato, esistenti nelle varie amministrazioni ferroviarie private.

Si pensi solamente che, quando il Governo nel 1905 improvvisò l'azienda di Stato, e dico improvvisò poichè fino quasi all'ultimo giorno in cui scadevano le convenzioni, si trattava ancora con il commendatore Borgnini dell'Adriatica, e date le insistenze del medesimo nel pretendere un dato coefficiente di esercizio si rompevano le trattative con lui e si chiamava immediatamente il commendatore Bianchi per domandargli se avrebbe assunto la direzione delle ferrovie di Stato, non si sapeva nemmeno come la nuova azienda si sarebbe potuta costituire e con quali mezzi e con quali uomini.

Detto questo, si può bene immaginare come si sia potuta creare una Amministrazione quale si è creata. E si può dire anzi, dopo ciò che miracolosamente, per merito di tutti dal più alto funzionario fino all'ultimo del personale, siamo riusciti ad avere in Italia un servizio ferroviario che, indipendentemente dalla spesa, oggi può stare a pari di quello di altre Nazioni.

ANCONA, *relatore*. Questo bisogna riconoscerlo.

NOFRI. Vediamo pertanto quali conseguenze hanno portato queste, diremo così, speciali necessità storiche e di fatto della nostra azienda ferroviaria.

Il Governo non ebbe allora il coraggio, e non lo avrà mai in quanto deve dar

conto al Parlamento di certe sue audacie, di dire a chi assumeva la direzione della nuova azienda ferroviaria, che dovendo riunire quattro Direzioni generali compreso l'Ispettorato delle ferrovie, e quindi (quattro moltiplicato quattro) tutti quanti i funzionari che ne erano a capo, si dovesse solo preoccupare di assumere quei funzionari che riteneva più capaci e di mettere a disposizione del Governo stesso tutti gli altri.

Invece avvenne il contrario. Si impose che tutti i funzionari fossero mantenuti, non solo, ma quello che è più grave nel loro grado rispettivo, trovando loro posto in qualunque modo.

Così si è avuto il curioso fenomeno di una accozzaglia di persone di diversa origine, di diversi criteri e di diversi sistemi di amministrazione che insieme dovevano intendersi e governare un unico ente improvvisato sulla soppressione di altri quattro.

Se pertanto non è avvenuto negli anni 1905, 1906, 1907 qualche cosa di peggio del disservizio ferroviario, cioè la cessazione completa del servizio, dobbiamo ringraziare chi ebbe allora la mente e la forza di dirigerlo e portarlo avanti ad ogni costo. (*Approvazioni*).

Vediamo ora le conseguenze di ciò. È forse vero che l'ordinamento in sè stesso può portare un cambiamento nei rapporti della economia, cioè nel costo dell'esercizio che è veramente così eccessivo in Italia?

Credo che non ci sia da farsi illusioni e che qualunque sia l'ordinamento, il costo dell'esercizio non può cambiare. Non è questione di ordinamento, è questione di funzionari.

Porto subito un esempio. Si parla di decentramento. Sta bene; ed infatti un po' si è decentrato. Ma il decentramento vi porta forse una economia? No. Potrà rendere più rapido il servizio, più snella l'amministrazione, ma non porta economia; anzi porta spesso una maggiore spesa, inquantochè è evidente che ogni volta che dal centro portate alla periferia dei capi, dovrete dar loro dei subordinati, degli uffici, dei locali, ecc., ecc.; sarà tutto un complesso di spese, che non sono che scarsamente compensate dalla diminuzione di attribuzioni della Direzione e dei servizi centrali.

Io non sono contrario al decentramento, anzi sono stato sempre favorevole e l'ho sostenuto; però mi sono convinto della grave illusione in cui cadevo io stesso nel supporre che il decentramento dovesse portare una diminuzione di spesa.

Ma, si dice, e qui veniamo a fissare i termini della questione originaria e principale che è la finanziaria, il rendimento; si dice cioè che in ogni modo il sistema dell'appalto ferroviario ci dava 60 milioni all'anno e ce ne ha dati anche più; mentre oggi siamo scesi da 40 a 27.

Come va dunque, si ripete da tutti, da troppi, che questi 60 milioni all'anno che ci dava lo esercizio privato, non ce li ha dati l'esercizio di Stato?

La risposta è semplice ed in cifre. La Camera sa che si è dovuto votare in sette anni, in varie volte, la bellezza di un miliardo e mezzo circa di spese per il servizio ferroviario; poichè, quando fu assunto era in tali deplorabili condizioni, che mancavano persino le locomotive.

Ora quando si spende un miliardo e mezzo in sette anni e si carica l'esercizio degli interessi e ammortamenti per un complesso di 70 milioni, domando come si può pretendere che l'esercizio debba dare ancora 60 milioni!

E quando si aggiungono ai 70 milioni le spese per il miglioramento del personale per altri 46 milioni, raggiungendosi così una maggior spesa che supera i 100 milioni sempre in sette anni, è possibile far confronti?

Mi dispiace che l'onorevole relatore così intelligente e competente in materia ferroviaria, per una certa sua fissazione antica che notai fin da quando ebbi il piacere di conoscerlo, abbia portato questo confronto.

ANCONA, *relatore*. No, ho riportato il confronto esatto dei rendimenti nei diversi esercizi di Stato, come si deve fare per stabilirlo fra termini omogenei. E lei deve riconoscere che questo è un criterio giusto.

NOFRI. Giusto, non lo nego: ma ella nota però che l'azienda è stata scaricata di circa 30 milioni. Ma questo sgravio che io trovo giustissimo, non ha rapporto alcuno con le ferrovie private, ma con quello che costavano le ferrovie nel 1909 e quello che costano oggi.

ANCONA, *relatore*. D'accordo.

NOFRI. Pertanto paragoni colle cessate aziende private non se ne possono fare. Oggi lo Stato italiano, per avere delle ferrovie, che siano alla pari con gli altri Stati, e soprattutto che rispondano all'aumento enorme del traffico avvenuto dal 1905 ad oggi, tanto che i prodotti sono andati crescendo da 350 milioni a circa 600, ha speso un miliardo e mezzo. Si dice: ha speso male. Ma di chi è la colpa? Ma chi è che spenderebbe bene un miliardo e mezzo in sette

anni? Si è pagato gran parte del materiale più caro; si è dovuto affrettare tutte le forniture, si è dovuto ad un certo momento comprare anche quando non conveniva. E quando si fa a precipizio, me lo insegnano tutti, si fa male. E di chi è la colpa, ripeto? La colpa è del caso e dei Governi insieme che non provvedevano in tempo.

Ma oggi è venuto il momento di concludere, di andare avanti con pace e tranquillità. Ed allora ecco il rimedio che si porta ancora avanti. Si ritorni sull'ordinamento. Alcuni ritornano sopra il progetto che era stato presentato dal ministro Rubini, come ha ricordato l'onorevole Cavaignari, pel Ministero delle ferrovie. Ma tale riordinamento, questo Ministero delle ferrovie che cosa farebbe? Farebbe risparmiare le spese di esercizio? No. Si tratterebbe solo di mettere il ministro in più diretto rapporto coi deputati, e questo soddisferebbe più facilmente i desideri di questi ultimi e darebbe al ministro il mezzo di crearsi o mantenersi la sua maggioranza. Non c'è altro che questo, ed è molto poco e molto male che avvenisse.

Oggi il ministro dei lavori pubblici, tutte le volte che ha delle richieste, delle secature, deve rivolgersi alla Direzione delle ferrovie cercando di ottenere quanto può, ma non può fare delle pressioni, non può imporsi alla Direzione perchè, oltre al direttore generale, c'è un Consiglio di amministrazione responsabile; e, per conseguenza, quasi senza volerlo viene a diminuire quelle ingerenze parlamentari, che diventerebbero formidabili il giorno in cui il ministro delle ferrovie fosse il vero e il solo capo ed arbitro che vuole ed ordina al suo inferiore, il direttore generale. Se si vuole fare, si dice, dell'Amministrazione delle ferrovie, un'azienda industriale rapida, svelta, che corrisponda al suo scopo, si abolisca l'Amministrazione attuale autonoma, e si metta il ministro al suo posto per poter fare tutte le economie possibili.

Ma, onorevoli colleghi, sapete quanti ministri in sette anni sono passati davanti al direttore generale? Otto, e quasi nessuno è riuscito ad arrivare in tempo, prima di andarsene, a capire bene l'azienda che doveva sorvegliare.

Ora volete ammettere un'azienda di quella delicatezza, di quella importanza, di quella vastità abbandonata in tal modo alla mutabilità dei ministri, e nella quale la Direzione generale non avrebbe più alcuna facoltà? Mi spavento solo a pensarci. Tanto

vero che l'onorevole Rubini, quando propose il Ministero delle ferrovie, non propose affatto che venisse abolita l'autonomia, ma la conservava, la correggeva, facendo presiedere il Consiglio di amministrazione o dal ministro o dal sottosegretario, perchè il ministro fosse sempre informato di tutto quello che si faceva. E l'onorevole Rubini provvedeva a togliere di mezzo l'eccessivo aggravio che colla Amministrazione ferroviaria ha oggi il ministro dei lavori pubblici, il quale oggi è possibile, non umanamente, che possa occuparsi di tutto.

Ed in tal modo, con la creazione del Ministero delle ferrovie, veniva non solo a stabilire una divisione ed un alleggerimento di lavoro ma soprattutto a mettere l'Amministrazione delle ferrovie in più diretto contatto col ministro, per porlo in grado di occuparsene e di parlarne alla Camera con maggiore competenza e sicurezza.

L'onorevole Rubini, come vedesi, non ha pensato affatto, per rimediare a certi inconvenienti, ad abolire l'autonomia ferroviaria. Del resto una prova che l'autonomia, corretta o no, è utile, la abbiamo nei risultati della Commissione nominata dal Governo nel 1911, che doveva riordinare l'azienda ferroviaria. Io ho fatto parte di quella Commissione e, in pochi mesi, ho imparato quello che non avrei imparato in tutta la mia vita in fatto di rapporti veri e reali tra l'azienda di Stato, il Parlamento ed il Paese. Perchè questa Commissione, per volontà della Camera, fu composta, non solo di uomini dei due rami del Parlamento, ma fu ingrossata, anzi composta in maggioranza di rappresentanti dell'industria, del commercio, dell'agricoltura e di un rappresentante della Confederazione generale del lavoro. Ebbene si doveva decidere come si sarebbe compiuto il decentramento e come dovessero essere distribuiti gli uffici e quali soppressioni soprattutto si dovessero fare degli uffici stessi e quali tagli energici praticare nella burocrazia. A questo proposito io avevo proposto un vero e proprio progetto organico (che avevo esposto già alla Camera) contenente diversi provvedimenti, e col quale si veniva ad abolire negli uffici centrali circa duemila funzionari, con una economia di 8 milioni, ritenendo che fosse questa la massima possibile economia che si potesse raggiungere in fatto di sfrondatezze burocratiche.

Ero entrato in quella Commissione con la fiducia che questa avrebbe avuto la facoltà di consigliare il ministro con proposte

tali da non servire a piccoli scopi, ma a conseguire veramente utili ed importanti riforme. Ebbene, quale delusione! Non ottenni nulla. Mi trovai di fronte a rappresentanti che erano venuti esclusivamente per difendere il proprio campanile, il proprio ufficio, la propria direzione, il proprio servizio. Non fu possibile far diminuire un solo ufficio, un solo impiegato! E poi mi parlate di Parlamento, di paese, di questa volontà suprema che si ha di fare le economie, di sfollare la burocrazia. Ma là dentro, ripeto, trovai, volontari o non, i più tenaci difensori della burocrazia senza saperlo, perchè dicevano: volete mandar via 50 impiegati da una città? Ma dovete mandarne altri 50 da un'altra città! Se abolite una Direzione compartimentale, dovete mantenere nel luogo dove risiede la stessa quantità di impiegati in servizio: se discentrate questo ufficio, se vi diminuite 20, 30, 50 impiegati, dovete sostituirli in qualche modo.

Ma è sul serio che si parla di riforme, di riordinamenti e di economie, soprattutto quando la resistenza vera, principale, l'abbiamo nello stesso paese e in coloro che lo rappresentano e che fanno parte delle Commissioni nominate all'uopo?

E non crediate che io non trovi che ciò è umano; è anzi umanissimo, ma trovo che ciò impedisce quello che noi chiediamo a gran voce.

E porto un altro esempio per dimostrare quanto ho affermato. A furia di discutere in detta Commissione, si venne una buona volta nel concetto che il funzionamento delle divisioni compartimentali era duplicato con quello delle sezioni.

Io fui tra quelli che sostennero il mantenimento delle sezioni, abolendo compartimenti e divisioni e demandando alle sezioni stesse le facoltà degli uni e delle altre, in modo che le sezioni corrispondessero direttamente con i servizi a Roma, a Firenze e a Torino.

Dall'altra parte si sostenne invece il mantenimento delle divisioni abolendo le sezioni per mantenere il lusso della Direzione compartimentale alle sedi che lo avevano e soprattutto per non diminuire il numero degli impiegati addettivi; quindi il compartimento trionfò ancora una volta, le sezioni furono abolite ed annesse alle divisioni. Ma credete forse che almeno si siano risparmiate le spese delle sedi delle sezioni sopresse? Nemmeno per idea; l'agitazione in quelle tali località che perdevano le sezioni fu tale e le pressioni dei rispettivi de-

putati tante, che si ricorse allo espediente di discentrare una parte dei Controlli-prodotti, che risiedono nelle loro riconosciute utilissime unità accentrate a Torino e Firenze, per poter mandare altrettanti impiegati, quanti erano quelli delle sezioni, nelle sedi dove si trovavano prima della loro soppressione!

Non parlo poi dei danni e degli inconvenienti prodotti da queste successive riforme; porto soltanto dei fatti per dimostrare le enormi difficoltà che si infrappongono all'attuazione loro e per rilevare che la colpa che noi andiamo a cercare in alto, come il bestemmiatore che bestemmia Dio, quella colpa la dobbiamo cercare in noi stessi nel Parlamento e nel paese.

E oggi è possibile fare delle economie dopo il fiasco fatto dalla Commissione del riordinamento ferroviario? È possibile che queste economie vengano fuori dalla nuova Commissione d'inchiesta? Per conto mio non ho molta fiducia pur approvando la Commissione d'inchiesta. Comprendo come certe proposte si facciano, ma comprendo anche come non possono avere risultati pratici. Il rimedio più semplice e ripetuto è spesso quello che conclude meno di nulla.

Ho fatto parte di una delle più grandi Commissioni di inchiesta che abbia avuto l'Italia: quella sulla marina da guerra che durò tre anni; ed ho potuto constatare che tutti i mali che si erano riscontrati specialmente nella burocrazia e che si erano bollati nella relazione del nostro ex collega Franchetti, oggi al Senato, furono mantenuti tali e quali; un beneficio solo fece la Commissione d'inchiesta, quello di provvedere alle manchevolezze del naviglio e del suo armamento ed alla carriera dei suoi ufficiali. Cosicché, mentre essa aveva avuto soprattutto per iscopo di cercare di semplificare e di fare delle economie, questo scopo fu completamente frustrato perchè anzi propose delle nuove spese, sia pur necessarie, ma sempre tali!

Ricordo che due anni dopo, quando già si era iniziato il rinnovamento del naviglio radiando le navi che non potevano più funzionare e provveduto a molte manchevolezze del personale, trovai in treno un ufficiale di marina il quale mi strinse la mano e mi disse: onorevole Nofri, avete fatto colla vostra inchiesta tanto bene alla marina, al naviglio e a noi che non ve lo potete nemmeno immaginare. E vi ringrazio vivamente.

Questo dimostra che mentre l'inchiesta

era stata fatta per un dato obiettivo, come sarebbe quello che si è proposto per le ferrovie, invece ne raggiunse un altro.

Eppure è bene che anche l'inchiesta per le ferrovie si faccia, perchè è l'unico mezzo per mettere in pubblico i mali di cui soffre l'Amministrazione ferroviaria, le difese e le spiegazioni di questa e, per la quarta volta, i rimedi all'uopo necessari. Pei quali, ripeto, non si tratta di cambiare forma ma di mutare o sopprimere funzioni.

Ora veniamo alle funzioni e alla sostanza. C'è in Italia un ministro, e ci sarà dopo il risultato della Commissione d'inchiesta, che avrà il coraggio di affrontare la burocrazia e di abolire, per esempio, in gran parte i controlli? Purtroppo in Italia non si vive che di controlli in modo che, per risparmiare la somma di 10 lire, se ne spendono 30.

Basti dire che da quando esiste l'azienda di Stato si sono aumentati mille impiegati, che costano 3 milioni e mezzo all'anno, esclusivamente per i controlli che lo Stato ha aggiunto a quelli che già esistevano con le Società private.

Mi diceva una volta un altissimo funzionario che era stato per diversi anni in Inghilterra da giovane per compiere la sua educazione tecnica, che, venuto in Italia per entrare nelle ferrovie, spintovi dalla urgenza di lavorare per vivere, mandò a chi di dovere tutti i suoi documenti insieme alla fedina penale; ma gli risposero che questa fedina era di data troppo antica e ce ne era bisogno di una di data più recente. Egli osservò che non poteva averla perchè era stato negli ultimi anni in Inghilterra; ma gli altri replicarono che senza quel documento non sarebbe stato accettato. Egli allora, si rivolse, per un'amicizia che aveva suo padre, al generale Menabrea che allora era nostro ambasciatore a Londra in quanto il padrone dell'officina nella quale egli aveva lavorato non comprendeva nemmeno la natura del certificato che gli si richiedeva, non essendovi in Inghilterra l'uso di tali documenti. Il generale Menabrea mandò egli stesso in luogo e vece delle autorità inglesi un certificato che poteva equivalere alla fedina penale; e oggi l'uomo di cui parlo è il direttore generale delle ferrovie. Si deve quindi a quello espediente del generale Menabrea se abbiamo la fortuna di avere a capo delle ferrovie uno dei migliori e forti valori che vantino le nostre Amministrazioni statali. In Italia si credono tutti birbanti fino a prova in contrario, mentre

si dovrebbero ritenere tutti galantuomini fino a prova in contrario.

I controlli sono fra noi una specie di vita, una specie di ragione di essere delle nostre aziende.

Ora c'è un uomo che possa ordinare una riduzione qualsiasi di questi controlli? La Commissione pel riordinamento aveva detto a sè stessa: Dal momento che per la gran mole dei documenti riguardanti le spese da esaminare da parte della Corte dei conti, non si può avere la relazione del bilancio consuntivo delle ferrovie se non parecchi anni dopo, facciamo in modo che il riscontro delle spese stesse sia fatto sul luogo appena eseguite da funzionari della Corte medesima, alla sua diretta dipendenza e distaccati presso le Divisioni dei vari servizi ferroviari. La proposta in conseguenza pareva dovesse essere accolta; ma quando si trattò di attuarla vi fu chi disse: ma questi impiegati per quanto dipendenti direttamente dalla Corte dei conti, non potranno avere la forza e il coraggio di opporsi ai superiori che sono nelle ferrovie. Ma come? Se dipendono direttamente dalla Corte dei conti, noi si obbiettava, per quale ragione non debbono avere il coraggio di criticare, di obbiettare, di respingere anche le spese che vengono fatte?

Ebbene, quella meschina osservazione oppositrice era venuta da parte del Governo attraverso i suoi rappresentanti e bastò per trionfare; di modo che oggi la Corte dei conti, con un ufficio suo speciale è ancora incaricata qui a Roma di ricevere da tutte le parti d'Italia i documenti e di controllarli; anzi, un giorno volle ordinare il controllo su tutti i fogli di paga, ignorando probabilmente quello che era l'azienda ferroviaria. Ebbene arrivarono alla Corte dei conti dieci tonnellate di carta.

La Corte dei conti si arrestò di fronte a questa barricata - e quel controllo (inutile del resto) non si fece più.

Ora se nemmeno la semplificazione dei controlli è stata possibile, io mi domando come sarà possibile far qualche cosa di più radicale per semplificare l'azienda e quindi economizzare? Io non lo vedo ammenochè non si impari a resistere a questa tendenza naturale, ma elettorale e politica di volere, dopo aver gridato contro il funzionario, mantenerne le funzioni e per conseguenza gli uomini.

Il controllo potrebbe essere diminuito, ridotto al punto di avere non mille impiegati ma cento; si dovrebbero diminuire na-

turalmente nel funzionalismo centrale, come io l'aveva proposto, parecchi capi servizio, capi divisione e quindi conseguentemente parecchi uffici. Ma che cosa avverrebbe? La resistenza di quelli che dovrebbero essere soppressi. È evidente, tutti i deputati si affollerebbero al Ministero dicendo: per carità, voi rovinate tutta questa povera gente! Ma no, non si rovina nessuno; andranno a casa con i due terzi di stipendio, con la pensione. Ma allora verrebbero i paesi e le città che credono di morire di inedia, se mancano loro 10 o 20 impiegati. Io mi domando quindi ancora una volta: dopo ciò, possiamo seriamente sperare in una Commissione d'inchiesta? No. Eppure sono io stesso che vi dico: si nomini la Commissione d'inchiesta e venga fuori con delle proposte; discuteremo allora come potremo metterle in attuazione e vedremo se è vera quello che ho detto oggi.

Intanto il Governo e la relazione della Giunta dicono che le spese per le ferrovie aumentano e soprattutto per il personale. L'onorevole Ancona ha fatto un prospetto dal quale risulta che il personale ha avuto in 8 o 9 anni circa di esercizio, compresi gli aumenti del 1902, più di 70 milioni.

Ma tutta questa constatazione dell'onorevole Ancona non porta mica, come parrebbe a prima vista, ad una specie di rimprovero verso il personale che è troppo pagato. No; l'onorevole Ancona riconosce che il personale ha avuto un miglioramento, ma aggiunge che non basta, tanto vero che approva nella sua relazione il progetto presentato dall'attuale Ministero.

Ora, quando il Ministero ha presentato quel progetto, ha creduto proprio, come ho già detto in principio e come del resto è naturale sia avvenuto, di calmare per un momento l'agitazione del personale, o ha creduto di fare opera veramente rispondente ai bisogni del personale anche per l'avvenire?

A me dispiace di dirlo, ma l'onorevole ministro non ha raggiunto lo scopo, perchè al riguardo egli ha fatto una improvvisazione, egli ha detto ai rappresentanti del personale: Lo Stato oggi come oggi non può spendere più di 15 milioni.

CIUFFELLI, *ministro dei lavori pubblici*. Permetta, io non l'ho detto ai rappresentanti. Per la storia, io ricordo che prima che vedessi i rappresentanti del personale, il Ministero, appena presentatosi alla Camera, annunciò quel provvedimento. Questo per l'esattezza.

NOFRI. Con le mie parole io non voleva far supporre che prima non lo avesse detto alla Camera...

CIUFFELLI, *ministro dei lavori pubblici*. Ma è la seconda volta che parla inesattamente dei rappresentanti.

NOFRI. Ella ha parlato ai rappresentanti dopo le dichiarazioni fatte dall'onorevole Salandra alla Camera; ma l'onorevole ministro dei lavori pubblici ha aggiunto di suo anche questo, che con questi 15 milioni una parte, circa la metà, sarà destinata a portare tutte le paghe a tre lire.

Ora l'onorevole ministro si è meravigliato del come la rappresentanza del personale che è stato da lui la prima volta, quello che si è mantenuto anche dopo, come prima, sempre nella correttezza più legale, sia proprio quello che è andato via da quel colloquio malcontento e non ne ha forse compresa la ragione. La ragione era questa: la distribuzione degli otto milioni circa portando a tre lire tutte le paghe minime, quale risultato dava? Che si venivano a beneficiare circa ventimila agenti guardiani della linea ed altri che per le loro condizioni speciali di stare in campagna, di avere l'alloggio e per varie altre ragioni, come per avere la moglie che guadagna altri ottanta centesimi, venivano ad avere una condizione economica superiore a tutti quei disgraziati manuali, frenatori ecc. mentre questi ultimi non ricevono di quegli otto milioni, che una parte non corrispondente alle loro condizioni di vita o di residenza.

Ora che cos'è avvenuto? Che quelli che non avevano chiesto niente si vedono capitare quel regalo dell'aumento perchè ha no oggi lire 2.84, senza l'alloggio, calcolando sedici centesimi, e avranno domani lire 3.35; mentre tutti quelli che vivono nelle grandi città con l'aumento e anche con l'arrivare a lire 3.35 massimo hanno appena di che vivere.

Ora, evidentemente, mentre in tal modo si è apparentemente fatto ritenere che si venissero a beneficiare solamente gli umili, con gli otto milioni si sono sì beneficiati gli umili, ma con sproporzionale vantaggio degli umili degli umili, cioè di quelli che essendo a parità di umiltà si trovano in condizioni di vita e di mestiere tali da dovere aver per forza di cose un aumento maggiore.

Ora, onorevole ministro, so che questa constatazione deve essere stata fatta, ed è stata fatta anche a lei, prima che il progetto di legge fosse presentato alla Camera, tanto vero che il personale, in generale, ha

accolto poi con vera gioia la nomina di una Commissione *ad hoc* per studiare gli organici dei ferrovieri, e per vedere quali economie e quali migliorie apportare...

CIUFFELLI, *ministro dei lavori pubblici*. Ma -i capisce che l'aumento dei minimi non risolve tutto!

ANCONA, *relatore*. Bisognava cominciare così.

NOFRI. . . perchè hanno detto che in tal modo si rimedierà a quello che è stato, non dico mal fatto, ma mal distribuito.

Ma per rimediare a quello che è stato mal distribuito ci vogliono degli altri milioni. Ed allora le spese aumentano, dice il relatore, e come si fa ad arrestare questo aumento? O tariffe aumentate, o soppressione graduale del versamento al Tesoro da parte dell'azienda ferroviaria.

Diciamo francamente quello che realmente sarà: quello che è necessario purtroppo è che si aumentino le tariffe, e che insieme si sopprima il versamento al Tesoro.

ANCONA, *relatore*. È già soppresso.

NOFRI. No, ci sono ancora in fondo 27 milioni annui.

Ma direte voi: come va che questa Italia ha le ferrovie che costano così enormemente, che pur non pagando il proprio personale come all'estero, viene a non poter ricavare, non dico l'interesse del capitale impiegato (non se ne è mai parlato neanche per il passato), ma nemmeno a ricavare un legittimo utile da versarsi al Tesoro?

Lo sapete perchè? In Italia l'impianto ferroviario costa quasi tre volte di quello che è costato in tutte le altre nazioni. Perchè l'Italia è fatta così! Non l'abbiamo fatta noi, e tutto dipende dalla sua disgraziata configurazione geografica che ci ha posto in condizioni tali da farci spendere molto più di quello che abbiamo speso all'estero anche in fatto di ferrovie.

Ma anche l'esercizio costa di più per le stesse ragioni per le quali è costato molto di più l'impianto, e costa più che all'estero indipendentemente dalle paghe del personale.

Si pensi che non vi è paese in Europa che abbia tanti passaggi a livello come l'Italia, e quindi tanto personale corrispondente. Si pensi che nessun paese, almeno io credo, ha tante gallerie, tante acclività e tante curve quante l'Italia; si pensi che non c'è nessun paese che ha tante zone malariche come noi. Basta questo per dimostrare perchè l'esercizio costi di più.

Ma vi è di più. A tutto questo bisogna aggiungere che il traffico in Italia è molto inferiore a quello che hanno all'estero con eguale potenzialità ferroviaria.

Il nostro traffico veramente forte e redditizio, noi lo sappiamo, si svolge per tutto l'anno solamente in una plaga: solamente nell'Alta Italia. C'è poi un traffico redditizio ma che si svolge solo in certe stagioni nel resto d'Italia.

Ora in queste condizioni noi avremmo bisogno, dal momento che il nostro impianto è costato di più, che il nostro esercizio dovesse costare di più, e per le ragioni che ho detto ed anche un po' per gli errori e gli sperperi che abbiamo commessi, noi avremmo bisogno, dico, di aver un traffico sempre crescente e maggiore. Ma allora a quali conseguenze si arriva? Perchè è tutta una catena. Se il nostro traffico aumentasse quanto sarebbe necessario, una gran parte del nostro servizio non funzionerebbe più, e dovremmo fare quello che non si è ancora fatto, e si va sempre studiando ancora, cioè i doppi binari di cui ho parlato tante volte alla Camera.

Abbiamo la Genova-Spezia, la Genova-Ventimiglia, ancora a un solo binario, non parliamo dell'Arezzo-Firenze, e sono linee con un traffico che supera già le 100 mila lire a chilometro. Ma di fronte a questo, sapete che c'è? La bellezza di 300 milioni da spendere!

I nostri padri che hanno fatto la Spezia-Genova, se avessero avuto il naso un palmo più lungo avrebbero preveduto che quella era una linea di grande traffico ed avrebbero lasciato il posto per il doppio binario, mentre oggi andate a vedere su quella linea, quali lavori colossali si devono fare per costruire il doppio binario. Ed altrettanto per la Genova-Ventimiglia.

Ed anche ammesso dunque che si arrivi, come ci si arriverà, al forte aumento del traffico italiano e tale da poter compensare la spesa attuale, noi allora dovremo spendere ancora di più per gli impianti che adesso mancano, senza contare che vanno aggiunti tutti gli ampliamenti dei piani caricatori, delle stazioni, e via via.

Insomma la civiltà ci ha sopraffatti con i suoi bisogni, con le sue esigenze, e la ricchezza industriale e la produzione nostra non sono andate di pari passo. La civiltà ha fatto dei passi giganteschi, geometrici, e la produzione e la ricchezza nostra hanno fatto dei passi aritmetici.

ANCONA, *relatore*. Troppi errori ferroviari abbiamo commessi noi.

PERRONE. Ma pensate che con tutti gli errori sono le ferrovie che hanno dato l'unità morale alla Patria, che hanno avvicinato il nord al sud! Era un dovere!

ANCONA, *relatore*. Sì, ma bisognava compierlo questo dovere senza fare tanti errori quanti se ne sono fatti.

NOFRI. Il Governo intanto propone per adesso, per fronteggiare i miglioramenti al personale, l'aumento delle tariffe. La Commissione l'accetta senz'altro e dimostra come per i viaggiatori le nostre tariffe non siano poi così alte come si è sempre detto, e che specialmente nei rapporti delle grandi distanze, abbiamo delle tariffe più basse. Ed è vero.

Ed aggiungerò qualche cosa di più, che anche per le merci tanto a piccola che a grande velocità, ma soprattutto a piccola, le nostre tariffe sono inferiori a tutte quelle delle nazioni che ci circondano.

Questa sembrerà una novità. In Italia siamo sempre abituati a dire che si paga tutto di più. All'estero non si paga niente, le merci viaggiano quasi gratis. È una specie di autodiffamazione, che purtroppo è una nostra caratteristica anche per tante altre cose.

Non è vero: in fatto di tariffe, per le merci almeno, si deve constatare che le nazioni che ci circondano, Francia, Svizzera, Germania, Austria-Ungheria, hanno tariffe superiori alle nostre ed in queste proporzioni: Per le spedizioni a collettame, l'Austria ha una tariffa del 26.94 per cento, superiore alla nostra, la Francia del 17.46, la Germania del 33.30, la Svizzera del 55.80.

Per spedizioni di almeno 5 tonnellate, l'Austria ha una tariffa superiore alla nostra del 26.62 per cento, del 3.68 la Francia, dell'1.38 la Germania, del 43.76 la Svizzera. La Svizzera è la più cara.

Per spedizioni di almeno 10 tonnellate l'Austria paga il 7.23 per cento in più, la Francia l'11.06, la Germania l'8.06, la Svizzera il 25.38.

Le nostre tariffe merci, ripeto, sono inferiori a quelle delle nazioni che ci circondano.

Conseguentemente, anche l'aumento che si propone, che è pur lievissimo per quanto riguarda le merci, non può spostare niente assolutamente nei rapporti dell'estero, e non può nemmeno aggravare il nostro traffico, perchè, ripeto, è assolutamente lieve.

Certo però che io su questo terreno non mi spingerei troppo avanti per la semplicissima ragione che già ho detto: che noi non abbiamo la ricchezza e la produzione che si ha all'estero; e quindi non credo che da noi si possano pagare delle tariffe elevate. Anzi, noi abbiamo un interesse a chè le tariffe siano piuttosto basse, perchè lo sviluppo dei traffici sia più facile. Noi abbiamo poi un'altra condizione specialissima, quella della necessità delle tariffe differenziali, che sono una cosa assolutamente indispensabile per il nostro Paese per mettere in rapporto il Nord col Sud.

È a questo proposito noto che, oltre a questo vantaggio di tariffe inferiori per le merci, noi abbiamo un altro vantaggio che è costato molto alle ferrovie, e di cui nessuno si è accorto: le tariffe eccezionali.

Si è discusso alla Camera (c'ero anch'io) a proposito dei vini, quando giustamente le province meridionali chiesero, in un periodo di vera crisi, di abbondanza di produzione, e mancando le spedizioni all'estero, perchè anche in Francia e altrove si era in abbondanza, un provvedimento, per vedere di smerciare più facilmente i vini meridionali nell'Alta Italia dove, lo sanno tutti, si beve per lo meno dieci volte di più di quel che si beve nelle province meridionali. Quindi è successo questo: la Camera ha approvato, ed ha istituito le tariffe eccezionali, le quali, niente di meno, vogliono dire un ribasso del 40 per cento sulle tariffe ordinarie. Ma che cosa è avvenuto? Che nell'Alta Italia tutti i produttori di vini si sono spaventati di questa concorrenza, che secondo loro sarebbe stata eccessiva ai loro vini da parte dei meridionali, e hanno chiesto anche loro un ribasso. E il Governo, come succede in simili casi, accontentò anche loro, e diede il 20 per cento di ribasso; di modo che nelle province meridionali fino a Castellammare Adriatico, per mandare dei vini a nord di quella stazione, c'è un ribasso sul trasporto del 40 per cento sulle tariffe ordinarie; e da Castellammare in su, del 20 per cento. E questo ha voluto dire un 20 o 25 milioni a carico delle ferrovie, vale a dire un corrispondente minore incasso delle ferrovie stesse.

Questo ho citato per dimostrare che le proposte del Governo per quanto riguarda l'aumento delle tariffe sono da accettarsi per provvedere almeno in parte ai miglioramenti, perchè, come è dimostrato, in Italia noi non siamo in condizioni di non

poter pagare delle tariffe più elevate delle attuali.

Ho aggiunto però che questo non basterà perchè, ripeto, il tesoro dovrà, poco per volta, aumentando le spese, abituarsi a rinunciare ai 27 milioni.

Il personale, si dice, oramai dovrebbe accontentarsi di quello che ha avuto. Le classi che vanno al disopra delle tre lire, dovrebbero persuadersi che si può vivere anche in quelle condizioni. Il personale dovrebbe adagiarsi nello *statu quo*, e attendere che una grande ripresa del traffico e le migliori condizioni del tesoro italiano, possano permettere di soddisfarlo maggiormente.

Orbene, io non ho avuto e non ho, specialmente oggi, alcuna tenerezza eccessiva congenita verso il personale in genere, e tanto meno verso i singoli che dirigono le sue organizzazioni, perchè devo riconoscere che gli uni e le altre hanno commesso in questi ultimi anni molti errori, i quali non hanno solamente (e sarebbe poco, perchè quando si lotta si sa che non si guadagna in amicizie) non hanno solamente alienato da loro una buona parte del Paese e della Camera, ma soprattutto hanno disorganizzato, scoraggiato, demoralizzato addirittura il personale medesimo preso in massa. Quindi io, come vedete, non ho veli e pregiudizi in proposito; ma devo riconoscere per la vita che io faccio e per il modo col quale ho avuto occasione di vedere la questione ferroviaria sotto tutti gli aspetti: da impiegato ferroviario, da organizzatore di ferrovieri, sotto l'aspetto di deputato nei rapporti del Paese, sotto la veste di studioso in generale del progresso di questa azienda nella sua forza, nel suo ordinamento; devo dunque riconoscere e persuadermi che in realtà oggi il personale si trova in disagio grave, non tanto perchè le paghe complessivamente prese e portate alla media come si fa sempre nelle relazioni, siano addirittura miserrime, ma perchè si trova così squadrato nelle sue varie categorie da giustamente lamentarsi e protestare. Perchè è avvenuto questo: si sono aumentate, ed era giusto, ed era logico, sempre giustamente dal 1911 ad oggi, le paghe minori.

Si è fatto di più. Fra il 1911 e il 1914 la Direzione generale, valendosi di una sua facoltà, ha portato gli stipendi di 1,350 a 1,500, come prima paga di coloro che sono veri e propri impiegati come l'aiuto applicato. Ma questo, che cosa ha prodotto? Una

sperequazione, quindi un disagio, un lamento, un preteso danno per tutti quelli che si trovano al di sopra.

Ma, è evidente che uno il quale da dieci anni lavora, e che è arrivato in dieci anni soltanto a 1,800 lire, e si vede arrivare dal di fuori un bel giovanetto che prende subito 1,500 lire e arriva quasi a lui, è evidente che senta subito il disagio. Egli non capisce questo, e dice: ma se è vero che oggi la vita costa di più per uno di venti anni, costa proporzionalmente di più anche per uno di quaranta anni; anzi, ancora di più per quest'ultimo, il quale ha famiglia, mentre l'altro non l'ha, il quale ha maggiori esigenze che non l'altro. Quindi, questa sperequazione è quella che maggiormente ha provocato il movimento, che poi ha degenerato per una parte in forme di protesta eccessive.

E un altro fatto (e io mi limito a questi due soli) ha contribuito ad aggravare la situazione, ed è la questione morale. Qui, me lo permetta l'onorevole ministro, perchè non si parla di lui, ma si parla dei Governi che l'hanno preceduto, la colpa è tutta del Governo. Guardate infatti. Nel 1911 la Camera, dopo una lunga discussione, riuscì ad approvare la cosiddetta rappresentanza del personale: si disse: è bene che il personale tutto quanto, sia organizzato o non organizzato, venga ad avere una rappresentanza la quale sia legalmente eletta, legalmente costituita, e venga a contatto diretto con la Direzione generale. Anzi si aggiunse: questo porterà per naturale conseguenza a una maggiore organizzazione del personale stesso, perchè evidentemente, per poter fare delle elezioni in tutta Italia e poter trionfare con un certo indirizzo piuttostochè con un altro, ci vuole un'organizzazione.

Ed ecco di qui la necessità, anche per coloro che non erano organizzati, di organizzarsi, sia per categorie, sia per ragioni di criteri economici o altro.

La rappresentanza fu eletta, e fu subito combattuta dalla parte più estrema politicamente ed economicamente parlando, del personale ferroviario, in quanto essa vide in ciò un fiaccamento dell'organizzazione intesa quale azione diretta. Si temeva sopra tutto una collaborazione del personale colla Direzione delle ferrovie perchè, come avviene sempre a tutti coloro che protestano contro un potere che sta in alto, il giorno che si trovano vicini a quello e che possono discutere, non dico che debbano andar via persuasi, ma vanno via con intenzioni

meno feroci di quelle che non avessero quando sono arrivati vicini a quel potere. Quindi, questo congegno avrebbe dovuto provocare necessariamente una vera pacificazione e una intesa su tutte quelle questioni di minore importanza, specialmente di categoria. Ora, questo non è avvenuto. Perchè?

Per questo: le prime sedute furono brevissime e cordiali; la Direzione generale fece delle promesse fra le quali quelle della buona uscita e dell'orfano-trofito contenute nella legge del 1911.

Si prepara il progetto e va al Ministero, e lì si ferma. La Direzione generale deve convocare questa rappresentanza per comunicarglielo e sentire i suoi desiderati. Ma per questo occorre che il ministro lo presenti alla Camera perchè non si crei un conflitto costituzionale, cioè che un potere, che non è la Camera, discuta un progetto di legge prima che sia venuto alla Camera stessa. E il ministro non lo presenta nè alla Camera nè alla Direzione generale. Avviene così che la rappresentanza non si convoca per un anno e mezzo, e la parte estrema grida giustamente: vedete turlupinatura! Vi hanno detto che la rappresentanza del personale avrebbe dovuto funzionare ed invece non la convocano neppure per esaminare i provvedimenti più necessari.

Io ricordo che interpellai alla Camera l'onorevole ministro dei lavori pubblici di allora sulle ragioni di questo fatto e sulle conseguenze gravi che avrebbe potuto portare perchè la prima volta che fu convocata la rappresentanza dei ferrovieri, il progetto era già stato approvato dalla Camera; e quindi vi fu una vera e propria ribellione di una parte dei rappresentanti contro la Direzione.

Infatti che cosa doveva fare questa? Scoprire il ministro e dimettersi; invece ha coperto il ministro, è rimasta al suo posto ed ha preso tutte le maledizioni e tutte le invettive che potesse ricevere. È arrivata fino al punto di dovere sciogliere la seduta e ritirarsi.

Interrogai l'onorevole ministro di allora che rispose, ripeto, che assumeva tutta la responsabilità di questo ritardo. (*Interruzione del deputato Sacchi*).

Aggiunse che anzi quel ritardo aveva portato ad un miglioramento del progetto di legge, tanto è vero che il progetto di legge... (*Interruzione del deputato Sacchi*).

Intanto questa mancanza di convocazione, questa trascuratezza nell'aver per-

nesso alla rappresentanza di poter discutere...

SACCHI. Non era possibile che si presentasse un progetto di legge alla rappresentanza del personale.

CIUFFELLI, *ministro dei lavori pubblici*. Bisogna stabilire quello che si può sottomettere alla rappresentanza del personale.

NOFRI. La rappresentanza del personale doveva essere sentita, giacchè essa poteva avanzare dei desiderati, portare dei consigli alla Direzione generale.

Io non discuto le ragioni di quello che si è fatto; dico quale è stata la causa per cui la rappresentanza del personale si è disgustata.

SACCHI. La rappresentanza del personale è stata istituita con l'idea che fosse l'espositrice e la dimostratrice delle necessità del personale. Invece fu interpretata come se dovesse essere un potere, un po' legislativo e un po' esecutivo. Questa è la vera ragione di ciò che è avvenuto. Era una rappresentanza consultiva..

CIUFFELLI, *ministro dei lavori pubblici*. Di cui il Governo aveva il diritto di stabilire l'ordine del giorno.

SACCHI. ...ed invece ha ritenuto di essere una vera e propria rappresentanza parlamentare.

È stata chiamata per scherzo dai giornalisti il Parlamentino, e ha creduto di esserlo davvero!... (*Approvazioni*).

NOFRI. Sono d'accordo nel ritenere che una parte del personale desiderasse che questa rappresentanza avesse anche una funzione che non doveva avere; ma non sono d'accordo nel fatto specifico che lo scoppio delle ostilità sia dovuto esclusivamente a ciò. Tanto è vero che l'onorevole Sacchi sa meglio di me che il personale si è sempre trovato diviso in due parti, quella che riteneva si dovesse tenere la rappresentanza nei limiti della legge, e quella che diceva facciamo piuttosto l'ostruzionismo e andiamo via... (*Commenti*).

SACCHI. Il direttore generale non ha mai dovuto coprire il ministro, perchè il ministro ha assunto sempre la responsabilità dei suoi atti. E tutto ciò che il ministro ha fatto, lo ha fatto per sua coscienza e convinzione, e non ha mai avuto bisogno, ripeto che il direttore generale lo difendesse. (*Commenti*).

PRESIDENTE. Onorevole Sacchi, la prego, non interrompa. Se desidera, parlerà dopo per fatto personale.

Ella poi, onorevole Nofri, mi aveva promesso di non parlare più di tre quarti d'ora, due ore fa; prima appena di cominciare il suo discorso!... (*Si ride*).

NOFRI. Io affermo che di fronte al personale e alla sua rappresentanza il direttore generale deve rispondere lui come rispose, ricevendo in pieno petto le proteste che dovevano salire al ministro. Quanto poi a dire se il ministro abbia fatto bene o male, questa è un'altra questione.

CIUFFELLI, *ministro dei lavori pubblici*. Ha detto che è tutta colpa del Governo il modo con cui è stato condotto il Parlamentino!

NOFRI. L'onorevole Sacchi ha sostenuto anche oggi che quel disegno di legge non si sarebbe dovuto presentare alla rappresentanza del personale.

Su ciò non andiamo d'accordo. Il fatto è che la Direzione generale aveva adunato il personale e questo attendeva che si fosse portato innanzi a lui il progetto. Che si fosse portato prima o dopo, è una questione costituzionale che non va risolta tra ministro e direttore generale; ma intanto questa gente che ha faticato tanto per ottenere questa rappresentanza... (*Interruzione del deputato Sacchi*).

Che il progetto di legge fosse buono, l'ho detto anche io, ma ciò non toglie che sia stato sottratto anche per la semplice espressione di desiderati a coloro che erano i veri interessati.

Riguardo alle categorie l'onorevole Sacchi domanda come va che si sono scisse. Succede che quando un rappresentante di categoria va alla Direzione generale, vicino al potere prende un altro atteggiamento, perchè non c'è la platea che attende ed ascolta i discorsi, non vi sono giornali che li riportano. Quindi i rappresentanti, messi a tu per tu con la Direzione, vengono facilmente ad un accordo ed ottengono assai più di quanto altrimenti otterrebbero. Quando invece la rappresentanza del personale forma il Parlamentino e per di più si trova divisa in due schiere, una delle quali vuol essere più terribile dell'altra, avviene che non si pensa che a quello che si dirà fuori dagli elettori (presso a poco come succede per noi) e quindi quelli che chiedono di più e si mostrano più energici raccolgono maggior successo.

La rappresentanza del personale, indipendentemente dalle funzioni che dovrebbe avere e sulle quali si discuterà ancora, dovrebbe essere divisa nettamente per

categorie e così corrispondere con la Direzione generale, poichè quando le rappresentanze sono riunite manca l'accordo ed avviene una lotta a chi afferra di più.

PERRONE. Avete fatto male a crearle.

NOFRI. Attribuendo alla rappresentanza del personale delle funzioni più fattive di quelle che abbia, introducendola per categorie nei Consigli di disciplina e nelle Commissioni di avanzamento, pur mantenendo le funzioni consultive che ha ora, si avrebbe una vera rappresentanza con responsabilità, che potrebbe funzionare benissimo.

Si domanda: e gli interessi generali? Manca il mezzo di poterli presentare. Ma quelli non riguardano solo le facoltà e la competenza del direttore generale; portano un vero mutamento nel bilancio dell'azienda e quindi devono andare innanzi, più su che alla Direzione generale, al Parlamento. Quindi quando questi interessi generali siano sostenuti dalle rappresentanze, la Direzione generale li presenterà al ministro, che poi li porterà alla Camera, salvo poi a discuterli qui.

Se l'onorevole Sacchi mi avesse lasciato parlare, ci saremmo trovati d'accordo; ma non siamo d'accordo sulle cause della presente agitazione che ha dato pretesto a chi non aveva fiducia nella rappresentanza, di screditarla.

Per me la questione morale si riassume nel funzionamento della rappresentanza e ritengo che questa si debba modificare soprattutto per attribuirle, come dissi, delle facoltà riguardo alla disciplina ed agli avanzamenti.

Riassumendo, dirò che i risultati finanziari dell'azienda non dipendono tanto da meno buona amministrazione o difettoso ordinamento, quanto da cause generali profonde, naturali, congenite che si raggruppano in queste: 1) maggior costo degli impianti, e quindi maggiori spese di manutenzione; 2) maggior costo di esercizio in parte provocato dalle condizioni geografiche del paese, dall'impalcatura delle amministrazioni preesistenti che costituiscono l'attuale, mantenendo nelle sue basi tutti i loro difetti; 3) sproporzione del traffico in rapporto ai maggiori costi; 4) ingerenze e inframmettenze parlamentari prodotte dalle esigenze regionali e campanilistiche del nostro paese.

Dopo l'inchiesta che constaterà i mali che ho accennato, non v'è, secondo me, che un rimedio per potere, non dico ovviare a quegli inconvenienti, ma almeno denunciarli in tempo davanti al Parlamento, ed è il controllo parlamentare esercitato da

una Commissione eletta dal Parlamento stesso con facoltà dirette di collegio sindacale. O gi il controllo parlamentare esercitato dalla Commissione di vigilanza è nullo, perchè i componenti della medesima hanno rifiutato di esercitarlo, non credendo di poterlo davvero esercitare. Infatti i membri di quella Commissione, tutte le volte che hanno bisogno di chiarimenti o che devono constatare qualche fatto o spiegare qualche problema, si rivolgono al ministro, il quale si rivolge alla Direzione generale che poi dà la risposta al ministro, ecc. Basta questo per dimostrare l'inutilità assoluta di tale Commissione.

Invece io intendo che il controllo debba essere esercitato, come altra volta dissi alla Camera, da un vero collegio sindacale, eletto dal Parlamento e costituito in Comitato, il quale assista a tutte le riunioni del Consiglio di amministrazione dell'azienda ferroviaria ed esamini sopra tutto i rapporti che passano fra il ministro e la Direzione delle ferrovie, per vedere se tutto quello che viene dalla Direzione delle ferrovie arriva fino a noi e se quello che è torto del ministro può essere attribuito a lui ovvero alla Direzione generale.

Oggi abbiamo lo strano fenomeno, poichè si dice che l'autonomia non può farci vedere nulla, che il Parlamento sa dell'azienda ferroviaria quanto al ministro vien fatto sapere dalla Direzione generale e vuol far sapere al Parlamento. Ma v'è di più: quando vi sono manchevolezze od errori, come quelli che ho accennato poco fa, la Camera non sa niente o quanto meno non sa a chi attribuirne la colpa.

Quando avviene il fenomeno, che scoppia un movimento, scoppia un bubbone, chi è il responsabile? Il ministro naturalmente assume la responsabilità, come l'assunse l'onorevole Sacchi, dicendo: sono io. Ma in realtà non sappiamo se il ministro ha subito il fatto imposto dalla Direzione generale, o se è il contrario.

Ora c'è un'altra soluzione. Si dice, e anche questo si sostiene quando si parla di autonomia, si dice: diamo l'autorità al direttore generale di venire dinanzi a noi per sostenere il bilancio... (*Commenti*).

SANDRINI. Un altro Ministero!

Una voce. Facciamo allora il Ministero delle ferrovie.

NOFRI. Ma si va incontro ad un altro inconveniente. Si sopprime in questo modo la personalità del ministro, il quale farebbe solamente la figura di bandiera. E poi c'è

l'altro fatto che il direttore generale è trascinato per forza di cose ad entrare nell'ambiente politico, a curarsi delle simpatie dei deputati, ad avere partigiani alla Camera.

Ecco perchè sostenevo il controllo parlamentare a mezzo di un sindacato, il quale non vedo come possa essere anticostituzionale.

Mi diceva un ex ministro: è anticostituzionale perchè questo sindacato può venire davanti alla Camera a dire quel che vuole e anche a criticare il ministro. Ma è quello che noi vogliamo. Sicuro! questo sindacato, questo collegio, quando si fosse in discussione di bilancio, venga a dire che cosa è avvenuto tra il ministro e la Direzione generale delle ferrovie, se le manchevolezze si debbono attribuire alla Direzione generale delle ferrovie o al ministro. Si deve creare un vero anello di congiunzione tra l'azienda e la Camera; anello di congiunzione che oggi non c'è e la cui mancanza dà luogo a tutti questi lamenti, a tutte queste proteste, a tutte queste inchieste.

Concludo, onorevoli colleghi, ringraziandovi di avermi così lungamente ascoltato. Ho la persuasione che la Commissione d'inchiesta, quando sarà eletta, porterà alla Camera, io credo, un materiale ricchissimo per imprendere delle riforme dell'azienda ferroviaria, che la Commissione soprattutto porterà, ed è quello che bisogna fin d'ora augurare, la forza necessaria perchè quelle riforme che essa propone possano ancora dalla Camera discusse. Mi auguro ancora però che l'educazione del Paese abbia tanto progredito e insieme il personale abbia così intesa la collaborazione sua coll'opera della Direzione generale da creare un ambiente, e una situazione tale che le riforme poi possano effettuarsi.

Questo è l'augurio che io fo a me e alla Camera e soprattutto al Paese, che di quelle riforme ha il più urgente e grande bisogno. (*Approvazioni — Congratulazioni*).

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

Ne ha facoltà.

CIUFFELLI, *ministro dei lavori pubblici*. Prego la Camera di volermi consentire ora una sola parola; perchè mi riservo di rispondere alla parte generale relativa al funzionamento e all'ordinamento delle ferrovie, di cui è stato oggetto il discorso che l'onorevole Nofri ha pronunziato con tanta ampiezza e competenza, alla fine dello svolgi-

mento delle mozioni e della discussione generale.

Ma mi preme di non lasciare la Camera, su un punto di fatto, sotto l'impressione di una affermazione non esatta, che è stata fatta dall'onorevole Nofri. Egli ha detto che l'aumento dei minimi di retribuzione proposto dal Governo va unicamente a beneficio dei guardiani che non lo chiedevano.

Ora comincio col dire che si stabilisce la cifra minima in quella misura che si ritiene indispensabile agli elementari bisogni della vita, e che questa cifra viene ad essere eguale per tutti come minimo. Ma quanto al personale, a beneficio del quale vanno questi minimi, debbo avvertire l'onorevole Nofri che essi non solo giovano ai guardiani, ma ai cantonieri, ai manovali che sono tredicimila, agli aiutanti operai, ai frenatori, ai deviatori, agli accenditori, e non seguito perchè dovrei fare tutto l'elenco del personale delle ferrovie, di quello che ha più faticoso lavoro. E oltre all'aumento dei minimi, che importa otto milioni di spesa, altri sette milioni sono richiesti dalla diminuzione dei turni di orario, specialmente a beneficio del personale più umile e di quello che più sopporta le fatiche del servizio ferroviario, cioè del personale di macchina e di quello che sorveglia la sicurezza delle linee ferroviarie. (*Vive approvazioni*).

NOFRI. Chiedo di parlare per fatto personale.

PRESIDENTE. Indichi il suo fatto personale.

NOFRI. L'onorevole ministro evidentemente equivoca attribuendomi una affermazione che non ho espressa.

Prima di tutto io ho diviso nettamente la parte che concerne l'aumento degli stipendi da quella della riduzione dei turni del personale. E ho detto che quello che va a beneficio degli stipendi, delle paghe, non è stato distribuito equamente, non perchè non sia stato dato l'aumento a tutte le categorie degli umili, compresi i manovali, gli accenditori, il personale dei freni, ecc.; ma perchè a quelli addetti alla sorveglianza, ai guardiani, si è dato lo stesso aumento che agli altri, mentre si trovano in condizioni di vita tali che, pure meritando l'aumento, dovevano averlo in proporzione diversa. (*Interruzioni*).

Ad esempio se il ministro dà mezza lira ai guardiani, deve dare ottanta centesimi ai manovali e frenatori ecc.

Ecco la ragione per cui ho detto che la ripartizione non è fatta equamente.

ANCONA, *relatore*. Ci sono poi le indennità speciali per le residenze. Ma ne riparleremo.

PRESIDENTE. Segue la mozione degli onorevoli Eugenio Chiesa, Saraceni, Mazzolani, Gaudenzi, Pirolini, Giretti, Toscano, Sighieri, Labriola, Battelli, Pansini, Altobelli e Lacci: « La Camera, convinta che la Commissione nominata con Regio decreto 3 maggio 1914 per esaminare le condizioni del personale delle ferrovie dello Stato non possa per le limitazioni del suo mandato rispondere alle esigenze del Paese, minacciato da un rincaro delle tariffe già troppo elevate, prima che siano compiute le indagini per le possibili economie nell'esercizio delle ferrovie dello Stato; convinta che l'attuale indirizzo di sproporzionate larghezze e di complicazioni burocratiche ne disseta la finanza e ne impedisce il miglior rendimento; ritenuta la necessità di risolvere con provvedimenti istituzionali, piuttosto che con incerte invasioni di forma, la questione della cosiddetta autonomia ferroviaria, ricorrendo, ove ciò risulti opportuno, alla creazione di un Ministero delle ferrovie, sul quale possa agire direttamente la volontà del Parlamento; ritenuto infine che soltanto una indagine ampia ed illimitata sull'ordinamento e sull'andamento dell'azienda ferroviaria potrà dare gli elementi necessari per le concrete deliberazioni, anche per una definitiva ed equa sistemazione del personale; invita il Governo a presentare un disegno di legge per una inchiesta parlamentare sulle ferrovie dello Stato ».

Non essendo presente l'onorevole Eugenio Chiesa, s'intende che vi abbia rinunciato.

Segue la mozione degli onorevoli Cesare Nava, Cameroni, Longinotti, Charrey, Meda, Valvassori-Peroni, Facchinetti, Borromeo, Montresor, Rossi Gaetano, Miari, Arigoni degli Oddi, Somaini, Corniani, Bellotti, De Capitani, Caccialanza, Federzoni, Ajpiani, Arrivabene, Soderini, Manzoni, e Rizzetti: « La Camera convinta che soltanto da una coraggiosa riforma della complessa azienda delle ferrovie dello Stato, intesa a semplificarne gli organismi ed a renderne più snello e più economico il funzionamento, si possano conseguire i mezzi necessari, onde soddisfare le giuste richieste del personale e migliorare tecnicamente il

servizio, senza ulteriore aggravio del bilancio della azienda stessa e quindi di quello dello Stato; convinta, d'altra parte, che assai difficilmente a tale riforma potrebbe provvedere direttamente l'Amministrazione delle ferrovie, anche per gli ostacoli e le opposizioni che inevitabilmente troverebbe nell'ambiente ormai costituitosi, di fronte ad ogni tentativo di riforma semplificatrice; considerato inoltre, che il compito assegnato alla Commissione Reale di recente nomina, è tale da non permettere a questa, anche per la sua stessa composizione, studi e proposte che investano l'intero organismo amministrativo e tecnico delle ferrovie; invita il Governo a nominare una Commissione parlamentare, alla quale venga conferita ogni più ampia facoltà di indagine e di investigazione, e col preciso mandato di proporre tutte le riforme organiche che valgano a dare alla azienda statale delle ferrovie un migliore assetto, dai punti di vista economico e tecnico e da quello dell'equo trattamento del personale di ogni classe e categoria addetto alla azienda medesima ».

Non essendo presente l'onorevole Cesare Nava, s'intende che vi abbia rinunciato.

Segue la mozione degli onorevoli Ciriani, Micheli, Miglioli, Tassara, Parodi, Cicogna, Gortani, Tovini, Schiavon, Vinaj e Bertini: « La Camera, considerato lo stato odierno dell'azienda ferroviaria, mentre riconosce la necessità urgente d'una inchiesta che ispirandosi a criteri industriali denunci le deficienze e le responsabilità amministrative, afferma: doversi riordinare l'azienda ferroviaria eliminando ogni ingerenza politica e riformare lo stato giuridico degli agenti ferroviari per rendere attuabili gli istituti di conciliazione e di arbitrato. Invita pertanto il Governo a integrare i miglioramenti proposti per i ferrovieri con quelle altre riforme dell'organico che sono state ripetutamente richieste dalla classe e tendono a modificare l'attuale sistema di gestione dell'azienda ferroviaria ».

Ha chiesto di svolgerla, in luogo dell'onorevole Ciriani, primo firmatario di essa, l'onorevole Tovini.

Ne ha facoltà.

TOVINI. Consentitemi, onorevoli colleghi, poche parole intorno a quelle che io penso siano le riforme più urgenti da introdurre nell'ordinamento ferroviario e che riguardano il contratto di lavoro.

Non presumo naturalmente di recare alla Camera concetti nuovi, però credo che valga la pena di riaffermare quelli che alla luce

di recenti avvenimenti possano avere qualche sapore di attualità.

Ho detto alla luce di recenti avvenimenti, perchè, per quanto cerchiamo di conservare la discussione nell'ambiente più tranquillo e più sereno, tuttavia nessuno potrà negare che gli ultimi fatti che direttamente o indirettamente determinarono l'attuale disegno di legge proietta o la loro ombra sinistra su questa discussione.

Non per questo nego all'onorevole ministro dei lavori pubblici la lode che si merita calda e sincera per aver portato alla discussione tra non poche difficoltà questo disegno di legge che veramente costituisce, in forma legislativa, un trattato di pace.

Ma la mia osservazione valga a giustificare lo scopo della mia mozione, la quale vorrebbe richiamare l'attenzione della Camera sui mezzi più opportuni per scongiurare, per quanto è possibile, nella vita ferroviaria ogni pericolo di tempesta.

Intendo svolgere la mia mozione sopra questi tre punti: Riforma dell'istituto della rappresentanza del personale; costituzione nell'ordinamento ferroviario di un ufficio di conciliazione; e riconoscimento da parte dello Stato dei sindacati operai.

Quanto alla rappresentanza del personale ricordo ciò che l'onorevole Sacchi diceva alla Camera al momento in cui venne proposto l'articolo 12 della legge dell'aprile del 1911.

L'onorevole Sacchi diceva che « l'istituto della rappresentanza del personale era il primo passo per assicurare l'avvento a quegli istituti che compatibilmente con le esigenze del regime democratico potranno sorgere a regolare i rapporti fra Stato e lavoratori ».

Orbene per quale motivo il cosiddetto parlamentino ferroviario non potè svolgere la sua azione benefica, quale chi l'aveva proposto si attendeva?

Abbiamo sentito l'onorevole Nofri attribuire l'insuccesso a ragioni che indirettamente venivano a ferire la responsabilità del ministro, tanto che l'onorevole Sacchi scattò con la dichiarazione che abbiamo udito.

D'altro canto l'onorevole Sacchi riteneva che il motivo dell'insuccesso consistesse nel concetto sbagliato che i ferrovieri avevano di questa rappresentanza del personale.

Invero il nome di parlamentino non è nome che conviene alla cosa. Siamo troppo lontani da ogni concetto di carattere le-

gislativo in quell'istituto di rappresentanza.

Certo è che questo istituto convocato recentemente dimostrò assolutamente di non poter rispondere a quello scopo per cui si era vagheggiato che riuscisse. Fu convocato in un momento in cui gli animi erano arrovantati, e non fu possibile avere risultato diverso che non fosse l'esplosione dei sentimenti da molto tempo compressi.

Ora vorrei chiedere al ministro se non consentirebbe all'idea che la Commissione parlamentare costituenda in base agli articoli 18, 19 del presente disegno di legge, abbia ad occuparsi dell'argomento e veda se non sia il caso di trasformare l'istituto della rappresentanza del personale in modo che esso funzioni veramente nell'interesse dell'azienda ferroviaria.

Arriverei anche a domandare che la Commissione, lavorando a questa trasformazione, venga a dare all'istituto qualche facoltà che vada oltre il semplice diritto di un contatto con la Direzione, il semplice diritto di esporre ad essa il proprio avviso. Non dico con ciò di volere parificare tale istituto ad un vero corpo deliberante; ma mi parrebbe che una volta che risultasse una certa maggioranza di consensi, fosse sancito il diritto di presentare le conclusioni al ministro, perchè potesse deliberare in proposito.

Allora avremmo qualche cosa di più di un semplice scambio di idee, e di semplici conversazioni, ma un fatto pratico e positivo che potrebbe avere influenza sull'opera del ministro.

E penso, onorevole relatore, che questa questione sia di competenza della Commissione parlamentare che viene istituita dall'articolo 12, anzichè di quella governativa istituita recentemente ad opera del Governo, perchè l'attuale questione rifletterebbe non soltanto i rapporti dalla Direzione in giù (adopero la terminologia cara all'onorevole relatore), ma anche i rapporti della Direzione generale in su, cioè, in complesso, la struttura dell'ordinamento ferroviario in quanto possa avere ripercussioni nel Parlamento ed in genere nelle generali direttive politiche.

Tuttavia non è sopra questo argomento che io veramente intendeva di richiamare l'attenzione degli onorevoli colleghi, ma più particolarmente sopra l'istituto dell'arbitrato e della conciliazione nell'ordinamento ferroviario.

Oramai non si può avere nessun'altra aspirazione che quella di attendere l'esito fortunato e rapido, per quanto è possibile, dei lavori della Commissione. Oggi non sarebbe possibile presentare alla Camera delle disposizioni precise che stabilissero fin da ora nell'ordinamento ferroviario il concetto dell'istituto arbitrale. Dal momento che domandiamo alla Commissione parlamentare di riformare la struttura dell'ordinamento ferroviario in modo di potere meglio rispondere al suo scopo, è naturale che l'istituto arbitrale, per essere innestato nell'ordinamento ferroviario, debba attendere il nuovo assetto che potrà essere giudicato migliore dalla Commissione e che dovrà poi essere esaminato ed approvato dal Parlamento.

Non è la prima volta che si parla alla Camera dell'arbitrato. Fin dal 1904 si parlò dell'istituto della conciliazione e dell'arbitrato in materia ferroviaria.

Ne parlò l'onorevole Tedesco che limitava la proposta dell'arbitrato obbligatorio soltanto alla istituzione di un ufficio speciale, il quale doveva discutere e deliberare sopra i ricorsi dei ferrovieri. La proposta Tedesco venne stralciata allora dal disegno di legge, perchè sembrava ad alcuni che fosse una proposta troppo anodina, mentre si vagheggiava da altri un arbitrato obbligatorio anche per le questioni di salario, di orario e di servizio.

L'onorevole Gianturco, quando venne ad occupare il posto di ministro dei lavori pubblici, si oppose recisamente a qualsiasi forma di arbitrato, ritenendo che il rapporto giuridico fra lo Stato e gli agenti ferroviari fosse un rapporto di diritto pubblico, non un rapporto contrattuale. Ma nel 1911 la proposta venne ripresentata al Parlamento dagli onorevoli Pantano e Turati.

L'onorevole Pantano limitava la competenza dell'istituto dell'arbitrato obbligatorio soltanto alle controversie che potessero insorgere fra il personale e l'Amministrazione ferroviaria dello Stato in seguito alla applicazione di leggi e regolamenti. Invece l'onorevole Turati estendeva l'istituto dell'arbitrato anche alle questioni che veramente non rappresentavano la esecuzione di patti già intervenuti fra l'Amministrazione ferroviaria e il personale, ma nuove modificazioni a patti esistenti.

Ma tanto la proposta Pantano come la proposta Turati vennero, sia dal ministro Sacchi, come dal relatore, respinte. L'ono-

revole Sacchi rispondeva, respingendo questa proposta, che non era possibile ammettere un arbitrato nei rapporti fra lo Stato e i suoi dipendenti e l'onorevole Abignente, relatore, arrivava a dire che l'arbitrato avrebbe fatto crescere gli stimoli pericolosi e quello spirito di litigio e di pretese eccessive, che non è scarso nel nostro paese.

Sono passati alcuni anni e l'esperienza delle cose e la critica degli studiosi deve avere modificato, in quanti si occupano di cose e di questioni sociali, certi apprezzamenti che fino a poco tempo fa sembravano le colonne d'Ercole del partito liberale italiano, tant'è vero che lo stesso onorevole Giolitti, nella relazione che accompagnava il decreto di scioglimento della Camera, avvisava l'opportunità di creare degli uffici di conciliazione e d'arbitrato.

D'altronde anche lo stesso movimento sindacalista rivoluzionario, che batte alle porte degli Stati, deve avere persuaso tutti della opportunità di sostituire con fidente audacia al vecchio concetto della autorità formale, un'autorità che tragga la sua forza soprattutto dal consenso delle moltitudini e dalle aspirazioni della coscienza popolare.

Egli è perciò che confido che l'onorevole ministro vorrà su questo argomento fare delle dichiarazioni alquanto diverse da quelle che furono fatte dai suoi predecessori, nel senso di convenire che l'istituto dell'arbitrato e della conciliazione è divenuto maturo oramai e può essere utilmente introdotto nel nostro ordinamento ferroviario.

Notate che io non parlo di arbitrato obbligatorio, perchè l'obbligatorietà dell'arbitrato mi pare quasi una contraddizione in termini. Ma com'è che noi potremmo trovare un'efficace sanzione ai giudizi arbitrali pronunciati nelle contese fra lavoro e imprenditori? Anche in Inghilterra, dove i sindacati operai non sono soltanto un'organizzazione di persone, ma rappresentano altresì una forza finanziariamente potente, in Inghilterra nell'ultimo sciopero ferroviario del 1907 abbiamo visto che le *trades-unions* dei ferrovieri, dopo aver accettato il patto stabilito dall'ufficio arbitrale esistente in quegli ordinamenti ferroviari, vennero poi a mancare ancora a quanto a evano convenuto; e si dovette ritornare sopra a quanto era stato preventivamente deliberato finchè si trovò una formula definitiva di conciliazione. Secondo me l'unica sanzione che può avere l'istituto dell'arbitrato e della conciliazione è nell'opinione pubblica, la

quale, in mezzo alle diverse spinte e controspinte che s'incrociano nel periodo della lotta, difficilmente smarrisce la via del buon senso e della equità.

Naturalmente il movimento sindacalista rivoluzionario sarà sempre contrario, per definizione, a qualsiasi provvedimento inteso a conciliare l'interesse dello Stato con l'interesse delle classi lavoratrici, perchè uno dei capi del movimento sindacale, il Grinfeld, scriveva:

« Bisogna andare avanti e lasciarsi condurre dal proprio impeto, fidando solo in sé stessi e riflettendo che non spetta a noi adattarsi alla legge, ma alla legge di adattarsi alla nostra volontà ». È un assurdo quindi pensare che i sindacalisti possano accedere alla idea della conciliazione e dell'arbitrato nel regime ferroviario o a qualsiasi altra formula legislativa diretta a regolare il movimento sindacale.

Ciò malgrado, io penso che più frequenti saranno i contatti fra il personale e la Direzione e più sarà facilitato al personale il modo di convertire il voto consultivo in voto quasi deliberativo, sarà aperta la via a dirimere i motivi di conflitti e a smascherare in tempo davanti alla opinione pubblica le montature e subdole arti dei nemici dello Stato. (*Interruzione del deputato Ancona*).

Ho detto (rispondo all'onorevole relatore) voto quasi deliberativo, riferendomi alle proposte già da me svolte in ordine all'istituto della rappresentanza del personale. Attualmente questo istituto ha soltanto un voto di carattere consultivo. Io dissi che si può andare un po' più in là e dargli un voto quasi deliberativo.

È non ha fondamento l'argomento addotto dall'onorevole Sacchi per opporsi all'istituto della conciliazione e dell'arbitrato, in quanto l'arbitrato concordato fra l'Amministrazione ed il personale ferroviario sarebbe un fatto lesivo dell'alta sovranità dello Stato.

No, perchè le decisioni della Commissione arbitrale dovrebbero sempre ottenere la ratifica da parte del Parlamento, il quale è chiamato a deliberare sui bilanci ferroviari.

Nè si creda che con l'istituto arbitrale noi verremmo a metterci alla mercè dei ferrovieri. L'onorevole Vanderwelde, il Turati del Belgio, nella *Revue socialiste* dell'anno scorso esponeva al riguardo dei concetti che forse potranno fare impressione alla sinistra della nostra Camera, scrivendo:

« Noi non vogliamo le ferrovie ai ferrovieri più che le miniere ai minatori. Per noi i servizi di trasporti pubblici sono istituiti per il vantaggio di tutti e non per l'utilità particolare di quelli ai quali sono affidati. Gli agenti devono potersi organizzare liberamente per la difesa dei loro interessi personali, ma non devono intendere di sacrificare a questi interessi l'interesse gene-

rale; e noi diciamo alto che se il capo dipartimento si trovasse di fronte a rivendicazioni e a pretese eccessive, avrebbe il diritto, non solo, ma il dovere di opporsi con grande energia. Non si tratta di cooperativa di produzione, ma di società di consumo, in cui l'ultima parola non appartiene al personale, ma all'assemblea generale ».

Una voce a sinistra. Non fa testo il Wanderwelde.

TOVINI. Non fa testo in Italia; ma non si può negare che l'opinione del Wanderwelde, che è il capo dei socialisti belgi, non debba avere un certo rispetto da parte dell'ala sinistra della nostra Camera. È vero che una per volta questi capi del partito socialista sono condannati ad essere sconfessati dai propri colleghi. Tuttavia non è stato ancora detto che i socialisti belgi abbiano relegato il loro Wanderwelde in soffitta.

Del resto, egregi colleghi, siamo d'accordo in questo che l'istituto dell'arbitrato e della conciliazione, se può valere per gli scioperi di carattere economico, non può valere per gli scioperi di carattere rivoluzionario e politico.

In tal caso il Governo non potrebbe che riferirsi alla celebre frase pronunciata da Briand nel Parlamento francese il 29 ottobre 1910 all'indomani dello sciopero ferroviario:

« Nelle eventualità che la patria fosse stata in pericolo e il Governo non avesse trovato nella legge il mezzo di difendere la nazione, ebbene, allora per assicurare il servizio ferroviario, ossia il mezzo di difesa nazionale, avrebbe ricorso anche alla illegalità ».

È, rovesciato, lo stesso argomento col quale l'ala sinistra della Camera giustifica, in qualche momento, la violazione di quelli che sono i patti statutari, le leggi e i regolamenti.

Ciò posto, non vedrei proprio per quali argomenti si vorrebbe resistere alla proposta di innestare l'istituto di conciliazione ed arbitrato nel nostro ordinamento ferroviario.

Non sarà una ricetta infallibile, ne convengo per il primo. Anzi ricordo una frase di Leroy-Beaulieu: « Gli istituti di arbitrato e le più solenni convenzioni tra padroni e operai sono un po' come la tela di ragno; possono resistere a un piccolo soffio, ma un colpo di vento un po' forte li porta via ».

Il giudizio è un po' esagerato, ma ha una grande parte di vero. Infatti anche negli stessi Stati della Nuova Zelanda e nelle Colonie inglesi di Australia (e cito questi lontani esempi perchè là si applicano le più ardite innovazioni sociali), è ancora accaduto, come a Newcastle nel novembre del 1905, di vedere i sindacati operai delle ferrovie e dei trasporti marittimi rifiutarsi di ricorrere all'arbitrato. E non mi na-

scondo nemmeno la desolante impressione delle statistiche riguardanti l'applicazione della legge francese del 1892 sugli arbitrati sociali, dalla quale risulta come ad esempio nel 1908 su 1,073 contese solo 182, ossia appena il 16.76 per cento, diedero luogo a conciliazione.

In seguito però con opportuni ritocchi alla legge e col progredire della educazione proletaria si avvertirono notevoli miglioramenti.

In Italia poi, e vengo al terzo e ultimo punto del mio breve discorso, ci troviamo di fronte a un'altra difficoltà che si collega alla questione dell'arbitrato e della conciliazione. Da noi l'organizzazione professionale operaia gode di un regime di assoluta libertà salvo il rispetto alle disposizioni statutarie del Regno, libertà assoluta per tutto quanto riguarda le finalità, il funzionamento e i diritti delle organizzazioni.

E la finalità professionale può essere sovrapposta dalla finalità politica così da snaturare il carattere costitutivo di questi organismi, che vanno moltiplicandosi e che oramai hanno tanta influenza sulla vita economica e sociale del nostro paese.

Però è evidente che il regime di assoluta libertà mentre può giovare allo sviluppo e alla diffusione di tali organizzazioni nel primo periodo del movimento sindacale, crea però, più che dei pericoli, delle difficoltà gravi per l'applicazione delle riforme sociali che interessano direttamente le classi lavoratrici.

Come bene avvertiva l'onorevole ministro Cavasola nel suo importantissimo discorso pronunciato lunedì scorso in risposta alle interpellanze sociali, è assai difficile costituire l'organismo probivirale (che ha la stessa funzione della conciliazione e dell'arbitrato) se, prima, non siano costituiti i nuclei professionali delle due classi operaie e padronale.

E di questa difficoltà certamente si sarà reso conto il ministro Ciuffelli quando si trattò di costituire la Commissione governativa per gli interessi del personale ferroviario. Egli scelse tre rappresentanti traendoli dalle tre organizzazioni dei ferrovieri ora esistenti.

CIUFFELLI, *ministro dei lavori pubblici*. E anche fuori di queste organizzazioni.

TOVINI. E un quarto lo scelse anche tra i ferrovieri non organizzati. Metodo empirico senza dubbio, ma inevitabile allo stato delle cose.

Finchè l'organizzazione professionale di tutte le classi dei lavoratori di qualunque categoria, e quindi anche dei ferrovieri, non sarà regolata per legge, sarà chiusa la via alla composizione più razionale della rappresentanza operaia in seno alle Commissioni di conciliazione e di arbitrato.

Occorre dunque regolare anche in Italia i sindacati operai professionali nell'interesse dello stesso movimento sindacale...

Voci a sinistra. Lasci dire questo ai sindacalisti.

TOVINI. Parlo di quel movimento sindacale che non è rivoluzionario. Perché il movimento sindacale rivoluzionario rifugge da qualsiasi intervento legislativo, in quanto esso vuole vivere e operare indipendente da qualsiasi legge o regolamento.

Ma accanto al movimento sindacale rivoluzionario ce ne è uno che non è rivoluzionario, ma che è legalitario, ed è il movimento sindacale al quale mi riferisco, per domandare che a suo favore intervenga la legge come intervenne in Francia la legge del 1894, e come intervenne quella del Belgio del 1898.

In Francia la legge del 1894 cominciò col dichiarare soltanto che le organizzazioni professionali sarebbero state riconosciute con la semplice presentazione dei loro statuti; ma poi lo Stato francese ha creduto di dover rafforzare queste organizzazioni professionali e di conceder loro il diritto di possedere, di stare in giudizio, di commerciare. Così si dovrebbe fare in Italia.

Comprendo tuttavia come contro questa proposta si possa elevare una duplice opposizione. L'opposizione cioè dei socialisti convinti che il movimento sindacale in Italia non sia ancora maturo da consentire l'intervento del legislatore e timorosi di avventurarsi in una via pericolosa per le loro organizzazioni; e l'opposizione dall'altro lato della classe padronale, più disposta ad aumentare i salari che a riconoscere le rappresentanze di classe, nelle quali ravviserebbe una preconcetta ostilità.

Ma, a parte che tali obiezioni perderebbero molto del loro valore nel campo dell'ordinamento ferroviario, penso che, utilizzando la lunga esperienza fatta nelle altre Nazioni, come nel Belgio, in Francia e in Germania, senza gravi difficoltà, si potrebbe fissare il profilo di questi organismi destinati forse a rinnovare e a trasformare radicalmente la struttura del nostro assetto economico e sociale. E chi sa che l'odierno movimento sindacalista, il quale pervade ormai tutti i paesi, attraverso tutte le deviazioni e le degenerazioni, che artificialmente e coattivamente i rivoluzionari si prefiggono, non conduca poi alla realizzazione di quel programma di corporativismo, che la scuola sociale cristiana da tempo vagheggia e che sul principio era sembrata un'utopia.

Prende infatti terreno la teoria del sindacalismo obbligatorio che, come bene osservava il Bartou, ha molti punti di contatto con l'idea corporativistica. (*Interruzioni*). Snebbiata l'atmosfera dai pregiudizi tradizionali e dalle preoccupazioni di predominio politico, voglio sperare che in un prossimo

avvenire la sistemazione del mondo economico si ispirerà ai principi della scuola sociale cristiana. (*Interruzioni all'estrema sinistra*).

No; non crediate che io intenda auspicare la rinascita delle corporazioni medioevali. Il passato è passato per sempre. Ma è inutile fare come lo struzzo e affondare la testa nella sabbia per non vedere il pericolo. Il movimento sindacale è un fatto e una forza. Il dovere dell'uomo di Stato è di utilizzare questa forza gigantesca nelle turbine della legislazione e preparare così gradualmente il rinnovamento del mondo economico; ispirandosi a quei principi di etica sociale cristiana, che assicurano la pace e la giustizia sociale.

Concludendo adunque: riforma nell'istituto della rappresentanza del personale e cioè del parlamentino ferroviario; istituzione della Commissione permanente di conciliazione e di arbitrato; riconoscimento di Stato delle organizzazioni sindacali; ecco i punti sui quali richiamo l'attenzione del Governo e il parere e l'opera della istituenda Commissione parlamentare.

Non so prevedere quale sorte toccherà alle proposte che modestamente mi sono ingegnato di illustrare nel mio breve discorso. Le affido tuttavia con fiducia all'onorevole ministro dei lavori pubblici, il quale ha già dato prova di essere animato dai migliori propositi.

Perchè, malgrado le fosche previsioni che in questi tempi alcuni improvvisati critici di storia contemporanea hanno manifestato sul domani d'Italia, io sono profondamente persuaso che, ove il Governo coraggiosamente si affermi nel campo delle riforme sociali per tutti gli ordini delle classi lavoratrici, non tarderanno a manifestarsi i segni di una rinnovata coscienza popolare. (*Vive approvazioni — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Segue l'interpellanza dell'onorevole Bonardi, al ministro dei lavori pubblici, « circa le cause della crescente frequenza dei disastri ferroviari e circa la necessità di moderare l'eccesso di lavoro richiesto ad alcune categorie del personale ferroviario ».

L'onorevole Bonardi ha facoltà di svolgerla.

BONARDI. Parlerò brevemente, contenendo il mio dire nei confini modesti e precisi fissati dal testo della mia interpellanza.

Io vorrei prospettare con alcune cifre l'entità dei disastri ferroviari ed esaminare

poi le condizioni di salario e di lavoro del personale ferroviario, almeno in alcune categorie di esso.

Salario ed orario, inquantochè questi due fattori vanno uniti, perchè il salario indica quale è la potenzialità di nutrizione di ciascun operaio, in rapporto con l'orario gravoso ed in rapporto con un altro ordine di fatti e fenomeni, quello della stanchezza e dell'esaurimento degli organi dei sensi e del cervello, in conseguenza di una nutrizione insufficiente e di un lavoro eccessivo, per durata, intensità o cumulo di responsabilità ad esso corrispondenti; ed esaminare poi quanta verità ed equità sia contenuta nella espressione semplicista e superficiale della stampa capitalista che vorrebbe far dipendere gli accidenti ferroviari dalla impreparazione, malanimo e poltroneria del personale ferroviario, e porre questa causa, od ordine di cause riassunte, in una pretesa insufficienza di attività fisica e morale del personale in confronto colle colpevoli deficienze tecniche del funzionamento ferroviario, dalle segnalazioni automatiche al blocco, dalla frenatura Westinghouse al doppio binario, dal peso e dalla resistenza delle armature, al peso delle carrozze e dei treni nel loro complesso.

Onorevoli colleghi, noi ogni volta che il telegrafo porta la dolorosa notizia di un disastro ferroviario e che abbondano nei giornali gli aneddoti pietosi o terrificanti, gli ipercritici di mestiere, i tecnici competenti ammoniscono che l'opinione pubblica è eccessivamente eccitabile, che ha torto di impressionarsi di questi disastri, perchè, dicono codesti critici, quando si viaggiava con la carrozza e con la barca, quando non vi erano nè le ferrovie, nè la navigazione a vapore, il numero degli accidenti di viaggio e conseguenti feriti e morti era molto superiore, in proporzione del movimento e del traffico, di quello che non sia oggi. L'Italia conterebbe appena cinque morti per ogni miliardo di viaggiatori-chilometro, mentre la Francia ne avrebbe sei, il Belgio sette, gli Stati Uniti d'America diciassette, la Svizzera ventitre. E se l'Olanda, l'Austria-Ungheria, la Sassonia scendono a quattro ed anche a tre morti ciò deve alla scarsa velocità dei treni in quei paesi.

Io lascio ai colleghi di giudicare della serietà di questi raffronti, l'importanza maggiore o minore di codesti numeri indici; per mio conto non sono disposto a riconoscerne loro nessuna. Perchè ognuno

di voi possa giudicare sulla entità dei disastri ferroviari, mi sia permesso di leggere pochi numeri di carattere ufficiale, numeri riguardanti l'ultimo ottennio dal 1905-906 al 1913-14.

| | Accidenti | Feriti | Morti |
|------------------|-----------|--------|--------|
| 1905-908 | 2,073 | 1,251 | 166 |
| 1906-907 | 1,294 | 1,992 | 234 |
| 1907-908 | 1,396 | 2,480 | 220 |
| 1908-909 | 1,427 | 2,323 | 267 |
| 1909-910 | 1,429 | 2,216 | 219 |
| 1910-911 | 1,455 | 1,205 | 216 |
| 1911-912 | 1,322 | 1,665 | 243 |
| 1912-913 | 1,660 | 1,999 | 228 |
| | 10,186 | 1,793 | 15,131 |

I numeri che ho letto hanno una importanza veramente straordinaria, sarebbe puerile volerlo negare, importanza rilevata ed apprezzata seriamente dalla Direzione generale delle ferrovie dello Stato la quale ha ordinato un'inchiesta affidata a tre alti funzionari, due dei quali hanno riconosciuto che molta parte degli inconvenienti denunziati e riassunti dai numeri suddetti, era devoluta all'eccesso di lavoro, alla gravosità dei turni, allo stato fisico e morale anormale del personale, oltre che da deficienze tecniche a cui abbiamo accennato e che analizzeremo più tardi.

Il terzo di questi funzionari non ha riconosciuto codesta base dei disastri ed accidenti ferroviari, perchè, essendo egli l'autore della pianta organica e numerica vigente nel personale, è umano (e può essere in perfetta buona fede) che quell'egregio funzionario non abbia riconosciuto l'opera propria causa diretta od indiretta di così gravi conseguenze.

Onorevoli colleghi, io credo che sia il caso di finirla con certe perifrasi e certi luoghi comuni con cui la stampa capitalista suole designare il personale ferroviario, chiamandolo il nuovo padrone, il saccheggiatore del bilancio, il sabotatore dello Stato, e di avere il coraggio di affrontare una volta tanto e seriamente la grave questione che si impernia sul personale ferroviario nelle sue varie categorie e di riconoscere che in proporzione del lavoro, nella sua durata, nelle qualità, nelle responsabilità annesse e connesse, codesto personale è mal pagato, e però insufficientemente nutrito e poco resistente.

Perchè se è vero che vi sono dei capi stazione che sono pagati quanto un professore d'università, e dei macchinisti che dopo trent'anni arrivano ad un salario che si avvicina allo stipendio di un consigliere d'appello, è anche vero che non si può fare nemmeno lontanamente il confronto tra l'indole del lavoro, l'enorme responsabilità legata al lavoro che incombe ad un capostazione o ad un macchinista, ed il lavoro sereno e tranquillo che un professore compie nella quiete del suo studio o del suo laboratorio.

ANCONA, *relatore*. Ma v'è anche diversità nella preparazione necessaria. Non si possono fare confronti!

BONARDI. Non sono io che fa codesti confronti; li trovo fatti e li critico. Io credo che, a parità di retribuzione, nessun professionista delle professioni liberali farebbe il cambio di posizione col macchinista ferroviario! (*Commenti*).

D'altra parte, onorevoli colleghi, ci sono dei manovali che dopo trent'anni di lavoro raggiungono il lauto salario di lire tre al giorno. Dobbiamo ricordare i casi di deviatori (notate bene l'importanza e la delicatezza enorme delle funzioni del deviatore ferroviario!) racimolati senza nessuna preparazione, magari approfittando della crisi di un'industria qualunque, assunti, quando ve n'è bisogno, con cinquanta soldi di salario e con sedici ore di orario giornaliero!

La Camera non può negare la sua ammirazione alla categoria dei guardiani e dei cantonieri disseminati lungo le migliaia di chilometri di ferrovie, sperduti lungo le linee solitarie della Basilicata, della Sardegna, delle Calabrie, vittime della deficiente nutrizione, delle tristi condizioni igieniche e della malaria, soccombenti per cachessia o per pernicioso palus're nella enorme proporzione del 141 per mille, aggiungendo così al nostro paese un altro triste primato di mortalità per malaria alla collana di tristissimi che tanto lo danneggiano di fronte alla civiltà, all'umanità!

La Camera, ne sono sicuro, a codesti modesti ed eroici lavoratori, non può lesinare la sua ammirazione, come non può comprimere la protesta per la loro dura sorte. E quanti disastri non sono, malgrado tutto, prevenuti da codesti umili guardiani, col rilievo di cadute di frane, rimozioni di binarii, straripamenti di fiumi, cadute di ponti e tante altre contingenze che, non rilevate prontamente, magari di notte e

nello infuriare degli elementi, sarebbero cause di sciagure e danni incalcolabili.

E perchè non si dica che questi dati sono insufficienti mi sia permesso di ricordare alcune documentazioni circa l'orario inumano che viene imposto in certe stazioni e lungo certi tronchi al personale ferroviario. Per esempio, il capo stazione di Mongrosso Cervicato per 163 giorni del 1912 è tenuto a sedici ore di servizio al giorno. Questo disgraziato capo stazione reclamò, ma al suo reclamo l'Ispettorato non rispose e la Direzione generale rispose con frasi di censura.

Nel compartimento di Genova l'orario minimo è di 12 ore, ma nei giorni di cambio, e sono moltissimi durante il mese, sale fino a 20 ore, su 27. Gli impiegati della stazione di Sibari, dovendo dormire a Trebisaccie, hanno un orario di 14 ore. Nel compartimento calabrese, 16 ore. Nella stazione di Bianconovo, Rocca Imperiale, Rutino, 17 ore. In quelle di Montalto, Soverato, Cropani, 16 ore. Sul tronco da Roma a Civitavecchia, a Grosseto, 15 ore di lavoro da Roma a Civitavecchia, e 17 da Civitavecchia a Grosseto. Bisogna tener conto che vi sono dei ritardi, che anzi, i ritardi su molte linee sono comuni e spesso lunghi e che il personale è quasi sempre più o meno sacrificato per compensarli.

Ed intanto si è fatta, in due anni, una economia di 1,500 funzionari nel personale delle stazioni; il lavoro di questi 1,500 funzionari è stato naturalmente riversato sopra i rimanenti.

Debbo esaminare, con qualche maggior dettaglio, il personale di macchina nelle sue due categorie: macchinisti e fuochisti. Ricordo che codesti lavoratori, che sono tanta parte dell'attività del treno, sono pagati in proporzione di 280 ore mensili, e ne fanno effettivamente (io ho potuto compulsare turni numerosi e di svariata provenienza) 370: ne fanno dunque un terzo di più. Le Divisioni lo negano, il personale lo afferma. Si dirà: sono dati contestati. Ma, signori, è una contestazione facilmente risolta, perchè questo divario deriva dall'imperfetto, ingiusto apprezzamento del così detto lavoro straordinario, il lavoro straordinario per il quale la locomotiva deve essere approntata per la partenza 30, 40, 45 minuti prima; e dopo l'arrivo occorrono tre o quattro ore, non di meno, prima che la locomotiva sia ripulita e ricaricata con quantità di carbone che può giungere ad alcune tonnellate. Si

considerino i lunghi percorsi: Milano-Genova, Milano-Venezia. Milano-Bologna, e via dicendo, percorsi, onorevoli colleghi, di lunga durata, a grande velocità, spesso durante la notte.

Noi medici scriviamo nei nostri trattati, nelle nostre monografie, che uno stomaco normale, non dovrebbe restare oltre sei ore senza prendere cibo. Dopo sei ore un pasto comune è completamente digerito ed espulso dallo stomaco. Il rimanere di questo organo in condizioni di digiuno, è esiziale, è nocivo alla salute, e imprime all'organismo uno stato di depressione, di esaurimento, non soltanto del fisico, ma anche delle energie morali.

Orbene, pensate un po' voi a codesti macchinisti e fuochisti, che devono stare dieci, dodici ore senza prendere cibo, dalle tre o dalle quattro del mattino fino al mezzogiorno, e da mezzogiorno fino alla mezzanotte successiva. Ed in quali condizioni! È comodo, onorevoli colleghi, stare sdraiati in un compartimento riservato di prima classe, al caldo e al sicuro, quando le sorti del treno sono consegnate a codesti umili lavoratori, i quali durante la notte, nelle stagioni in cui è frequente la pioggia e la neve, mentre l'acqua diacciaia o il nevischio li acceca ed intrizzisce, devono sviluppare un'attenzione intensa e continuata, devono attendere alle segnalazioni, devono fare le verifiche svariate, ed un complesso di mansioni delicatissime il cui ripetersi stanca ed esaurisce qualunque più salda costituzione.

Ed immaginate voi, onorevoli colleghi, i macchinisti che non hanno avuto il tempo di studiare una linea e che devono pur condurre i treni, si tratti, magari, di un tratto, come Genova-Pisa, sul cui percorso sono parecchie decine di gallerie?

Una voce. Ma ad un macchinista non si affida una locomotiva se non ha fatto almeno tre o quattro anni di servizio come fuochista!

BONARDI. Non parlo dell'inizio della carriera; parlo dello speciale allenamento che anche un macchinista provetto deve fare per un tronco difficile e che non conosce.

E, onorevoli colleghi, dopo queste brevi documentazioni in linea di fatto, mi sia permesso di ricordare quali sono le ripercussioni di ordine fisio-patologico che condizioni consimili producono sul sistema nervoso, sugli organi dei sensi e sul cervello dei lavoratori.

È provato che l'individuo stanco, esaurito, ha percezioni di minore intensità e

chiarezza degli individui ben nutriti e in condizioni normali. Tutti sanno, per esempio, come, uscendo dal buio alla luce solare l'individuo deperito, l'individuo esaurito, nevropatico, ha bisogno di assai maggior tempo prima di poter distinguere nettamente gli oggetti.

È notorio, che le impressioni visive in un individuo stanco ed esaurito facilmente si cancellano mentre possono venir sostituite da impressioni precedenti, che si riproducono in forma di allucinazioni. Io lascio giudicare agli onorevoli colleghi il pericolo di condizioni di questo genere, nel personale addetto alle segnalazioni! (*Commenti*). Tanto è vero che gli stessi magistrati, onorevole collega Buccelli, anche senza essere fisiologi nè fisiopatologi, e senza aver chiesto delle perizie, hanno spesso assolto questi umili funzionari accusati di negligenza perchè hanno compreso che in certe condizioni di depressione e di orgasmo non è sempre possibile la percezione netta ed esatta dei rilievi necessari al normale funzionamento di un dato servizio ferroviario.

E giacchè siamo su questo argomento, dirò poche parole sui fatti di *falsa deviazione*, sui cosiddetti *falsi scambi* che sono tanta parte negli accidenti e disastri ferroviari. I falsi scambi sono spesso la conseguenza di uno stato angoscioso dell'animo del deviatore. È registrato da osservatori attendibili di ogni parte del mondo, che vi sono dei deviatori che dispongono i deviatori nella condizione necessaria per il normale proseguimento del treno; ma un dubbio angoscioso li assale, ritornano sui loro passi e mutano il deviatore così da preparare fatalmente ed inconsciamente un disastro! E notate che questo stato di angoscia, di dubbio, è qualche volta collettivo. Sono suggestioni collettive quelle che avvengono, per esempio, nelle cosiddette *false partenze*, imputabili a più persone.

Fenomeni consimili si sono verificati e si verificano purtroppo spesso: si tratta di una documentazione che è entrata definitivamente nelle conquiste scientifiche.

Porterò un altro esempio. Conoscete i semafori e relative ali: la visione di codeste ali, se fatta a distanza, appare in posizione obliqua, se fatta da vicino, orizzontale. Ora voi sapete che ali inclinate significano via libera, e ali orizzontali via impegnata. Orbene! basta un po' di esaurimento, di dubbio, stati frequenti in individui stanchi, esauriti, per errare in codesti rilievi.

E, da parte sua, lo Stato, l'Amministrazione ferroviaria, all'infuori dei suoi doveri verso il personale, per orari più umani e salarii sufficienti, ha fatto quanto è attuato negli altri paesi civili per prevenire i disastri ferroviari e salvaguardare la vita e le sostanze dei cittadini? Io rispondo di no! Mentre il doppio binario nelle nazioni più civili si ha nel 50 per cento della percorrenza totale dei treni, in Italia è molto se arriva a un quarto della percorrenza. Il sistema del blocco che sopprimerebbe addirittura il falso scambio, è di uso universale in tutte le altre nazioni civili, meno che da noi.

ANCONA, *relatore*. Vi sono molte linee fornite di blocco. E ve ne sono anche di quelle che non ne hanno bisogno.

BONARDI. Ricordo, ad esempio, che in Russia, i freni Westinghouse sono applicati perfino sui treni merci, mentre da noi mancano in molti treni viaggiatori.

E la centralizzazione delle manovre, che costerebbe anche poco coi sistemi detti a serratura centrale, specialmente nelle stazioni di minor traffico, perchè non si è attuata universalmente, sopprimendo così l'umiliazione del deviatore a 50 soldi al giorno e con 16 ore di lavoro?

CIUFFELLI, *ministro dei lavori pubblici*. Si è fatto molto, in questi ultimi anni, per gli impianti tecnici.

BONARDI. Voglio rammentare i risultati dell'inchiesta ordinata dal ministro dei lavori pubblici Sacchi; circa il famoso decreto numero 477, che rimonta al 1902, quando il traffico era ben minore.

Questa inchiesta avrebbe assodato che effettivamente le Divisioni non avrebbero ecceduto che in pochissimi casi rispetto a questo decreto, ma è contro l'essenza del decreto che insorge il personale...

CIUFFELLI, *ministro dei lavori pubblici*. Ma se ho appunto proposto di modificarlo!

BONARDI. Sta bene, ma se non ci fosse stata la protesta, molto probabilmente la proposta soppressione non sarebbe venuta.

Ora bisogna rammentare che quel decreto draconiano ed inumano rende possibili dei turni di 16, 17 ore di lavoro.

CIUFFELLI, *ministro dei lavori pubblici*. Non esistono turni di 17 ore.

BONARDI. È questione del modo di intendere la durata del lavoro e del criterio di valutazione del lavoro accessorio.

Ora, ripeto, non bisogna dimenticare che quel decreto, prima che venissero le nostre critiche, è stato censurato, additato come

inumano non da rivoluzionari, da anarchici, ma dallo stesso onorevole Lucca, conservatore autentico, ma illuminato.

Concludo con due serie di proposte, dichiarando che sono ben lieto che il Governo abbia ascoltato la voce che io ho qui portato dei ferrovieri, e abbia provveduto, sia per quello che riguarda la diminuzione dell'orario, la migliore sistemazione dei turni, l'aumento del salario, fattori di vita, come ho dimostrato, tra di loro strettamente collegati; ma devo anche dichiarare che le concessioni contenute negli attuali provvedimenti, sia che riguardino i lavoratori in attività di servizio, come quelli in istato di pensione, non sono sufficienti, non appaiano modeste e legittime aspirazioni.

Noi chiederemo quello che la giustizia ci consente. Ed il Governo deve, d'altra parte, impegnarsi a quei miglioramenti tecnici su cui mi sono brevemente intrattenuto e per mancanza dei quali il nostro sistema ferroviario è inferiore a quello delle nazioni più civili.

Non dimentichi a proposito, la leggerezza delle carrozze dei singoli treni, la debolezza dei nostri ponti in ferro ed in muratura, in confronto al peso dei treni e la debolezza delle nostre armature — le quali pesano alcuni chilogrammi meno al metro di quelle di egual pendenza e che sopportano egual peso dell'estero.

È noto che paghiamo codesto materiale più di 200 lire la tonnellata, mentre il Ministero prussiano l'ha respinto per 148 lire. Queste sono incongruenze che noi, non tanto pratici di cabale logismografiche, non comprendiamo, ma che dipendono probabilmente dall'affratellamento dei *trusts* siderurgici nazionali ed esteri.

Ed ho finito. Spero che il Governo terrà conto dei dati di fatto e delle argomentazioni del mio modesto discorso. (*Approvazioni — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Sono state così svolte tutte le mozioni e la interpellanza.

Passiamo ora alla discussione del disegno di legge: « Disposizioni per il personale delle ferrovie dello Stato e per modificazioni di tariffe ».

Se ne dia lettura.

LIBERTINI GESUALDO, segretario, legge: (V. Stampato n. 151-A).

PRESIDENTE. La discussione generale è aperta, e ha facoltà di parlare l'onorevole Reggio, il quale ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera, mentre approva il concetto di ritrarre da lievi aumenti di tariffe, i mezzi

necessari per far fronte ai provvedimenti in favore del personale, riconosciuti, equi e afferma il proposito di migliorare il reddito dell'azienda ferroviaria con economie nell'esercizio; persuasa che a tali economie debba largamente contribuire il perfezionamento delle grandi arterie redditizie italiane con elettrificazione cautamente applicata, con raddoppi di binari, consoppressione di passaggi a livello, e con nuovi valichi appenninici a mite pendenza già approvati con legge, riconoscendo necessario lo stanziamento di fondi adeguati per sollecitare la esecuzione delle opere relative; passa alla discussione degli articoli ».

REGGIO. Onorevoli colleghi! Mi rendo conto delle condizioni della Camera e sarò brevissimo, tanto più che gli ultimi avvenimenti mi hanno persuaso che forse in questo momento tacendo si rende al Paese un maggior servizio che parlando.

La questione che viene posta dinanzi al Parlamento con la presentazione di questo disegno di legge è essenzialmente economica, ma involge anche la soluzione di problemi sociali e direi anche politici; tant'è vero che ogni qualvolta la questione ferroviaria è venuta dinanzi al Parlamento, la ragione sociale e politica ha avuto sempre prevalenza su quella industriale ed economica, cominciando dal giorno in cui votammo l'avocazione delle ferrovie allo Stato, non per una preparazione dovuta a studio completo e preciso, non per convinzione assoluta, non credendo di fare un buon affare industriale, ma sotto la pressione di uno sciopero del personale ferroviario.

Oggi mi sembra che da tutte le parti della Camera si invochi uno studio più completo della questione in senso assolutamente industriale, ed è appunto su questo che mi permetto alcune brevi osservazioni.

Prima di tutto a quale genere di industria appartiene l'industria ferroviaria italiana? Essa è di quelle industrie che occupano una gran parte delle spese nel personale, spese che per le nostre ferrovie arrivano ad oltre il 42 per cento. Di questa prima categoria si può fare una divisione: le industrie possono avere per oggetto un servizio privato esercitato da privati con capitale privato, un servizio pubblico esercitato da privati con capitale privato, oppure un servizio pubblico con capitale pubblico esercitato da un ente pubblico. Per tutte queste tre categorie d'industrie negli ultimi anni si è prodotto un miglioramento innegabile rispetto alle con-

dizioni del personale, con aumento di salari e con opere di previdenza e di assistenza; ma col benessere è sorta una maggiore richiesta dei generi che contribuiscono a queste buone condizioni e ne è venuto il caroviveri, che a sua volta ha provocate nuove richieste da parte del personale. È avvenuto ciò che dice il Manzoni della gente in una sala di spettacoli: quando qualcuno si alza in piedi, si alzano tutti gli altri, in modo che alla fine tutti vedono la stessa cosa, ma sono in piedi invece di essere seduti; ma è pur vero che quando gli spettatori delle prime file si alzano in piedi è necessario che si alzino anche quelli delle ultime, chè altrimenti non vedrebbero niente.

Questo è appunto il caso dei ferrovieri. Però nelle tre categorie d'industrie vi deve essere un limite per le richieste del personale, ed in questo limite nasce la differenza tra le categorie che ho nominate, perchè nell'industria che ha per oggetto la speculazione privata con capitale privato esercitata da privati, quando il capitale rende zero, anzi quando comincia ad esservi perdita, l'industria muore ed allora il personale, automaticamente, non spinge le sue pretese fino al punto di far morire l'industria; ma nelle due ultime categorie d'industria, tanto quella esercitata da privati per un servizio pubblico, quanto quella con capitale pubblico esercitata dallo Stato l'industria non dovendo morire, il limite non esiste, creandosi una differenza essenziale e non equa di ingiustizie e di sperequazioni tra queste tre categorie. Dunque la prima osservazione è che il Governo e il Parlamento devono occuparsi di trovare il modo che nei servizi pubblici questi limiti delle pretese del personale siano frenati, perchè questa industria non sia esposta a pretese tali che tolgano quel criterio comune alle altre; oppure noialtri dobbiamo assolutamente rinunciare a pretendere un reddito da queste aziende se non le mettiamo in condizioni eguali alle altre.

Questa è la prima osservazione che voglio fare. Ma siccome questo modo di stabilire un limite non esiste oggi, dobbiamo per analogia discendere all'esame del bilancio ferroviario italiano, considerandolo come quello di una industria privata. E vengo brevissimamente all'esame di questo bilancio.

Il pubblico in generale e il pubblico italiano in ispecie ama le idee semplici, cioè quelle idee che si apprendono senza molta fatica; anche nei giornali se vi è un arti-

colo troppo lungo non si legge tutto. Dunque idee semplici, e il pubblico italiano ha appreso questa idea semplice che nelle ferrovie lo Stato italiano ha speso circa 7 miliardi e che il contributo dato al tesoro nel 1912-13 è stato di 27 milioni. Da questa idea semplice ne è venuta un'altra. Si è diviso il pubblico in due categorie di persone; quelli che fanno risalire la causa all'esercizio di Stato, e quegli altri che non vogliono arrivare a questa conseguenza e che fanno risalire la causa alla Direzione generale delle ferrovie. Io però confesso che non appartengo nè all'una, nè all'altra categoria.

Io sono stato di quelli che ha sempre avuta la convinzione che l'esercizio ferroviario dovesse essere fatto dai privati, però non ho la mente così chiusa a tutte le evoluzioni che si compiono in un campo politico-sociale e non assolutamente e strettamente industriale, da parlare oggi di ritorno all'esercizio privato.

Non sono neppure tra quelli che fanno risalire tutte le cause alla Direzione generale delle ferrovie, perchè mi pare che in questo momento invece dell'idea semplice dei 7 miliardi e dei 27 milioni bisogna venire ad una disamina un pochino più minuta, come quella che ha fatta l'onorevole Nofri, a molte considerazioni del quale io mi associo.

Egli ha detto che si sono spesi 7 miliardi, ma che di questi dal 1905 a oggi si è spesi un miliardo e mezzo e il bilancio ferroviario provvede 73 milioni per interessi e ammortizzo di questo miliardi e mezzo; che si sono spesi quaranta o cinquanta milioni per miglioramento del personale; che si sono aumentati anche i fondi di riserva da 190 a 360 milioni; che in fine si è migliorato il servizio.

Il solo fatto di avere introdotto la terza classe nei treni diretti è un fatto di importanza capitale, è un fatto che porta un vero e serio miglioramento ferroviario.

Però dobbiamo dire che ad ogni modo, se i 5 miliardi e mezzo spesi prima dell'ultimo miliardo e mezzo danno un contributo bassissimo al tesoro, noi di questo possiamo anche non meravigliarci perchè potrebbe darsi benissimo che questa somma non potesse dare diverso interesse. Perciò noi pretendiamo un contributo maggiore dei 27 milioni solo perchè lo confrontiamo con le altre nazioni che danno un interesse più alto; ma le altre nazioni, lo ha detto l'onorevole Nofri, sono in condizioni molto

diverse per costo di linee, per altimetrie, per pendenze e per una quantità di altre circostanze che costituiscono una vera differenza d'impianto tra le nazioni estere e la nostra.

Dunque questi 5 miliardi non è facile che abbiano a dare mai un maggiore provento. E aggiungo alle osservazioni che faceva l'onorevole Nofri sulle cause della differenza tra le altre nazioni e la nostra, il fatto che la rete ferroviaria italiana così come è stata costruita, con tutti i denari che si sono spesi, è in fondo irrazionalmente costruita; perchè se facciamo uno schema delle linee ferroviarie italiane, delle principali linee, troviamo che in esse abbiamo condizioni di curve, pendenze, armamenti, binari, che sono inferiori a quelli di linee secondarie; il danaro speso si è speso male, e perciò dobbiamo spenderne dell'altro. Questa è la posizione in cui ci troviamo.

In questa condizione di cose viene questa legge che riguarda il miglioramento del personale. Il punto più importante di essa su cui c'illumina la lucidissima relazione dell'onorevole relatore Ancona, è questo: questi miglioramenti si sono concretati in una certa somma di 15 milioni. Chi deve pagare questa somma? La deve pagare il contribuente o l'utente?

L'onorevole Ancona dice: deve pagarla l'utente. A questo io mi associo, tanto più perchè ritengo che i contribuenti si dovranno chiamare ad altri sacrifici per il completamento e il miglioramento di quelle linee per cui vi è necessità. Anzi questo è il punto importante del mio discorso, per questo ho preso la parola; per questa necessità cioè che un miglioramento si faccia.

La legge inoltre prevede la nomina di due Commissioni, e da molti si crede che queste dovranno trovar modo di proporre molte economie nell'esercizio.

Io, come l'onorevole Nofri, ho assai scossa questa fiducia, e aggiungo a tal uopo un aneddoto personale agli argomenti che ha prospettato l'onorevole Nofri parlando degli eccessivi controlli. Molti anni fa mi trovavo a viaggiare in Inghilterra, dove appunto facevo qualche indagine di questo genere. Mi sono trovato in una ferrovia dove effettivamente vi era assenza assoluta di controllo; allora ho domandato perchè questo avveniva e mi si è detto dai direttori: sapete, abbiamo fatto il calcolo molto preciso e abbiamo visto che il controllo ci costa più di quello che può essere frodato colla mancanza di controllo, e allora lo abbiamo abbandonato.

Ma che cosa direste, onorevoli colleghi, se il Direttore generale delle ferrovie venisse qui a fare questa proposta con questa motivazione a noi che siamo innamorati del controllo, tanto che probabilmente il risultato di questa indagine affidata alle nuove Commissioni sarà la creazione di nuovi controlli? Dunque io dico: se questo non si può ottenere, io vedo un pericolo. E il pericolo è questo: le economie si possono fare in tanti modi; vi è il modo di fare l'esercizio più economico rinunciando a molte comodità; ma queste economie non vorrei che conducessero a quella politica che abbiamo avuto molti anni in Italia per la quale si è arrestata ogni spesa per le ferrovie e ci siamo ridotti a quello stato doloroso del 1905, quando abbiamo dovuto spendere quelle somme che oggi lamentiamo di non aver dato un frutto maggiore. Dunque è questo il punto su cui voglio richiamare l'attenzione della Camera, che cioè non si sospendano tutti i lavori che sono necessari per doppi binari, per passaggi a livello, e per nuove linee che sono state approvate per legge, non si spingano le economie a questo punto, ed è precisamente questo che forma oggetto dell'ordine del giorno che ho avuto l'onore di proporre alla Camera.

Per questi nuovi lavori è stato fatto un piano: per l'elettrificazione, per i doppi binari, per la soppressione dei 6,000 passaggi a livello. Ed è stata fatta anche una legge nel 1909 che attribuiva il quintuplo dell'aumento del prodotto per provvedere a queste opere. La legge è scaduta al 30 giugno di quest'anno.

Ora col mio ordine del giorno ho voluto richiamare l'attenzione della Camera, perchè le ferrovie non hanno più mezzi, e qualunque Commissione studierà questa materia dovrà tener presenti queste circostanze.

Il mio ordine del giorno ha questo significato. Quando noi vediamo che in Italia si esce da tante difficoltà, parliamo dello stellone; ma la verità è che in Italia vi è una quantità di persone che lavorano, che escogitano nuove industrie, che vanno all'estero e portano denari in casa, che comprano al loro ritorno un campo che coltiveranno coi metodi appresi fuori, tutte persone che della ferrovia si servono e per cui la tenacia del nord si associa con la genialità del sud e per cui sempre più intimo si va formando questo legame, su cui è basata la fortuna del Paese. (*Approvazioni*).

E finisco. Dichiaro che ho fiducia nel Ministero Salandra e nel ministro Ciuffelli,

che vorrà tener presente l'importanza di questi problemi.

Ma noi qui dobbiamo tutti esporre chiaro il nostro pensiero; e da ogni parte della Camera non come nemici, ma come semplici avversari.

Ricordo che in occasione della discussione del programma di governo del Gabinetto Salandra nei discorsi pronunziati alla Camera vi furono due affermazioni di autorevoli parlamentari.

Uno era l'onorevole Colajanni il quale, parlando dell'Inghilterra, diceva che il partito conservatore inglese per la questione dell'Irlanda aveva fatto un manifesto al Paese dicendo tassativamente che si sarebbe in ogni modo opposto a che si fosse fatta la legge separatista; e diceva l'onorevole Colajanni che il contrasto di queste opinioni liberamente professate con quelle dei liberali era un esempio da imitarsi nel nostro Paese.

Il secondo parlamentare era l'onorevole Salandra che, rispondendo all'onorevole Pietro Chiesa il quale aveva dimostrato tutta l'opera compiuta dal partito socialista a beneficio delle classi lavoratrici, si augurava che anche su questi banchi della Camera vi fosse eguale forza di propaganda.

Pur dividendo la sua idea, ho pensato allora come penso ora che vi sono propagande facili e propagande difficili.

Io ho tutta l'ammirazione per quegli uomini, specialmente uomini politici, i quali sostengono e tutto subordinano al miglioramento delle classi proletarie. Ma credo che adempiano ad un dovere molto più duro e molto più grave quegli uomini, specialmente uomini politici, che pure volendo questi miglioramenti, li vogliono contenuti in quei limiti che sono fissati da due forze inibitorie ineluttabili: la logica e la realtà delle cose. (*Vive approvazioni — Applausi — Molte congratulazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Chiaraviglio.

(*Non è presente*).

Ha facoltà di parlare l'onorevole Murialdi.

MURIALDI. Parlerò molto brevemente soltanto sopra la proposta che si è fatta di una Commissione di indagine sull'azienda ferroviaria, per esporre considerazioni desunte dalla mia pratica e che confido saranno prese dalla Commissione in qualche consi-

derazione, allo scopo di migliorare le condizioni dell'azienda ferroviaria.

È certo che l'opera dei dirigenti della nostra azienda ferroviaria non è stata immune da errori; ma è anche certo che tenendo presenti le difficoltà gravissime che si sono dovute superare, si deve riconoscere che tanto il direttore come i funzionari che lo hanno coadiuvato, hanno egregiamente risolto problemi gravissimi in momenti difficili per l'azienda ferroviaria.

Si possono fare critiche per quanto riguarda le costruzioni, si può, per esempio, per chi conosce le condizioni della riviera ligure, trovare che il raddoppio delle due linee che da Genova si diramano per le due riviere è stato trascurato e ritardato in confronto di altre linee meno urgenti.

Si può rilevare quello che si è visto a Roma, che dopo fatte quattro stazioni, si deve provvedere al nuovo raccordo per Piazza d'armi non ostante i lavori grandiosi delle stazioni di Trastevere e San Lorenzo.

La critica è facile; ma nell'insieme l'Amministrazione ha fatto bene.

Vi sono però due deficienze di ordine amministrativo e seguo in questo l'opinione dell'onorevole relatore che ha dichiarato che mentre la parte tecnica dell'azienda era stata risolta felicemente, non così si poteva dire di quella amministrativa.

Queste deficienze di ordine amministrativo riguardano il troppo alto coefficiente di esercizio e l'esagerato accentramento.

Le cause sono varie e sono state accennate da vari altri oratori.

La ragione fondamentale è la configurazione geografica del nostro Paese che impone un costo di costruzione, di manutenzione, di trazione molto più forte che non per gli altri paesi.

Vi sono ragioni inerenti al traffico per cui in molte linee sono più importanti i trasporti discendenti che non quelli ascendenti.

Abbiamo il caso delle linee che mettono a Genova, che mentre hanno un movimento di merci rilevantisimo che dal porto di Genova si dirige verso la Lombardia ed il Piemonte, ne hanno uno infinitamente minore nel senso inverso. Abbiamo il caso di Roma per cui mentre il movimento di merci è rilevante per l'arrivo, è di pochissimo rilievo per la partenza.

Poi abbiamo le esigenze non sempre moderate del pubblico.

Queste sono ragioni immanenti contro

le quali si può lottare, ma che è difficilissimo eliminare.

Ma vi è inoltre una ragione fondamentale che consiste nella eccessiva complessità della nostra azienda. Abbiamo 14,000 chilometri di rete, la più grande rete del mondo. Nessun'altra rete, nemmeno nel Nord America, riesce ad avere questa estensione. Abbiamo una variabilità enorme di reddito nelle varie linee.

Mentre le linee secondarie della Sicilia danno un reddito chilometrico medio di lire 2,500, quella da Genova alla Lombardia varia fra le 120 mila e le 300 mila nei vari tronchi.

Accanto a questa grande varietà di traffico abbiamo un'altra grande varietà di esigenze: linee che incontrano difficoltà speciali, per condizioni di topografia, di altimetria, di valichi; ed inoltre la rete, a seconda della configurazione del nostro paese, si stende in forma irregolarissima intorno al centro direttivo di Roma.

Di fronte alle condizioni in cui si svolge questo mastodontico esercizio, confesso che sono molto più rivoluzionario dell'onorevole Reggio. Egli ha il sacro timore di non offendere il dogma. Io credo di poter dire quello che sento, che cioè occorra di vedere se non sia possibile stralciare una parte della rete per ritornarla all'esercizio privato.

Dei 14,000 chilometri di linee, 5 o 6 mila hanno un grande traffico ed una grande importanza come linee internazionali che dal confine, per Genova, Torino, Milano, Venezia, vengono a Roma e proseguono fino a Reggio Calabria.

Abbiamo le trasversali Torino-Venezia, l'Ancona-Orte, la Pescara-Roma, la Caserta-Foggia la Metaponto-Battipaglia; importantissime tutte sia per il traffico che per ragioni politiche.

Abbiamo alcune linee che si irradiano dai principali nostri porti, come la Savona-Alessandria, la Genova-Asti, la Spezia-Parma, anch'esse importantissime.

Mettendo assieme cinquemila, seimila chilometri di queste linee, le quali hanno un traffico quasi uguale, possiamo creare una vera azienda seria, solida e che darebbe un grande reddito allo Stato. Io credo che lo Stato debba esercitare i servizi pubblici, ma quelli che rendono. L'azione dello Stato deve venire dopo l'azione privata e quando la gestione privata è arrivata al massimo del rendimento. Allora io comprendo che lo Stato intervenga e si sostituisca al privato. Lo Stato amministra bene i monopoli o le

aziende di grande reddito, ma è pessimo amministratore quando occorrono capacità speciali e si devono vincere grandi difficoltà di carattere tecnico e finanziario.

Io credo dunque che si potrebbe benissimo ritornare all'esercizio privato per le altre linee. E perchè? Se l'esercizio privato fosse stato completamente abbandonato, comprenderei il conservare una grande rete di Stato. Ma ogni giorno sorgono domande nuove per concessioni private di ferrovie. Ogni giorno si propongono nuove facilitazioni a questi sistemi.

Così a poco a poco si viene formando una rete di ferrovie secondarie private, che sono sparse un po' dappertutto, che intralciano e sono in concorrenza con le linee dello Stato, e che raggiungono già la rispettabile cifra di 4,000 chilometri circa.

Vi sono linee private con un minore percorso, fra due punti raccordati anche dalla rete di Stato, ed allora lo Stato non può permettere che le merci vadano su quelle linee di minore percorso e ne consegue una lotta di concorrenza dannosa ad entrambe le aziende.

Tuttociò costituisce qualche cosa di disorganico e di pericoloso per tutto l'ordinamento ferroviario.

Si aggiunga, per avere un'idea del disordine che si va accrescendo, che il sistema delle concessioni private di linee staccate e di poco traffico è profondamente minato per la poca garanzia che ha il capitale ricavato dallo sconto delle annualità del sussidio chilometrico. Anche l'ultima disposizione concernente garanzia speciale a questo capitolo sui nove decimi del sussidio non riesce a togliere i timori che, se la linea non riesce a vivere nel suo esercizio, la garanzia resti annullata.

Ne consegue una affannosa e non sempre corretta ricerca del capitale, susseguita, a costruzione ultimata, da un'altra caccia non meno affannosa pel riscatto da parte dello Stato.

Tutto ciò è disorganico, pericoloso e non può durare.

Ognuno vede come sia miglior cosa riorganizzare questo sistema tenendo conto delle deficienze che presenta la rete attuale di Stato. Io credo che coi criteri da me esposti si potrebbe benissimo costituire quattro grandi reti per l'Italia Alta, Media, Meridionale e Sicula alle quali si potrebbe imporre la costruzione di quelle linee non ancora costruite e che si riconoscessero necessarie e l'assunzione di tutte quelle private

che sono già costrutte. Ad ogni modo si conseguirebbe l'utile di semplificare, togliere all'organismo di Stato tutto ciò che vi è di mastodontico, togliere tutti gli elementi di turbamento e cercare di sviluppare le linee in rapporto alla loro potenzialità.

Non vi è neppure il pericolo che le stipulazioni per la costituzione delle quattro grandi reti private possano riuscire dannose o gravose per lo Stato. L'esercizio di otto anni ha fornito tali elementi di fatto, sulle condizioni delle linee da cederli, che nessun pericolo vi è che gli oneri, e gli eventuali sussidi da concedersi siano inesattamente stabiliti.

Io quindi non sono un entusiasta della azienda di Stato, così come ora è estesa, e credo che bisogna affrontare il problema del ritorno alla azienda privata per la maggior parte delle linee secondarie.

Ne guadagnerebbe lo svolgimento del traffico e dell'esercizio, se ne gioverebbe il tesoro, chè il reddito della semplificata rete di Stato sarebbe tanto alto da portare eventuali sussidi alle quattro reti private e versare alle casse dello Stato una somma maggiore di molto all'attuale.

Ed ora mi sia permesso di esprimere qualche breve osservazione che riguarda due punti fondamentali molto dibattuti sulle concessioni di lavori alle cooperative e all'ordinamento amministrativo finanziario. Io credo che non sia assolutamente da scartarsi l'idea di dare lavori alle cooperative, specialmente di movimento di terra e quelli in genere in cui predomina la mano d'opera e dove non occorrono grandi impieghi di capitale e di mezzi tecnici.

Certamente bisogna rispettare il sistema della licitazione privata ed io credo che se le cooperative hanno diritto di avere aiuti dallo Stato sotto forma di anticipi di pagamento, di mutui, di contributi nella tenuta delle contabilità, e credo però che non si debba creare un privilegio a favore di alcuno. Le cooperative debbono essere aiutate nella loro finalità e nella loro vita, ma le concessioni di lavori devono essere fatte al miglior offerente.

E venendo all'altro ordine di considerazioni, non sono fautore del Ministero delle ferrovie. Non so quale utile potrebbe arrecare. Sarebbe un Ministero di più. Non capisco quale sia la ragione per cui si vorrebbe crearlo e quali funzioni potrebbe avere, diverse da quelle dell'attuale ministro dei lavori pubblici. Non credo alla sua utilità, ma

credo utile che il Direttore generale sia autorizzato a discutere in Parlamento sulle questioni tecniche perchè vedo spesso volte che il ministro non può e non deve farsi mallevadore di tanti provvedimenti nei quali non è competente nè può essere responsabile.

Oltre a ciò non credo accettabile la proposta del collega Nofri di creare una Commissione sindacale. I sindaci in queste aziende di carattere industriale, come le ferrovie, devono affrontare responsabilità di una tale gravità, che non so con quale criterio potrebbero essere eletti dalla Camera.

Oltre a ciò credo che sarà difficile trovare deputati che vogliano accettare la carica di sindaco nelle ferrovie dello Stato.

È molto difficile da parte della Camera nominare una Commissione di carattere così essenzialmente tecnico. La Camera è un corpo politico e non ha alcuna competenza di carattere commerciale ed economico.

Inoltre io credo che sia da riformare il Consiglio di amministrazione, e che non ne debba far parte il Direttore generale che è un organo esecutivo il quale non dovrebbe avere voto nell'organo deliberativo.

Il Consiglio di amministrazione potrebbe essere riformato in rapporto anche ad una riforma radicale dei mezzi finanziari in rapporto ai quali si potrebbe tentare una riforma radicale nella gestione di Stato. Si potrebbe prendere, per analogia, l'esempio dell'amministrazione della Banca d'Italia.

Crede che il predominio dello Stato non debba escludere la collaborazione dei privati e del capitale privato. Abbiamo avuto degli esempi come nella gestione dei tramways di Milano e di Napoli, nella quale è tutelato ed è predominante l'interesse del pubblico e, nello stesso tempo, il comune non ha gli inconvenienti della gestione diretta. Io credo che si potrebbe arrivare ad una riforma per cui una parte del patrimonio ferroviario potrebbe essere investito in titoli ai quali fosse garantito un minimo d'interesse del 3 per cento e fosse data una compartecipazione al di sopra di un certo tasso di profitto. (*Interruzioni*).

Il bilancio francese due anni fa ha potuto riparare al *deficit* appunto con le compartecipazioni fortissime in alcune linee concesse all'industria privata, in quelle dell'Est.

E così nel Consiglio di amministrazione accanto ai rappresentanti dello Stato si potrebbero avere i rappresentanti dei porta-

tori di questi titoli, e avere così un contributo oltrecchè finanziario anche di capacità amministrativa. (*Interruzioni*).

Farò per ultimo una considerazione di carattere generale; e cioè che accanto a tutti questi studi di riforme tecniche ed amministrative c'è un'opera che debbono fare specialmente coloro che hanno la responsabilità dei pubblici poteri, quella cioè di limitare le esigenze e le pretese delle popolazioni.

Il relatore ha già accennato a questo concetto nella sua relazione ed io mi permetto di insistervi.

Siamo circondati da popolazioni che molte volte hanno pretese eccessive ed irragionevoli e qualche volta anche inverosimili; si vuole la direttissima e poi si vuole che passi per tutti i paesi; si vuole il direttissimo e poi si vuole che si fermi a tutte le stazioni; tutti vogliono qualche cosa di fantastico e quelli che hanno le pretese più esagerate sono quelli che ottengono il plauso di tutti.

Occorre reagire, dunque, ed insegnare al popolo che quello delle ferrovie è un problema difficile e complicato, che non si può risolvere con dei criteri puramente sentimentali, ma con criteri seriamente tecnici e con un necessario equilibrio fra le spese e gli utili di ciascuna iniziativa ferroviaria.

È opera questa, ripeto, che dobbiamo fare tutti noi e che debbono fare coloro che sono investiti dei pubblici poteri. Soltanto eliminando tutte le esigenze eccessive e inattuabili si potrà venire ad un organismo ferroviario che corrisponda dal lato amministrativo e tecnico alle necessità della civiltà e ad una migliore organizzazione dei mezzi che sono più utili per un definitivo ordinamento delle nostre ferrovie di Stato.

Mi lusingo che le brevi e disordinate considerazioni che ho fatto possano servire come materiale di studio alla Commissione, dai cui lavori mi auguro esca l'indicazione precisa e definitiva dell'ordinamento ferroviario meglio adatto al nostro paese. (*Vivissime approvazioni — Moltissime congratulazioni*).

PRESIDENTE. Il seguito di questa discussione è rimesso a domani.

Presentazione di un disegno di legge.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro di grazia e giustizia ha facoltà di parlare.

DARI, *ministro di grazia e giustizia e dei culti*. Mi onoro di presentare alla Camera un disegno di legge, già approvato dal Senato, « Sull'ordinamento giudiziario » e di ritirare il disegno di legge: « Disposizioni riguardanti il personale della magistratura e delle cancellerie e segreterie giudiziarie ».

Prego la Camera di consentire che, trattandosi di organico, il disegno di legge che ho presentato, sia inviato alla Giunta del bilancio.

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole ministro di grazia e giustizia della presentazione di un disegno di legge, già approvato dal Senato « sull'ordinamento giudiziario ».

L'onorevole ministro chiede che questo disegno di legge sia deferito all'esame della Giunta generale del bilancio.

Non essendovi osservazioni in contrario, rimarrà così stabilito.

(*Così è stabilito*).

Do pure atto all'onorevole ministro del ritiro del disegno di legge « Disposizioni riguardanti il personale della magistratura e delle cancellerie e segreterie giudiziarie ».

Chiusura e risultamento di votazione segreta.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la votazione e invito gli onorevoli segretari a procedere alla numerazione dei voti.

(*Gli onorevoli segretari numerano i voti*).

Comunico alla Camera il risultamento della votazione segreta sui seguenti disegni di legge:

Provvedimenti straordinari a favore della Sardegna: (152)

| | |
|--------------------------|-----|
| Presenti e votanti . . . | 238 |
| Maggioranza | 120 |
| Voti favorevoli . . . | 228 |
| Voti contrari | 10 |

(*La Camera approva*).

Emissione di buoni del Tesoro quinquennali per provvedere alla reintegrazione della Cassa del tesoro per anticipazioni di somme diverse: (244)

| | |
|--------------------------|-----|
| Presenti e votanti . . . | 228 |
| Maggioranza | 115 |
| Voti favorevoli . . . | 210 |
| Voti contrari | 18 |

(*La Camera approva*).

Maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento su taluni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero di grazia e giustizia e dei culti per l'eser-

cizio finanziario 1913-14. — Variazioni allo stato di previsione dell'entrata e della spesa del Fondo di beneficenza e di religione nella città di Roma ed a quelli degli Economati generali dei benefici vacanti di Bologna, Firenze, Milano, Napoli, Palermo e Torino per l'esercizio finanziario medesimo (217):

Presenti e votanti . . . 228
Maggioranza 115
Voti favorevoli . . . 210
Voti contrari 18

(La Camera approva).

Autorizzazione di maggiori e nuove assegnazioni su taluni capitoli dello stato di previsione del Ministero dell'istruzione pubblica per l'esercizio finanziario 1913-14, per provvedere al saldo di spese residue (232):

Presenti e votanti . . . 228
Maggioranza 115
Voti favorevoli . . . 210
Voti contrari 18

(La Camera approva).

Maggiori e nuove assegnazioni e diminuzioni di stanziamento su taluni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario 1913-14 (222):

Presenti e votanti . . . 238
Maggioranza 120
Voti favorevoli . . . 213
Voti contrari 25

(La Camera approva).

Maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento su taluni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero della guerra per l'esercizio finanziario 1913-14 (220):

Presenti e votanti . . . 238
Maggioranza 120
Voti favorevoli . . . 211
Voti contrari 27

(La Camera approva).

Maggiore assegnazione a favore del capitolo n. 69 « Lavori di mantenimento, restauro e piccoli miglioramenti degli immobili militari e materiale mobile del Genio militare » dello stato di previsione della spesa del Ministero della guerra per l'esercizio finanziario 1913-14 (221):

Presenti e votanti . . . 238
Maggioranza 120
Voti favorevoli . . . 221
Voti contrari 17

(La Camera approva).

Maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento su taluni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario 1913-14, affidati in gestione del Ministero delle colonie (233):

Presenti e votanti . . . 238
Maggioranza 120
Voti favorevoli . . . 219
Voti contrari 19

(La Camera approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Abisso — Abozzi — Adinolfi — Agnelli — Agnesi — Aguglia — Amici Giovanni — Amici Venceslao — Ancona — Angiolini — Appiani — Artom — Astengo.

Baccelli Alfredo — Baragiola — Baslini — Battaglieri — Beltrami — Benaglio — Berlingieri — Bertarelli — Bertesi — Berti — Bettolo — Bettoni — Bevione — Bianchi Vincenzo — Bianchini — Bignami — Bisolati — Bonardi — Bonicelli — Bonomi Ivanoe — Bonomi Paolo — Borromeo — Borsarelli — Bouvier — Bovetti — Brandolini — Brezzi — Buccelli — Buonini Icilio — Buonvino.

Cabrini — Caccialanza — Cagnoni — Callisse — Callaini — Canevari — Cannavina — Cao-Pinna — Capaldo — Capitano — Carcano — Casalegno — Casalini Giulio — Casolini Antonio — Cavagnari — Cavalari — Cavina — Ceci — Celesia — Celli — Cermenati — Chiaradia — Chidichimo — Chiesa Pietro — Chimienti — Ciacci Gaspero — Cicarelli — Cimorelli — Cioffrese — Ciriani — Ciuffelli — Cocco-Ortu — Codacci-Pisanelli — Corniani — Curreno.

Da Como — Danieli — De Amicis — De Giovanni — Del Balzo — Dello Sbarba — Dentice — De Vargas — De Vito — Di Campolattaro — Di Caporiacco — Di Mirafiori — Di Palma — Di Scalea — Dore — Dugoni.

Facta — Faelli — Falconi Gaetano — Falletti — Faranda — Faustini — Fera — Ferri Giacomo — Fiamberti — Fornari — Fortunati — Fradeletto — Frisoni — Frugoni — Fumarola.

Gallenga — Galli — Gallini — Gargiulo — Gasparotto — Gazelli — Gerini — Giacobone — Giordano — Giovanelli Alberto — Giuliani — Gregoraci — Grippo — Guglielmi.

Herschel.

Indri.

Joele.

La Pegna — Leonardi — Libertini Gesualdo — Libertini Pasquale — Loero — Longinotti — Longo — Lucernari — Luciani.

Malliani Giuseppe — Manfredi — Manzoni — Marcello — Marchesano — Marciano — Mariotti — Martini — Masi — Materi — Maury — Mazzarella — Mazzolani — Mazzoni — Medici del Vascello — Mendaja — Merloni — Miari — Miccichè — Milano Federico — Miliani — Mirabelli — Modigliani — Montauti — Montresor — Morpurgo — Mosca Gaetano — Murialdi. Nava Cesare — Negrotto — Nofri — Nunziante.

Orlando Salvatore — Ottavi.

Pais-Serra — Pala — Paparo — Patrizi — Pavia — Peano — Pellegrino — Perrone — Pescetti — Piccirilli — Pietriboni — Pipitone — Porcella — Pozzi — Prampolini.

Raineri — Rampoldi — Rava — Reggio — Rellini — Riccio Vincenzo — Rindone — Riseti — Rizza — Roberti — Roi — Rosadi — Rossi Gaetano — Rossi Luigi — Roth — Rubilli — Rubini.

Sacchi — Salterio — Sanarelli — Sandrini — Sanjust — Santamaria — Santoliquido — Saudino — Schiavon — Sciacca-Giardina — Sioli-Legnani — Sipari — Soderini — Soleri — Solidati-Tiburzi — Somaini — Sonnino — Speranza — Stoppato — Suardi.

Talamo — Tamborino — Tassara — Tedesco — Teso — Theodoli — Torre — Tovini.

Vaccaro — Valenzani — Valvassori-Peroni — Venditti — Veroni — Vicini — Vignolo — Visocchi.

Zegretti.

Sono in congedo:

Altobelli.

Bacelli Guido — Balsano — Barzilai — Bonino Lorenzo — Brizzolesi.

Cameroni — Caporali — Caputi — Caron — Casciani — Caso — Cassin — Colonna di Cesarò — Cotugno.

Delle Piane — De Ruggieri — Di Robilant — Di Sant'Onofrio.

Facchinetti — Fazzi.

Giretti — Goglio — Gortani — Grassi.

Landucci — Larizza — Larussa.

Magliano Mario — Manna — Mondello.

Pasqualino-Vassallo.

Renda — Romeo — Ruspoli.

Salomone — Salvagnini — Sighieri.

Tosti.

Valignani — Vigna — Vinaj.

Sono ammalati:

Abignente.

Bertini.

Campi — Cappa — Cavazza — Centurione — Chiaraviglio — Ciccotti — Cimate. De Marinis — Di Francia.

Finocchiaro-Aprile Camillo.

Ginori Conti — Graziadei.

Lucchini.

Maraini — Miglioli — Morando — Morelli Enrico — Morelli-Gualtierotti.

Padulli — Pastore — Pezzullo.

Rastelli — Rispoli — Ronchetti — Rossi Cesare.

Scano.

Assenti per ufficio pubblico:

Belotti.

Credaro.

Degli Occhi.

Ollandini.

Queirolo.

Interrogazioni e interpellanza.

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

LIBERTINI GESUALDO, *segretario*, legge:

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno sui reati commessi a Bari dalla pubblica sicurezza, e sull'azione del prefetto Gasperini durante e dopo lo sciopero generale.

« Arcà ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici per sapere le ragioni per le quali ha acconsentito che la Società ferroviaria dell'Appennino centrale, contrariamente ai patti contrattuali con il Consorzio dei concimi, e in danno, grave ed ingiusto, degli interessi di una regione popolosa ed operosa, sia stato limitato il servizio viaggiatori, e soppresso quello merci, nella stazione di Serra Tartucci.

« Patrizi ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno sui disordini avvenuti

in territorio di Pescina per la separazione della frazione San Benedetto dal capoluogo.

« Sipari ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'istruzione pubblica sulle ragioni che hanno ritardato i provvedimenti proposti in favore della classe dei vice ispettori scolastici e dei direttori didattici, in particolare ricordando l'urgenza che sia riconosciuto per i primi, nei riguardi della pensione, il cumulo del servizio prestato.

« Scalori ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della guerra, sulla opportunità di istituire per il prossimo anno scolastico, anche nel Regio Collegio militare di Roma, la sezione di liceo moderno, che già funziona nel Regio Collegio militare di Napoli.

« Di Giorgio ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere quali ragioni possono aver indotto la Società ferroviaria dell'Appennino Centrale a sopprimere il servizio merci e limitare quello viaggiatori nella stazione di Serra Tartucci, e questo con grave danno delle frazioni del comune di Gubbio.

« Theodoli ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per sapere se le Ferrovie dello Stato intendano introdurre nelle carrozze ferroviarie una divisione fra il servizio di toilette e quello di latrina, o di aggiungere per lo meno degli orinatoi separati dagli attuali gabinetti.

« Beltrami ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri della marina, delle finanze e dell'interno, per sapere i motivi per cui, non ostante le promesse fatte nel dicembre 1913, non si accordarono col Consorzio autonomo del porto di Genova affine di rendere possibile la costruzione sollecitata della stazione marittima sullo sporgente « Federico Guglielmo » reclamata dall'intero commercio. *(L'interrogante chiede la risposta scritta).*

« Riseti ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per conoscere quali provvedimenti egli intenda di adottare, tanto a scopo profilattico quanto a scopo assistenziale, nei riguardi dei sempre più

frequenti casi di lebbra; e particolarmente se non si possa provvedere in qualche modo al ricovero dell'ammalata Maria Laurelli, ben nota alla prefettura di Napoli, ed ultimamente licenziata dall'ospedale della Pace senza alcuna indicazione di altro possibile ricovero. *(L'interrogante chiede la risposta scritta).*

« Maffi ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle poste e dei telegrafi, sul mancato impianto del servizio telegrafico nelle frazioni di Messina, Camaro e Bordonaro, e per conoscere quando intenderà provvedere all'impianto dell'ufficio postale di terza classe nel villaggio di San Filippo pure di Messina. *(L'interrogante chiede la risposta scritta).*

« Toscano ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri degli affari esteri e d'agricoltura, industria e commercio, per sapere se il nostro Governo sia disposto di studiare il modo di rendere l'attuale scuola di agricoltura « Circolone » di Maglie, in via di regificazione, atta ad accogliere ed istruire efficacemente ed italianamente, anno per anno, un certo numero di piccoli agricoltori dell'Albania meridionale che fa capo a Valona, la quale, distando poche ore da Otranto ed avendo comunanza di clima e di colture con la provincia di Lecce, potrebbe sviluppare gradatamente la sua agricoltura, il suo commercio e le sue aspirazioni d'indipendenza. *(L'interrogante chiede la risposta scritta).*

« Tamborino ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle finanze, per sapere se, di conformità agli affidamenti dati dal ministro dell'interno, non ravvisi urgente e doveroso disporre per la esenzione dalle imposte della vasta zona di terreni distrutti dalla frana di Clauzetto in provincia di Udine. *(L'interrogante chiede la risposta scritta).*

« Ciriani ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dei lavori pubblici e della guerra per sapere se, dopo quattro mesi dalla interruzione della viabilità causata dalla frana tra Barcis e Andreis sulla strada della Valcellina, siasi compiuti i rilievi necessari, e, attese le precedenti risposte ed anche i recenti movimenti franosi, non rav-

visino finalmente necessario di provvedere d'urgenza al riatto di detta strada. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Ciriani ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro dell'istruzione pubblica per sapere con quali criteri intenda di rispondere alle richieste dei comuni che, avendo concorso collo Stato nelle spese di costruzione di edifici scolastici, domandano di occuparne per gli usi dell'Amministrazione municipale i locali superflui. (*Gli interroganti chiedono la risposta scritta*).

« Belotti, De Capitani, Borromeo ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro di grazia e giustizia e dei culti, per sapere se e quando finalmente il Governo italiano intenda provvedere per dare esecuzione alla Convenzione dell'Aja 23 luglio 1912, sulla unificazione internazionale del diritto cambiario. (*Gli interroganti chiedono la risposta scritta*).

« Belotti, De Capitani ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro di grazia e giustizia e dei culti, sulle ragioni per le quali nel corrente esercizio vennero diminuiti i sussidi ai portieri dell'Archivio notarile di Milano, e sulla possibilità che nel venturo anno tali sussidi siano portati nuovamente alla misura abituale, sempre seguita in passato, tenendo conto della grandissima importanza di quell'ufficio. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Agnelli ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della guerra, per sapere se e quando intenda sistemare i servizi civili-tecnici d'artiglieria e del Genio, i quali, dalla deficienza del personale, risentono gravissimo danno. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Di Saluzzo ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della guerra, per sapere se sia vera la notizia diffusasi in Messina, che il Comando del 36° reggimento di artiglieria da campagna nonchè il Comando del deposito debbano essere trasferiti a Caltanissetta, lasciando alla piazza forte di Messina le sole batterie da montagna. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Toscano ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per sapere se, di conformità agli affidamenti dati recentemente alla Camera dall'onorevole sottosegretario di Stato dei lavori pubblici, sia stato denunciato col 30 giugno il contratto in corso colla straniera Compagnia dei vagoni a letto. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Gasparotto ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno per sapere se, in conformità alle ultime assicurazioni date, siasi finalmente incominciata la costruzione del carcere giudiziario circondariale di Lecco. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Cermenati ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle finanze, per sapere se, in conformità alle ultime assicurazioni date, siasi finalmente incominciate, dopo quasi un trentennio di trattative burocratiche, le opere di riparazione e di ingrandimento del vetusto e cadente edificio « della Dogana » in Lecco. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Cermenati ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per sapere se la Direzione generale delle ferrovie, in seguito alle reiterate, giuste richieste fatte dal personale interessato, e costantemente appoggiate dal sottoscritto, siasi provveduto alla istituzione degli aiutanti macchinisti sulle linee a trazione elettrica. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Cermenati ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dell'interno e di grazia e giustizia e dei culti, per conoscere se credano giunto il momento di esonerare i comuni dal grave onere delle spese di conservazione degli edifici servienti al culto, mediante la presentazione della legge, promessa nell'articolo 320, testo unico, legge comunale e provinciale, e resa più che mai necessaria dalla interpretazione rigorosa data dalla recente giurisprudenza al detto articolo 320. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Storoni ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'istruzione pubblica, per conoscere quali provvedimenti intenda adot-

tare per far cessare le anormali condizioni dell'Istituto musicale di Napoli, San Pietro a Maiella, e perchè le nobili tradizioni artistiche di quell'Istituto siano degnamente conservate. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Dentice ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle poste e dei telegrafi, per sapere se, in relazione alla legge 22 giugno 1913, n. 880, che abolì il divieto di matrimonio per le telefoniste, creda di provvedere alla sollecita riammissione di quelle telefoniste effettive, complete ed avventizie, che lasciarono il servizio per aver contratto o per contrarre matrimonio; per sapere, se in armonia con lo spirito di quella legge creda che la riammissione in servizio debba concedersi sotto le condizioni più favorevoli; per sapere infine se non ritenga opportuno affrettare la pubblicazione del regolamento esecutivo della legge medesima. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Borromeo ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno per conoscere quali siano i motivi che determinarono il prefetto di Roma a rinviare le elezioni amministrative del mandamento di Civita Castellana, già fissate pel 7 giugno, e quali siano le ragioni del lungo, permanente indugio nella fissazione della nuova data, mentre in tutta la provincia di Roma i comizi elettorali amministrativi furono tempestivamente ed invariabilmente stabiliti. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Dello Sbarba ».

« Il sottoscritto chiede d'interpellare il ministro d'agricoltura, industria e commercio, per conoscere le ragioni per le quali non si provvede ancora a norma dell'ultima legge alla sistemazione dei fondi necessari per il Museo industriale di Napoli.

« Porzio ».

PRESIDENTE. Le interrogazioni testè lette saranno iscritte nell'ordine del giorno, trasmettendosi ai ministri competenti quelle per le quali si richiede la risposta scritta. Così pure l'interpellanza sarà iscritta nell'ordine del giorno, qualora il ministro interessato non vi si opponga nel termine regolamentare.

Sui lavori parlamentari.

PRESIDENTE. Come la Camera ricorda, ieri l'onorevole Presidente del Consiglio si riservò di indicare i disegni di legge, che, a suo avviso, è necessario che la Camera discuta prima delle vacanze. Egli intanto mi ha fatto sapere che nell'ordine del giorno delle sedute antimeridiane desidera che siano iscritti i seguenti disegni di legge:

Proroga del termine fissato dall'articolo 32 della legge 19 luglio 1909, n. 496; (235)

Proroga dei vincoli sulla zona monumentale di Roma; (245)

Proroga del termine stabilito dalla legge 6 luglio 1912, n. 734, per la soppressione dei Convitti annessi ai Regi Conservatori di Milano, di Palermo e di Parma; (252)

Istituzione presso la Regia Università di Napoli di una cattedra di clinica delle malattie tropicali; (89)

Costruzione di edifici postali e telegrafici; (240)

Sistemazione delle comunicazioni telefoniche nei Castelli romani; (154)

Aumento di retribuzione ai ricevitori postali e telegrafici di 3ª classe, ai collettori ed ai portalettere rurali; (155)

Costruzione di un edificio per la cura gratuita dei poveri in Bagni di Montecatini. (236)

Provvedimenti per l'assetto della stazione termale di Salsomaggiore; (211)

Proroga di agevolazioni tributarie per le case di abitazione in Roma. (142, 143-bis)

Nella seduta pomeridiana di domani, dopo le interrogazioni e due domande di autorizzazione a procedere contro i deputati Vincenzo Bianchi e Faranda, l'onorevole Presidente del Consiglio ha chiesto che siano discussi i disegni di legge:

Autorizzazione di spese per riparazioni di danni dipendenti dal terremoto dell'8 maggio 1914 in provincia di Catania; (200)

Conversione a perpetuità della concessione d'acqua dal fiume Adda in territorio di Marzano, fatta a scopo irriguo, col Regio decreto 21 agosto 1884 al Consorzio per l'incremento dell'irrigazione nel territorio cremonese. (237)

Continuerà poi la discussione dei provvedimenti per i ferrovieri, e se sarà possibile, com'è nel desiderio di tutti, esaurirla domani stesso, si potrà cominciare la discussione del disegno di legge: « Modificazioni della legge 4 aprile 1911, n. 197, con-

cernente la spesa straordinaria consolidata del Ministero dei lavori pubblici ». (*Benissimo!*)

BELTRAMI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BELTRAMI. Per accelerare i nostri lavori proporrei che, da domani in poi, si sopprimessero le interrogazioni.

Voci. Sì! sì!

PRESIDENTE. Faccio notare che se anche uno si opponesse, questa proposta non potrebbe essere accolta.

Voci. Siamo tutti d'accordo!

PRESIDENTE. Allora, poichè nessuno si oppone, resta inteso che, da domani in poi, le interrogazioni sono soppresse.

Ed ora, poichè sono giunte al mio orecchio delle voci esprimenti il desiderio di vacanze molto prossime, vorrei rivolgere a tutti i colleghi una preghiera.

Abbiano pazienza ancora qualche giorno, e si trattengano qui a compiere il loro dovere fino a che non siano discussi tutti quei disegni di legge, che per il loro carattere d'urgenza non ammettono dilazione. (*Vive approvazioni*).

Mi scusino se, in questo momento, ricordo i soldati di Gedeone, che per giungere più presto, si limitavano a bere l'acqua che prendevano, marciando, col cavo della mano, e non s'indugiavano per alcun comodo loro!... (*Viva ilarità*) Chè se dico questo, è il bene del paese che m'ispira, per il quale un solo sentimento ci anima tutti! (*Vivissime approvazioni*).

La seduta è tolta alle 22,15.

Ordine del giorno per le sedute di domani.

Alle ore 10:

Discussione dei disegni di legge:

1. Proroga del termine fissato dall'articolo 32 della legge 19 luglio 1909, n. 496. (235)

2. Proroga dei vincoli sulla zona monumentale di Roma. (245) (*Urgenza*)

3. Proroga del termine stabilito dalla legge 6 luglio 1912, n. 734, per la soppressione dei Convitti annessi ai Regi Conservatori di Milano, di Palermo e di Parma. (252)

4. Istituzione presso la Regia Università di Napoli di una cattedra di Clinica delle malattie tropicali. (89)

5. Costruzione di edifici postali e telegrafici. (240)

6. Sistemazione delle comunicazioni telefoniche nei Castelli romani. (154)

7. Aumento di retribuzione ai ricevitori postali e telegrafici di 3ª classe, ai collettori ed ai portalettere rurali. (155)

8. Costruzione di un edificio per la cura gratuita dei poveri in Bagni di Montecatini. (236)

9. Provvedimenti per l'assetto della stazione termale di Salsomaggiore. (211)

10. Proroga di agevolazioni tributarie per le case di abitazione in Roma. (143, 143 bis)

Alle ore 14:

1. Domanda di autorizzazione a procedere in giudizio contro il deputato Bianchi Vincenzo per diffamazione e ingiurie a mezzo della stampa. (203)

2. Domanda di autorizzazione a procedere in giudizio contro il deputato Faranda per contravvenzione alla legge sulla requisizione dei quadrupedi. (134)

Discussione dei disegni di legge:

3. Autorizzazione di spese per riparazioni di danni dipendenti dal terremoto dell'8 maggio 1914 in provincia di Catania. (200) (*Urgenza*)

4. Conversione a perpetuità della concessione d'acqua dal fiume Adda in territorio di Marzano, fatta a scopo irriguo, col Regio decreto 21 agosto 1884 al Consorzio per l'incremento dell'irrigazione nel territorio cremonese. (237)

5. Seguito dello svolgimento di mozioni e di una interpellanza.

6. Seguito della discussione sul disegno di legge:

Disposizioni per il personale delle Ferrovie dello Stato e per modificazioni di tariffe. (151)

PROF. EMBIO PROVANLI

Capo dell'Ufficio di Revisione e Stenografia