

CXXV.

2ª TORNATA DI SABATO 4 LUGLIO 1914

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE ALESSIO

INDI

DEL PRESIDENTE MARCORÀ

INDICE.

| | <i>Pag.</i> |
|---|-------------|
| Congedi | 5372 |
| Risposte scritte ad interrogazioni: | |
| FALCIONI: Lavori del secondo binario sul tratto Iselle-Domodossola | 5372 |
| MARANGONI: Editto Galli sulla pesca a Goro Ferrarese. | 5372 |
| RISSETTI: Impianto di apparecchi telefonici. | 5373 |
| Domande di procedere: | |
| contro il deputato Vincenzo Bianchi (<i>Non accolta</i>). | 5374 |
| contro il deputato Faranda (<i>Non accolta</i>). | 5374 |
| Disegni di legge (<i>Discussione</i>): | |
| Provvedimenti a favore dei danneggiati dal terremoto nella provincia di Catania | 5374 |
| PENNISI | 5374 |
| CIUFFELLI, <i>ministro</i> | 5375 |
| PANTANO, <i>relatore</i> | 5375 |
| Concessione a perpetuità di derivazione d'acqua dal fiume Adda | 5379 |
| MARAZZI. | 5379 |
| SACCHI. | 5380 |
| CARCANO, <i>presidente della Giunta generale del bilancio e relatore</i> | 5382 |
| RAVA <i>ministro</i> | 5383 |
| Disegno di legge (<i>Seguito della discussione</i>): | |
| Disposizioni per il personale delle ferrovie dello Stato | 5384 |
| ROSSI GAETANO | 5384 |
| CIUFFELLI <i>ministro</i> | 5386, 5402 |
| CAVAGNARI. | 5394 |
| GASPAROTTO | 5394 |
| MONTRESOR | 5403 |
| BEVIONE | 5403 |
| MERLONI | 5404 |
| CHIARAVIGLIO | 5408 |
| SODERINI | 5416 |
| DE VITO. | 5417 |
| PESCETTI | 5430 |
| ARCA | 5433 |
| ANCONA, <i>relatore</i> | 5437 |
| Disegni di legge (<i>Presentazione</i>): | |
| RICCIO: Trattamento di vecchiaia al personale subalterno postale. | 5393 |
| — Reintegrazione di assegni <i>ad personam</i> a fa- vore degli ex-fattorini anziani | 5393 |
| DI SAN GIULIANO: Convenzione con la Repub- blica di San Marino relativa alla circola- zione dei velocipedi e automobili. | 5400 |
| Relazioni (<i>Presentazione</i>): | |
| CARCANO: Rendiconto generale consuntivo del- l'Amministrazione dello Stato | 5400 |
| DENTICE: Spesa straordinaria per nuove costru- zioni ad uso dell'Amministrazione dogana- le | 5400 |
| — Autorizzazione all'Istituto nazionale delle assi- curazioni ad impiegare una parte delle sue disponibilità annuali in mutui agli Istituti e Società cooperative per case popolari. | 5400 |
| FALLETTI: Modificazioni alla legge relativa ai personali amministrativi del Regio esercito. | 5400 |
| — Aggiunte e varianti alle leggi sull'avanza- mento del Regio esercito | 5448 |
| MANNA: Proroga delle disposizioni sancite dagli articoli 1 e 2 della legge 20 marzo 1913 | 5400 |
| COTUGNO: Modificazioni alla legge sul concorso dello Stato nelle spese per opere di irri- gazioni. | 5448 |
| GIOVANELLI ED.: Trattamento del personale subalterno delle Amministrazioni centrali | 5448 |
| — Personale dipendente dall'Amministrazione delle tasse sugli affari. | 5448 |
| TORRE: Convenzione con il « Collegio italiano » in Alessandria d'Egitto | 5448 |
| Votazione segreta (<i>Risultamento</i>): | |
| Proroga del termine fissato dall'articolo 32 della legge 19 luglio 1909, n. 496 | 5400 |
| Proroga dei vincoli sulla zona monumentale di Roma | 5400 |
| Proroga del termine stabilito dalla legge 6 lu- glio 1912, n. 734 per la soppressione dei convitti annessi ai Regi conservatori di Mi- lano, di Palermo e di Parma | 5400 |
| Istituzione presso la Regia Università di Na- poli di una cattedra di clinica delle ma- lattie tropicali. | 5400 |
| Costruzione di edifici postali e telegrafici | 5401 |
| Sistemazione delle comunicazioni telefoniche nei Castelli Romani. | 5401 |

| | |
|--|-----------|
| Autorizzazione di spese per riparazioni di danni dipendenti dal terremoto dell' 8 maggio 1914 in provincia di Catania | Pag. 5401 |
| Conversione a perpetuità della concessione di 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. | 5401 |

Osservazioni e proposte:

Lavori parlamentari:

| | |
|---|---------|
| SALANDRA, <i>presidente del Consiglio</i> | 5449 |
| PRESIDENTE | 5449-50 |
| MODIGLIANI | 5449 |
| NUVOLONI | 5449 |

La seduta comincia alle 14.5.

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

(È approvato).

Comunicazioni del Presidente.

PRESIDENTE. La Corte dei conti ha partecipato che nella passata quindicina non è stata eseguita alcuna registrazione con riserva.

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedi, per motivi di famiglia, gli onorevoli: Sipari, di giorni 2; Corniani, di 5; Teodori, di 2; Danieli, di 3; Cassuto, di 1; Bertolini, di 3; Rota, di 3; Theodoli, di 2; Camera, di 15; Di Scalea, di 4; per motivi di salute, gli onorevoli: Ciccotti, di giorni 5; Maraini, di 15; per ufficio pubblico, gli onorevoli: Roi, di giorni 4; Pastore, di 3.

(Sono conceduti).

Risposte scritte ad interrogazioni.

PRESIDENTE. L'onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici annuncia di aver dato risposta scritta all'interrogazione presentata dal deputato Falcioni « per apprendere se in esecuzione delle Convenzioni stipulate fra l'Italia e la Svizzera per la costruzione e l'esercizio della ferrovia del Sempione, intendano iniziare senza ulteriore ritardo i lavori del secondo binario sul tratto Iselle-Domodossola ».

RISPOSTA SCRITTA. — « Secondo le Convenzioni internazionali esistenti tra la Svizzera e l'Italia relativamente alla ferrovia del Sempione, i due Stati avrebbero l'obbligo di compiere la costruzione del secondo binario rispettivamente da Briga ad Iselle (galleria del Sempione) e da Domodossola ad Iselle entro cinque anni dal momento in cui sia ufficialmente constatato che il prodotto annuo dell'intero tronco Briga-Domodossola abbia oltrepassato lire 50,000 al chilometro.

« Il Governo svizzero, come è noto, ha iniziato la costruzione della seconda galleria prima che il suddetto limite di prodotto fosse raggiunto specialmente per esigenze inerenti alla conservazione della prima galleria, e fa conto di poter attivare il secondo binario tra Briga ed Iselle per il maggio 1908.

« Per parte nostra, il Governo è convinto che il raddoppio della linea Domodossola-Iselle è richiesto da effettive esigenze dell'esercizio, indipendentemente dagli obblighi imposti dalle convenzioni internazionali, ed intende di provvedervi in correlazione al programma generale di raddoppi di binari su le altre linee della rete di Stato, appena potrà disporre dei mezzi finanziari occorrenti.

« 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 Marangoni, « sulla restrittiva e grottesca applicazione che dell'editto Galli sulla pesca si fa a Goro Ferrarese, dall'Arma dei carabinieri specialmente ».

RISPOSTA SCRITTA. — « Facendo seguito alla risposta data addì 16 giugno ultimo scorso ed associandomi a quanto in merito alla suddetta interrogazione ha già riferito il Ministero di agricoltura, industria e commercio, manifesto all'onorevole interrogante che l'editto Galli del 13 settembre 1854 tende a frenare ed a reprimere il furto e il contrabbando del pesce nelle valli di Comacchio. Esso contiene proibizioni e sanzioni severissime, e fra l'altro vieta la circolazione del pesce nelle valli, se non scortato da bollette di legittima provenienza. Tale editto o notificazione venne garantito al comune di Comacchio colla retrocessione Valli, avvenuta nel 1868 e riconosciuta, in seguito, tuttora vigente da numerosi pro-

nunciati della magistratura ordinaria. È sorto il dubbio se dovesse estendersene l'applicazione anche per la pesca fatta nella così detta Sacca di Goro di pertinenza del tenimento di Mesola, di proprietà di Santo Spirito; ma per l'intervento della Prefettura di Ferrara non sono state mai elevate contravvenzioni per questo titolo ai pescatori di Goro, lasciando insolita la questione di merito. L'azienda Valiva di Comacchio, invece, ora condotta dalla Ditta Parodi, applica l'editto Galli a tutela dei suoi diritti, continuando nel perseguire, anche fuori il Comune, i ladri e i contrabbandieri del pesce, pescato nelle valli Comacchiesi e portato fuori per farlo passare come pescato legittimamente in mare o in valli libere.

« In quanto a fatti specifici, che possono aver determinato l'interrogazione dell'onorevole Marangoni, consta soltanto che recentemente in seguito ad alcune denunce anonime, i carabinieri di Mesola procedettero, di nottetempo, al fermo di due carri di pesce, provenienti dalle valli di Goro, essendo i conducenti sprovvisti di bolletta di transito, prescritta dall'editto Galli. Alla mattina successiva, avendo i conducenti esibita tale bolletta, furono fatti proseguire senza elevare contravvenzione. Nessun altro fatto recente mi è dato riferire, e faccio presente all'onorevole interrogante che la vigilanza sulla pesca viene esercitata dal Corpo delle guardie Vallive, dipendenti dalla predetta Ditta Parodi, limitandosi i carabinieri ad intervenire soltanto se richiesti.

« *Il sottosegretario di Stato*
« CELESIA ».

PRESIDENTE. L'onorevole sottosegretario di Stato per le poste e i telegrafi annuncia di aver dato risposta scritta alla interrogazione presentata dal deputato Riseti, « per sapere quali provvedimenti intenda prendere od abbia preso affinché in Genova siano soddisfatte le moltissime domande da tanto tempo giacenti, per ottenere l'impianto di apparecchi telefonici ».

RISPOSTA SCRITTA. — « Ai primi di febbraio del corrente anno è stato stipulato regolare contratto con la Società Siemens per l'istituzione in Genova delle sottoindicate centrali telefoniche a sistema automatico :

« Centrale di Vico Tintori per 1800 abbonati;

« Centrale di Piazza Pellicceria per 2500 abbonati;

« Centrale di San Francesco d'Albaro per 500 abbonati.

« Complessivamente per 4800 abbonati.

« L'impianto di tali centrali dovrà effettuarsi entro dodici mesi dal giorno in cui verrà fatta la consegna dei locali alla suddetta Società.

« Per la centrale di San Francesco d'Albaro i locali vennero consegnati il 25 maggio ultimo scorso; per la centrale di Piazza Pellicceria i lavori di adattamento sono bene avviati, e per la centrale di Vico Tintori sono prossimi ad essere iniziati.

« In considerazione del crescente numero di richieste di abbonamento, è negli intendimenti dell'Amministrazione di aumentare a 6500 numeri la potenzialità delle tre centrali suddette ed al riguardo sono in corso le pratiche relative.

« I lavori per l'ampliamento della rete ebbero principio nel mese di settembre dello scorso anno, cioè, appena furono disponibili i materiali più urgenti acquistati in seguito all'approvazione della legge 20 marzo 1913, n. 254, e vennero condotti alacremente, tantochè a tutt'oggi furono posati oltre 19600 metri di nuovi cavi, in gran parte sotterranei, ed attualmente si vanno ponendo in opera i nuovi distributori, mentre procede la sistemazione delle diramazioni in fili nudi.

« Per ultimare poi la rete telefonica di Genova nella zona centrale ne venne da tempo approvato il progetto, ed il giorno 11 corrente verrà indetta una gara internazionale per l'acquisto di altri metri 11405 di cavi per l'attivazione di 800 nuove coppie di fili.

« Con la posa di questi ultimi cavi la rete di Genova avrà disponibili in complesso, pel collegamento degli abbonati fino al 30 giugno 1918, 10990 coppie di fili così distribuite:

« 3950 coppie per la nuova centrale di Piazza Inferiore di Pellicceria;

« 5990 coppie per la centrale esistente di Vico Tintori;

« 1050 coppie per la nuova centrale di San Francesco d'Albaro.

« I lavori di rete, salvo casi imprevisi, verranno ultimati nell'esercizio finanziario in corso o nei primi mesi del 1915.

« A Genova, data la configurazione della rete telefonica e la difficoltà di trovare,

locali adatti, non è stato possibile adottare frattanto provvedimenti transitori.

« Il sottosegretario di Stato
« MARCELLO ».

Domanda di autorizzazione a procedere.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la domanda di autorizzazione a procedere contro il deputato Vincenzo Bianchi per diffamazione e ingiurie a mezzo della stampa.

La Commissione all'unanimità propone che l'autorizzazione sia negata.

Nessuno chiedendo di parlare, metto a partito la proposta della Commissione.

(È approvata).

L'ordine del giorno reca la domanda di autorizzazione a procedere contro il deputato Faranda per contravvenzione alla legge sulla requisizione quadrupedi.

La Commissione all'unanimità propone che l'autorizzazione sia negata.

Nessuno chiedendo di parlare, metto a partito la proposta della Commissione.

(È approvata).

Discussione del disegno di legge: Autorizzazione di spese per riparazioni di danni dipendenti dal terremoto dell'8 maggio 1914 in provincia di Catania.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Autorizzazione di spese per riparazioni di danni dipendenti dal terremoto dell'8 maggio 1914 in provincia di Catania.

Se ne dia lettura.

LIBERTINI GESUALDO, segretario, legge: (V. Stampato n. 200-A).

PRESIDENTE. È aperta la discussione generale su questo disegno di legge.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Pennisi.

PENNISI. Pochissime parole per esprimere la mia soddisfazione per questo disegno di legge il quale viene a dare indispensabili provvedimenti a una tra le più belle e più disgraziate regioni d'Italia. Io approvo le disposizioni degli articoli, specialmente quelle che riguardano la concessione di sussidi e la ricostruzione delle abitazioni, venendo in aiuto così alle classi meno abbienti; e la modificazione introdotta all'articolo 6 dalla Giunta del bilancio, mercè la quale i mutui di favore ed il concorso diretto del Tesoro vengono ad essere concessi anche per

la ricostruzione di quei muri a secco che rappresentano una vera necessità per la messa in valore dei vigneti posti alle falde dell'Etna. Per questa e per altre modificazioni introdotte, d'accordo dal Governo, dal relatore della legge onorevole Pantano, che intorno ad essa ha lavorato con tanta competenza e tanto amore, io esprimo il mio compiacimento.

Ma una preghiera debbo rivolgere all'onorevole ministro. Il Governo ha provveduto con sollecitudine degna di ogni encomio presentando questa legge alla Camera nella seduta del 25 maggio, vale a dire pochi giorni dopo il disastro avvenuto; ma condizioni di politica generale prima, contingenze parlamentari dopo, ne hanno ritardato la discussione sino ad oggi. Ora a me preme fare presente come occorra riguadagnare il tempo trascorso, perchè per l'applicazione di questa legge i limiti sono imposti da condizioni indipendenti dalla volontà di tutti noi.

I superstiti del terremoto dell'8 maggio vivono sotto le tende ed è impossibile che la vita di quelle famiglie si prolunghi in tali condizioni al sopravvenire della stagione invernale.

Occorre quindi che prima che l'inverno giunga le nuove abitazioni siano ricostruite, e per fare questo è necessario che per l'applicazione di questa legge vengano ridotti al minimo possibile gli inciampi burocratici e che ad essa presieda una vera illuminata sveltezza di metodi, di pensiero, di opere. Di questo fo vivissima preghiera al ministro e raccomando anche di esaminare se non ritenga opportuno, come a me parrebbe, di dare incarico a una speciale sezione del Genio civile perchè con larghezza di vedute provveda solamente ed esclusivamente alla rapida attuazione di questi provvedimenti.

Fatta questa preghiera, debbo adempiere ad un dovere. Come bellamente ricorda l'illustre relatore nella relazione che sta dinanzi alla Camera, il terremoto che l'8 maggio si abbattè sopra una delle più ridenti contrade della Sicilia suscitò una spontanea manifestazione di solidarietà nazionale, la quale ebbe in quest'aula vibrante e altissima eco. Come rappresentante del collegio più fortemente danneggiato, adempio al dovere di ripetere qui, da questo banco, al Governo, alla Camera, al Paese i sentimenti di riconoscenza delle popolazioni colpite che la sventura hanno sopportato con alto senso di civile dignità;

e formo l'augurio che quella manifestazione gentile la Camera voglia oggi integrare votando unanime per l'approvazione del presente disegno di legge. (*Approvazioni*).

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CIUFFELLI, *ministro dei lavori pubblici*. Ringrazio l'onorevole Pennisi delle parole benevole che ha voluto rivolgere al Governo per la presentazione di questo disegno di legge, come vivamente ringrazio la Commissione e l'onorevole Pantano, suo relatore, per il contributo prezioso e premuroso che hanno voluto portare a questa proposta in modo da perfezionarla e renderla ancor più adatta alle condizioni speciali delle popolazioni danneggiate.

Il Governo però non ha fatto che il suo dovere, perchè la sventura che colpì quelle infelici popolazioni ebbe grandissima ripercussione nell'animo dei governanti i quali hanno ispirate le loro proposte a quel sentimento di solidarietà che fortemente lega fra loro le varie regioni d'Italia.

Ciò premesso, assicuro poi l'onorevole Pennisi che procurerò che la legge sia eseguita con la maggiore sollecitudine possibile. Debbo anzi dire che, non avendo dubbio sull'approvazione di essa, in attesa del voto del Parlamento, ho già dato disposizioni perchè siano compiuti tutti gli atti preparatori in modo da poter sollecitamente eseguire i lavori.

L'onorevole Pennisi vorrebbe che l'esecuzione di questa legge fosse affidata a una speciale sezione dell'ufficio del Genio civile. Senza creare un nuovo organo burocratico, farò in modo che l'ufficio del Genio civile, composto di persone competentissime in questa materia, non manchi del personale necessario per adempiere al compito suo.

Da ultimo prego la Camera di voler accogliere una proposta aggiuntiva che farò dopo l'articolo 19 per riparare ad una omissione, che si è verificata nell'esecuzione di una legge precedente.

PRESIDENTE. L'onorevole relatore ha facoltà di parlare.

PANTANO, *relatore*. Mentre ringrazio tanto l'onorevole ministro quanto l'onorevole Pennisi delle cortesi parole che hanno voluto rivolgere a me ed alla Giunta del bilancio per aver cercato d'integrare nella misura del possibile il disegno di legge, io non posso che accogliere la proposta ag-

giuntiva dell'onorevole ministro, per riparare ad una omissione che impediva la completa esplicazione dei benefici di una legge anteriore. Detto questo, mi auguro anch'io che la Camera unanime voti il presente disegno di legge.

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

Passiamo ora alla discussione degli articoli:

Art. 1.

« È autorizzata la spesa di lire 1,500,000 per provvedere, nelle località colpite dal terremoto dell'8 maggio 1914 in provincia di Catania e da determinarsi con decreto Reale, a bisogni ed opere urgenti e principalmente:

a) a demolizioni e puntellamenti di edifici pericolanti, sgombri di aree pubbliche e riparazioni necessarie per ripristinare il transito nelle strade comunali e provinciali;

b) alla costruzione di ricoveri provvisori o stabili per le persone rimaste senza tetto, ed alle indispensabili opere igieniche occorrenti;

c) alle riparazioni, importanti una spesa non superiore alle lire 1,000, dei fabbricati danneggiati appartenenti a persone di condizione povera e che non usufruiscano dei ricoveri di cui al precedente comma;

d) alla concessione di sussidi in misura non superiore alla metà della spesa strettamente necessaria per riparare o ricostruire, anche in area diversa dalla sede attuale, edifici pubblici e di uso pubblico.

« La somma predetta verrà stanziata nella parte straordinaria dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per lire 400,000 nell'esercizio 1913-14 e per lire 1,100,000 nell'esercizio 1914-15 ».

(È approvato).

Art. 2.

« I lavori di cui all'articolo precedente sono dichiarati di pubblica utilità, e ad essi sono applicabili le disposizioni del primo e del secondo comma dell'articolo 171 del testo unico delle leggi emanate in conseguenza del terremoto del 28 dicembre 1908, approvato con Regio decreto 12 ottobre 1913, n. 1261.

« L'approvazione di progetti importanti una spesa non superiore a lire 200,000 è data dall'Ispettore superiore del Genio civile residente a Messina, il quale esercita

per tali lavori le attribuzioni di Ispettore di compartimento, che gli sono affidate per tutte le opere dipendenti dal terremoto nelle provincie calabresi ed in quella di Messina a norma del Regio decreto 4 gennaio 1914, n. 145.

« L'approvazione dei progetti il cui importo superi le lire 200,000 è data dal Ministero dei lavori pubblici, udito il parere del Comitato speciale del Consiglio superiore dei lavori pubblici, di cui all'articolo 173 del citato testo unico ».

(È approvato).

Art. 3.

« Per le espropriazioni e per le occupazioni temporanee occorrenti per l'esecuzione dei lavori di cui all'articolo 1º si seguirà la procedura stabilita dal testo unico approvato con Regio decreto 12 ottobre 1913, n. 1261.

« Alla liquidazione delle relative indennità e di quelle dipendenti da eventuali danni occasionati dai lavori medesimi, in caso di mancata accettazione della somma offerta dall'Amministrazione, provvederà un collegio arbitrale sedente a Catania composto di tre membri, di cui uno magistrato con grado di consigliere d'appello od equiparato nominato dal ministro guardasigilli con le funzioni di Presidente, e gli altri due ingegneri, nominati l'uno dal ministro dei lavori pubblici, l'altro dal Consiglio provinciale.

« Ciascuna delle dette autorità, oltre all'arbitro ordinario, nominerà un supplente.

« Contro le sentenze di questo Collegio arbitrale è ammesso appello innanzi al collegio arbitrale di secondo grado istituito a Roma ai sensi dell'articolo 151 del citato testo unico, restando applicabile per il ricorso in Cassazione il disposto del successivo articolo 154 ».

(È approvato).

Art. 4.

« È data facoltà al Governo di rendere con decreto Reale in tutto od in parte obbligatorie per le riparazioni, ricostruzioni e nuove costruzioni degli edifici pubblici e privati nelle località della provincia di Catania, che verranno determinate in seguito ad appositi studi, le norme tecniche ed igieniche prescritte con le relative sanzioni dagli articoli 185 a 237 del ripetuto testo unico.

« Con lo stesso o con altro decreto Reale

potranno essere stabilite le zone sulle quali si ritenesse necessario vietare le ricostruzioni o le nuove costruzioni ».

(È approvato).

Art. 5.

« I Comuni cui appartengono le località da determinarsi a norma dell'articolo 1º potranno contrarre mutui con la Cassa depositi e prestiti, anche nell'interesse degli Istituti di beneficenza e di altri enti morali, allo scopo esclusivo di procurarsi, per la spesa a carico loro e degli enti stessi, i mezzi strettamente necessari per riparare ai danni del terremoto.

« Questi mutui saranno rimborsabili in 50 anni col sistema delle semestralità costanti comprendenti l'interesse e la quota di ammortamento, col concorso dello Stato, che pagherà la metà degli interessi.

« Il concorso dello Stato sarà iscritto nel bilancio del Ministero del tesoro ».

(È approvato).

Art. 6.

« Per la riparazione e ricostruzione, anche in aree diverse dalla loro sede attuale, dei fabbricati danneggiati o distrutti dal terremoto dell'8 maggio 1914 nelle località da determinarsi a norma dell'articolo 1º, e per la ricostruzione dei muri a sacco diroccati e necessari alla produttività del fondo potranno essere consentiti ai privati dalla Cassa di risparmio del Banco di Sicilia, delle altre Casse di risparmio e dagli Istituti di credito fondiario o cooperativo, mutui ipotecari da estinguersi in un periodo non maggiore di trent'anni, col sistema delle semestralità costanti comprendenti l'interesse non superiore al 4 per cento e la quota di ammortamento.

« Lo Stato concorrerà nel rimborso del mutuo pagando la metà delle quote semestrali, aumentata di un decimo per le eventuali perdite dell'Istituto mutuante.

« A tali mutui sono applicabili le disposizioni degli articoli 19, 20, 21, 22, 24, 25, 26, 27 e 28 della legge 25 giugno 1906, n. 255 e degli articoli 48, 49, 50 e 51 della legge 9 luglio 1908, n. 445.

« Il concorso dello Stato sarà iscritto nel bilancio del Ministero del tesoro ».

(È approvato).

Art. 7.

« Nelle località da determinarsi a norma dell'articolo 1º i proprietari i quali avendo diritto al mutuo e che, essendosi uniformati

alle disposizioni dell'articolo 5 della legge 12 luglio 1912, n. 772, abbiano costruito o riparato a proprie spese, entro tre anni dalla pubblicazione della presente legge, l'edificio distrutto o danneggiato, o che abbiano riparato i muri a secco diroccati necessari alla produttività del fondo, possono ottenere in luogo del mutuo, direttamente a loro favore, il contributo dello Stato nella misura del 50 per cento nei limiti della spesa sostenuta strettamente necessaria per le opere stesse.

« Il Ministero del tesoro rilascia agli interessati copia del decreto di concessione del contributo dello Stato le cui semestralità, a chiunque cedibili, sono esenti dalla imposta di ricchezza mobile, sia per ritenuta diretta che per ruoli.

« Gli atti di cessione sono soggetti alla tassa fissa di una lira.

« Le norme che dovranno seguirsi per l'accertamento del diritto del richiedente il contributo diretto e per le modalità del pagamento relativo saranno stabilite con decreto Reale ».

(È approvato).

Art. 8.

« Il contributo dello Stato, nella misura di cui al precedente articolo, potrà essere concesso in unica soluzione quando l'importo di esso non superi le lire 1,000, anche se lo ammontare dei lavori ecceda le lire 2,000.

« Il contributo stesso, nel limite di lire 1,000, potrà esser concesso con le modalità e le cautele da stabilirsi mediante decreto Reale, anche per lavori da eseguire.

« Il contributo chiesto e concesso ai sensi dei precedenti comma produce la decadenza del diritto a mutuo col concorso dello Stato, o ad un ulteriore contributo diretto da parte del medesimo.

« Le disposizioni del presente articolo son estese, in quanto applicabili, altresì alle riparazioni e ricostruzioni eseguite o da eseguire dai privati danneggiati, contemplate dalle leggi 13 luglio 1910, n. 467, 13 aprile 1911, n. 311, 21 luglio 1911, n. 841, dal decreto-legge 21 luglio 1911, n. 1471 e dalla legge 12 luglio 1912, n. 772 ».

(È approvato).

Art. 9.

« Alle operazioni di cui agli articoli precedenti sono estese le disposizioni di cui

all'articolo 270 del testo unico approvato con Regio decreto 12 ottobre 1913, n. 1261 ».

(È approvato).

Art. 10.

« In luogo del contributo diretto o del mutuo di favore ed in corrispondenza della metà della spesa occorrente per la ricostruzione o riparazione, il Governo potrà cedere in proprietà ai privati danneggiati i ricoveri stabili di cui all'articolo 1, lettera b).

« Gli altri ricoveri stabili e provvisori potranno essere ceduti gratuitamente ai comuni assieme alle aree stradali circostanti che fossero state espropriate dal Governo, con le modalità e con gli obblighi da stabilirsi con decreto Reale ».

(È approvato)

Art. 11.

« I contratti di mutuo previsti nella presente legge, nonchè quei contratti che a termine dell'articolo 13 della legge 12 luglio 1912, n. 772 e dell'articolo 45 del Regio decreto 1º maggio 1913, n. 511, potranno fare i proprietari dei terreni distrutti mercè mutui accesi sulla nuova proprietà, saranno soggetti all'ordinaria tassa di bollo ed alla tassa fissa di registro di una lira.

« Saranno pure registrati con la stessa tassa e trascritti gratuitamente gli atti di permuta dei ricoveri stabili assegnati in proprietà a norma dell'articolo precedente, quando gli atti medesimi fossero stipulati entro un anno dall'assegnazione.

« Tutti gli atti che possano occorrere in dipendenza della presente legge saranno estesi su carta libera, compiuti e rilasciati gratuitamente dai pubblici uffici con annotazione su ciascun atto dello scopo cui serve e con riferimento alle presenti disposizioni ».

(È approvato)

Art. 12.

« Ai fondi che per causa del terremoto abbiano perduta la attività produttiva sarà concesso il discarico del relativo estimo dal catasto con effetto dal giorno del disastro ai termini dell'articolo 24 del vigente testo unico sulla conservazione dei catasti, del 4 luglio 1897, n. 276 ».

(È approvato).

Art. 13.

« Per gli edifici urbani dei comuni danneggiati dal terremoto dell'8 maggio 1914 che siano rovinati in tutto o in massima

parte e per quelli divenuti in tutto o in massima parte inabitabili o inservibili per necessità di straordinarie riparazioni, è concesso lo sgravio definitivo dell'imposta dal giorno della distruzione totale o parziale o della inabitabilità o inservibilità dei medesimi.

« A favore dei proprietari dei fabbricati urbani non distrutti, nè resi inabitabili o inservibili, ma che hanno subita una diminuzione del valore locativo a causa del terremoto nella misura di almeno un decimo, verrà eseguita d'ufficio la revisione parziale del reddito con effetto dall'epoca suindicata ».

(È approvato).

Art. 14.

« Per gli edifici distrutti o straordinariamente danneggiati dal terremoto dell'8 maggio 1914 che saranno ricostruiti anche su area diversa dalla sede attuale, entro tre anni dalla pubblicazione della presente legge o straordinariamente riparati entro lo stesso termine, nonchè per i ricoveri di cui al comma b) dell'articolo 1º della presente legge, la imposta comincerà a decorrere dopo dieci anni dal giorno in cui ciascun edificio o ricovero sarà divenuto atto all'uso o all'abitazione.

« Per i fabbricati pei quali sarà stata fatta la revisione parziale in diminuzione, giusta il secondo comma dell'articolo 10, non si potrà procedere a revisione parziale in aumento se non dopo decorsi dieci anni ».

(È approvato).

Art. 15.

« A carico dello Stato sarà corrisposta ai comuni danneggiati dal terremoto, di cui nei precedenti articoli, la differenza fra l'ammontare della sovrimposta sui fabbricati che alla data del disastro era stata già deliberata pel 1914 e l'ammontare della sovrimposta che sarà applicata nel periodo di dieci anni previsto dall'articolo precedente.

« Tale spesa sarà iscritta nel bilancio del Ministero del tesoro ».

(È approvato).

Art. 16.

« Ferme restando le condizioni stabilite nel secondo comma dell'articolo unico del Regio decreto 4 gennaio 1914, n. 52, è con-

cessa una nuova proroga al termine fissato per la presentazione di domande di sussidi di cui allo stesso articolo unico, e precisamente fino al 6 gennaio 1915 ».

(È approvato).

Art. 17.

« Negli articoli 6 e 7 del Regio decreto 21 dicembre 1911, n. 1471; 5, 12 e 13 della legge 12 luglio 1912, n. 772 e 1 e 31 del Regio decreto 1º maggio 1913, n. 514, le disposizioni riguardanti le concessioni di mutui o sussidi ai privati e agl'istituti pubblici di beneficenza s'intendono estese ai Comuni in quanto fossero stati anch'essi danneggiati nelle loro proprietà patrimoniali ».

(È approvato).

Art. 18.

« Per facilitare ai danneggiati dall'eruzione dell'Etna del settembre 1911 la ricostruzione delle loro proprietà distrutte mediante i mutui ed i sussidi di cui agli articoli 6 e 7 del Regio decreto 21 dicembre 1911, ed all'articolo 13 della legge 12 luglio 1912, n. 772, si consente che ove nella proprietà distrutta fosse esistita qualche casa, potranno i danneggiati medesimi impiegare il sussidio o il mutuo anche nella semplice costruzione di case di abitazione che siano riconosciute dal Genio civile rispondenti alle esigenze sismiche locali ed ai precetti dell'igiene edilizia ».

(È approvato).

Art. 19.

« Il termine utile per la presentazione delle domande di mutuo di cui all'articolo 5 del Regio decreto 21 dicembre 1911, n. 1471, è fissato a tutto il 30 giugno 1915 ».

(È approvato).

L'onorevole ministro dei lavori pubblici propone il seguente articolo aggiuntivo 19-bis che diventa 20:

« È esteso al comune di Candela in provincia di Foggia anche la disposizione dell'articolo 1, lettera b) della legge 13 luglio 1910, n. 467 ».

Nessuno chiedendo di parlare, lo metto a partito.

(È approvato).

Art. 20, che diventa 21.

« La presente legge entrerà in vigore il giorno stesso della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno ».

(È approvato).

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

Discussione del disegno di legge: 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.

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

Se ne dia lettura.

LIBERTINI GESUALDO, segretario, legge: (V. Stampato n. 237-A).

PRESIDENTE. È aperta la discussione generale su questo disegno di legge.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Marazzi.

MARAZZI. Questo disegno di legge ha per iscopo di convertire da temporanea in perpetua una concessione d'acqua, fatta al canale Marzano in provincia di Cremona.

Attorno al canale Marzano si sono sempre agitate gravi questioni; ma non posso dimenticare che quell'opera, attuata in mezzo a grandi difficoltà, ricorda il nome di due illustri nostri concittadini, l'onorevole Genala e l'onorevole Vacchelli, e debbo riconoscere che l'opera fu di sommo beneficio per gran parte della provincia di Cremona. Essa valse a redimere molte zone della nostra provincia, ed eccitò anche lo spirito poetico dell'onorevole Rava, che riprodusse nella relazione i versi del nostro Carducci. Ma evidentemente opere così grandi non si possono attuare senza ferire molti e molti interessi preesistenti. E così molte regioni dell'alto Cremasco si risentirono sinistramente di quest'opera, perchè l'incisione di quel canale molto profondo nelle nostre terre leggiere, ha fatto sì che, non solo il canale Marzano fosse alimentato dalle acque dell'Adda, ma rimpinguato

anche da sorgenti del territorio dell'alto Cremasco, tanto vero che, se si chiudono le bocche, nel canale scorre ancora una grande quantità di acqua, la quale non può provenire che dalle sorgenti del sottosuolo Cremasco.

Cosicchè da alcuni anni vediamo che alcuni corsi d'acqua, e qualche plaga, per esempio il Moso, lentamente si vanno prosciugando, appunto a causa del canale Marzano.

Molti furono i reclami sollevati dalle popolazioni Cremasche, ma ogni qualvolta gli interessati si sono rivolti all'ufficio competente del Genio civile di Milano, si è risposto loro in modo molto spicciativo e cioè: per ora c'è la concessione trentennale: quando sarà scaduta, farete valere le vostre ragioni.

Oggi sarebbe il tempo di farle valere, ma troppo e troppo lungo sarebbe il discorso a questo riguardo. So che nella Giunta del bilancio, alla quale fu sottoposto l'esame di questo disegno di legge, alcune voci si sollevarono per difendere gli interessi molteplici della nostra regione, ma si disse: la legge lascia sempre impregiudicati i diritti dei terzi. Ora chiunque ha pratica di opere idrauliche, sa che i fatti sono fatti e i diritti non contano niente. Quando una concessione di acqua è fatta, state pur sicuri che, se si muovono cause, le cause vanno avanti per anni, od anche per secoli, e gli utenti continuano a godere il loro possesso.

Fra gli interessi che sono stati violati per quest'opera, uno specialmente a me sta a cuore ed è quello relativo al territorio di Rivolta d'Adda, il comune più a nord della provincia, e completamente isolato. Questo comune che trae le sue risorse dalla plaga agricola che lo circonda e che conta circa 5,000 abitanti, aveva ed ha antichissimi diritti sopra una piccola parte della presa d'acqua dell'Adda, che alimenta una roggia detta la *Rivoltana*. Io non entrerò in particolari: dico soltanto che, dopo che il canale fu fatto, questa roggia, che prima serviva esaurientemente tanto agli usi estivi della irrigazione, quanto agli usi invernali di abbeveraggio del bestiame, è spesso priva d'acqua. La locale rappresentanza di Rivolta, a più riprese tentò di far valere il suo antico diritto e di ottenere dai concessionari del Marzano qualche misura di tolleranza, ma sempre le si è detto: quando sarà scaduta la concessione ne parleremo.

Non intendo, ripeto, rendere aspra la questione. È lontano da me il pensiero di dividere gli spiriti della mia provincia fra

Nord e Sud. In questa Assemblea c'è anche l'egregio amico e collega Sacchi, che tanto può nelle questioni amministrative della provincia e specialmente di quella zona nella quale più direttamente è interessato. Confido che queste mie parole potranno sopra l'animo suo, per indurlo ad aggiungere la sua voce tanto più autorevole alla mia affinché si trovi un qualche temperamento e la Rivoltana abbia quella portata d'acqua che sempre ha avuto per il passato. *(Bene!)*

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Sacchi.

SACCHI. L'onorevole Marazzi ha chiaramente esposto quale è il concetto di questo disegno di legge, quale è il fine della concessione. Si tratta di una derivazione dall'Adda che è stata concessa per trent'anni e questo è l'ultimo anno della concessione e si dovrebbe rinnovare. Ora deve rinnovarsi per un altro trentennio o in perpetuità? Il rinnovamento della concessione è di diritto. Bisogna por mente a questo, che la legge organica sulla derivazione delle acque pubbliche, all'articolo 5 stabilisce che le concessioni siano fatte per trent'anni ma, alla scadenza del trentennio, il concessionario abbia il diritto di ottenerne la rinnovazione e così successivamente alle ulteriori scadenze. Quale è la ragione di questa specie di riserva mentre nello spirito della legge e nell'affermato diritto alla rinnovazione è contenuta la perpetuità? Spiega lo stesso articolo che il rinnovamento della concessione potrà essere negato quando, sia per non uso, sia per abuso, il concessionario abbia, a giudizio dell'Amministrazione, reso frustraneo il fine, per cui la concessione era stata data.

Quando pertanto in una concessione il fine è stato raggiunto e la pubblica amministrazione ha potuto constatarlo, il rinnovamento è di diritto.

Il vedere poi, se debba rinnovarsi per altri 30 anni, alla scadenza dei quali dovrebbe rinnovarsi ancora per altri 30 anni di diritto o se invece si debba determinare senz'altro la perpetuità, dipende dalla valutazione che l'amministrazione farà del modo come si è attuata e come si è esercitata la concessione.

Orbene, di che si tratta qui? Nella provincia di Cremona da secoli esistono due grandi canali d'irrigazione derivanti dall'Oglio e che irrigano buona parte della provincia stessa. Nel corso del tempo sia per l'esaurimento del fiume Oglio per altre derivazioni, sia perchè l'agricoltura per lo

sviluppo della coltivazione intensiva ha bisogno di sempre maggior dotazione di acque, si era determinata una grande penuria per la irrigazione. Quindi l'aspirazione che durava da oltre un secolo di avere un'altra derivazione che potesse impinguare quelle già esistenti.

Dopo infiniti studi si è venuta fissando la necessità della derivazione dall'Adda e si è attuata per 25 metri cubi d'acqua, che attraverso il canale di Marzano viene portata principalmente nei due grandi canali che esistono da secoli, cioè nel Naviglio Civico di Cremona e nel Naviglio Grande Pallavicino.

Si consideri adunque che abbiamo le derivazioni dall'Oglio già per la loro origine storica perpetue ed abbiamo la derivazione dall'Adda che versa le sue acque in questi canali preesistenti.

La relazione bellissima e molto chiara dell'onorevole Carcano per la Giunta generale del bilancio ha rilevato questa circostanza essenziale, che cioè la derivazione dall'Adda serve ad impinguare le derivazioni già preesistenti che hanno di per sé stesse carattere di perpetuità. Aggiungasi che questa derivazione, la quale fa onore non soltanto alla provincia di Cremona, ma altresì alla ingegneria idraulica italiana ed è stata oggetto di studio da parte di una deputazione degli Stati Uniti d'America, consta di una grande opera di presa sul fiume Adda e di un canale dello sviluppo di trentacinque chilometri con più di duecentocinquanta opere d'arte tra grandiose e notevoli ed è costata, coll'acquisto dei canali Pallavicino, dieci milioni. Questo canale oltre al proprio costo ha poi importato grandi spese per parte dei singoli proprietari nei loro fondi per renderli adatti a ricevere maggior quantità di acqua.

Esso ha contribuito a rendere la provincia di Cremona una fra le prime per la quantità della produzione agricola ed ha fatto così migliorare il patto colonico che possiamo con orgoglio dire che nella provincia di Cremona non è da un trentennio più avvenuto uno sciopero agrario, l'accordo è sempre regnato tra i proprietari e i conduttori dei fondi e i contadini ed il patto colonico cremonese è citato a modello ed è considerato il migliore di tutta Italia.

E ciò si deve in gran parte a trent'anni di afflusso dell'acqua vivificatrice di quell'Adda, che ha ridestato le reminiscenze poetiche dell'onorevole ministro delle finanze, il

quale nella relazione al disegno di legge ha citato i versi del poeta del Risorgimento, a cui si potrebbero aggiungere quelli foscoliani.

Ora, dopo la felice commistione di acque derivanti da questi fiumi Oglio e Adda, che ha portato un magnifico frutto di sviluppo agrario e sociale nella provincia di Cremona, è evidente che dovendosi determinare la rinnovazione, la quale, si ricordi, è di diritto, si presentasse chiara la necessità di fare la rinnovazione a perpetuità, perchè non si potrebbe mai immaginare un tempo in cui si dovesse sbarrare la grande porta del canale Marzano sull'Adda e distruggere la mirabile opera di derivazione, che è tra le maggiori d'Italia.

Così è giustificata completamente la disposizione di legge che ci viene proposta; e bene ha fatto l'onorevole Marazzi a citare le benemeritenze di due illustri e compianti nostri comuni concittadini, Pietro Vacchelli e Francesco Genala, perchè a loro molto è dovuto se si è potuta compiere la grande opera.

Fu l'onorevole Pietro Vacchelli che ebbe la geniale idea di costituire il consorzio dei comuni avendo ormai l'esperienza provato che le grandi opere di irrigazione, come quelle di bonifica e in generale le grandi opere idrauliche, non possono essere fatte da privati, ma occorre l'intervento delle pubbliche amministrazioni non soltanto per la potenza dei mezzi, ma anche per lo spirito di iniziativa.

Un consorzio di cinquantanove comuni, a capo dei quali la città di Cremona, chiese la concessione e fece fronte alle spese ingenti della derivazione.

L'onorevole Genala promosse la legge che accordò i sussidi dello Stato ai canali di irrigazione.

L'opera quindi fu fatta dalla pubblica amministrazione nell'interesse pubblico; essa ha dato i frutti, che lo Stato concedendo ed i comuni ottenendo si ripromettevano, ha cioè raggiunto amplissimamente il fine per cui è stata fatta la concessione di derivazione. Essa dunque deve essere rinnovata a perpetuità.

Quali opposizioni potevano sorgere? Non ne dovevano sorgere e, mi piace il dirlo, non ne sorsero, ed io ringrazio l'onorevole Marazzi di avere egli stesso rilevato il beneficio venuto alla provincia di Cremona e di avere annunciato che non sollevava alcun contrasto a questo disegno di legge.

Egli ha manifestata qualche preoccupa-

zione della quale comprendo la serietà e la portata; ma io mi permetto di osservare all'onorevole Marazzi che non vi è nessun conflitto di interesse tra la derivazione del canale di Marzano e quella che gli sta a cuore della Rivoltana.

Qui si tratta di una rinnovazione nello *statu quo*, non di portare variazioni; se dunque si tratta di semplice rinnovazione, è chiaro che non possono sorgere opposizioni, le quali non siano quelle stesse opposizioni che erano sorte trent'anni or sono all'atto della concessione; e poichè la domanda di concessione fu allora pubblicata ed esaminate le opposizioni, tra le quali quella della Roggia Rivoltana e fu trovato che non avevano ragione di essere, così queste non possono ripresentarsi ora.

Se vi è un conflitto di interessi non è tra la Roggia Rivoltana ed il canale Marzano.

Il fiume Adda giunto nei pressi di Casano dà origine ad una derivazione sulla riva destra che esiste da secoli e che appartiene allo Stato ed è il canale Muzza, così grande, che se i colleghi, passando sulla linea Milano-Venezia, faranno attenzione vedranno quando saranno in quel punto due corsi d'acqua, di cui uno è più grande dell'altro ed ha dieci volte più d'acquedell'altro; e se sanno che là c'è il fiume Adda ed il canale Muzza, immagineranno che il fiume Adda sia il grande canale e che Muzza sia la derivazione ed invece è il contrario.

Più al disotto, sulla riva sinistra, la cremonese, sta la derivazione della Roggia Rivoltana. Questa che pure esiste da secoli è a bocca libera, non ha opere di modellazione, non è che un'incisione aperta nei greti del fiume Adda. Colla derivazione della Muzza l'Adda è dunque quasi esaurito e ben poca acqua rimane per la Rivoltana. Tuttavia nella Muzza vi sono degli scaricatori, che fanno ritornare una certa quantità d'acqua nell'Adda e questa serve a portare qualche aumento alla Roggia Rivoltana.

Da questo stato di cose discende che il conflitto d'interessi è tra la Roggia Rivoltana e il canale Muzza.

L'onorevole Marazzi ha anche in precedenti interrogazioni molto acutamente osservato che siccome il canale Muzza appartiene come proprietà patrimoniale allo Stato, che ha anche l'impero sulle acque, può avvenire che le rappresentanze del Governo nell'esercizio dell'impero tutelino anche il demanio delle acque. E difatti io

ho qui una memoria redatta dalla rappresentanza della Roggia Rivoltana che si lamenta che quello, che essa ritiene un proprio diritto, cioè di derivare acqua dal fiume Adda, sia stato dalla Intendenza di finanza e dal Genio civile di Milano ritenuto soltanto come una concessione graziosa; da questa memoria, che narra le varie contestazioni sorte sino dal secolo decimosettimo intorno alla derivazione della roggia Rivoltana, si rileva che la contesa è col demanio dello Stato per la Muzza, perchè si vuole che la derivazione sia considerata come un diritto e non come una precaria o graziosa concessione revocabile.

Questa è la contesa sostanziale, perchè l'Adda in ogni modo tra la Muzza e la Rivoltana, in quella località è tutta quanta derivata; mentre la presa del canale di Marzano è a quindici chilometri al disotto, ove l'Adda si rigenera per le correnti subalvee.

Ora, per quanto possa valere, il mio modesto avviso è che la Roggia Rivoltana abbia ragione nel sostenere che il suo è un diritto, non già una precaria facoltà che debba essere concessa o tolta di volta in volta dallo Stato, e nella tutela delle ragioni della Rivoltana sia certo l'onorevole Marazzi che io sarò lieto di associarmi a lui per tutelare un vero diritto: ma non in contrasto col canale di Marzano, perchè questa è una derivazione a bocca tassata: sono venticinque metri cubi d'acqua che si derivano a quindici chilometri al di sotto; ma non ha nulla a che fare la derivazione del Marzano con la derivazione della Rivoltana.

Che se poi si parla di prosciugamenti di terreni o richiami di acque sotterranee che nel corso di un canale possono avverarsi allora non è più questione della derivazione; allora sono altri rapporti di diritto che si devono decidere dai tribunali; ma tutto questo, ripeto, non ha nulla a che fare con la questione della derivazione; il prosciugamento, per esempio, del terreno chiamato i Mosi, di cui ha fatto cenno l'onorevole Marazzi, costituisce una vera bonifica perchè si tratta di terre sortumose e paludose che vengono prosciugate.

Comunque sia, quello è un rapporto che non ha nulla a che vedere con la concessione sull'Adda, la quale si concreta in una bocca modellata che deve derivare 25 metri cubi di acqua, che esiste da 30 anni, che non si varia e non si varierà mai; quindi non vi è nessun pregiudizio possibile per la Rog-

gia Rivoltana, nè per alcun altro il fine della concessione data col decreto Reale del 1884 è stato raggiunto; non vi è dunque nessun motivo che possa indurre a negare la concessione a perpetuità di questa derivazione, concessione a perpetuità, che deve essere approvata per legge, perchè questo richiede la legge organica del 1884. Siamo di fronte ad una di quelle proposte che si chiamano leggine, perchè pare che abbiano poca importanza, ma che invece hanno un grande contenuto economico e sociale. Qui si tratta di una proposta che nulla costa allo Stato, che anzi reca ad esso un beneficio perchè nel trentennio ora scorso il canone che si pagava allo Stato era di quattro mila lire, ed invece da ora in poi si dovrà pagare un canone molto superiore, più che triplicato. Questo disegno di legge, che non è che l'esercizio di un potere d'imperio dello Stato assicura anche il raggiungimento di un grande fine benefico ed economico, che è la prosperità agricola e sociale di una intera provincia. (*Approvazioni — Congratulazioni*).

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CARCANO, *presidente della Giunta generale del bilancio e relatore*. Poco fa ero sorto per parlare in difesa del disegno di legge rispondendo alle osservazioni dette con molta cortesia dall'onorevole Marazzi; ma ormai non ce ne è proprio più bisogno perchè ciò che mi proponevo di dire è stato detto assai meglio dall'onorevole Sacchi.

Egli, con profonda conoscenza del diritto, con una esatta cognizione delle condizioni locali, ha pronunciato un discorso che deve aver dissipato dall'animo dei colleghi qualsiasi dubbio che potesse essere sorto sul voto da dare a questo disegno di legge; e quindi non ho niente da aggiungere.

Soltanto nel campo, dirò, storico ed economico, cordialmente mi associo alle belle parole pronunciate dall'onorevole Marazzi e dall'onorevole Sacchi per ricordare i meriti dei due principali promotori del canale Marzano e della irrigazione nella provincia cremonese, cioè degli onorevoli Vacchelli e Genala; e così pure cordialmente mi associo alle parole da loro dette per rilevare la grande importanza dell'opera grandiosa del canale Marzano, e di tutte quelle altre che hanno dato tanto progresso agrario alla provincia di Cremona, che può essere citata per esempio a tutte le pro-

vincie italiane, e che con orgoglio sentii dall'onorevole Sacchi citata ad esempio anche da stranieri.

Nel campo giuridico non ho che da associarmi a quanto ha osservato l'onorevole Sacchi, e a pregare l'onorevole Marazzi di voler considerare che forse il titolo della legge, poco esatto, può trarre in errore.

Qui si dice « concessione a perpetuità di derivazione di acqua »; più esattamente si dovrebbe dire: « proroga della concessione di derivazione d'acqua con durata perpetua », perchè, come è dichiarato negli articoli della legge, la concessione della derivazione deve essere prorogata. La questione si limita soltanto se debba essere prorogata per un trentennio o a perpetuità; e le ragioni esposte dall'onorevole Sacchi sono più che abbondanti per dimostrare che, nel caso concreto, la concessione a perpetuità è suggerita da moltissime ragioni economiche e sociali, e da diritti acquisiti dalla provincia di Cremona e da tutti coloro che hanno impiegato i loro capitali e la loro opera per poter far progredire l'agricoltura in quella provincia.

Non ho altro da dire, soltanto io mi associo al voto espresso dall'onorevole Marazzi che ogni competizione di interessi locali nella provincia cremonese sia sopita; e, poichè siamo nel far voti, chiuderò aggiungendone un altro, usando la frase foscoliana usata dall'onorevole Sacchi, ed è che non solo le acque dell'Adda, del Ticino, ma le acque di tutti i fiumi italiani abbiano a rendere

d'ozii beati e di vivande

tutti i coltivatori italiani. (*Approvazioni*).

RAVA, *ministro delle finanze*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

RAVA, *ministro delle finanze*. Debbo ringraziare l'onorevole Carcano, come relatore di questo disegno di legge, perchè lo ha illustrato con grande dottrina e sapienza, proprio da buon discepolo di quella Università di Pavia dove Romagnosi insegnò la dottrina delle acque.

I dubbi che potevano nascere qui per le cose esposte dall'onorevole Marazzi sono stati dissipati dal discorso dell'onorevole Sacchi, che conosce così profondamente la storia ed i benefici arrecati da questo canale. Gli interessi difesi dall'onorevole Marazzi non sono in questione, nè ricevono danno alcuno. Debbo però rispondere una cosa speciale all'onorevole Marazzi.

Egli dice che si sono elevate proteste; ma dalla relazione dell'onorevole Carcano si vede che esse furono elevate trent'anni or sono. Di questi ultimi anni, al Ministero io non ne ho vista sollevata nessuna. Si tratta di un antico diritto del canale di Rivolta, e questo nessuno lo offende con la proroga, come ci ha detto l'onorevole Carcano, di questa concessione.

Questa concessione, fatta secondo la legge del 1884, risponde a una vera urgenza economica agraria e sociale: interessa il lavoro e il progresso di una operosa regione.

Perciò anche la mia relazione mette in evidenza il lato sociale di questo provvedimento. Sono 59 comuni uniti in consorzio, l'opera è felicemente riuscita e da 30 anni funziona irrigando i campi; il Governo ha fatto quanto ha potuto, ed è bene che il Parlamento italiano, invece di concedere una semplice proroga, consenta la concessione a perpetuità, facendo voti che l'opera iniziata da uomini eminenti come i compianti amici Vacchelli e Genaladia sempre maggiori risultati, ed avvenga che anche altre regioni uniscano i loro comuni in consorzio e traggano dalle energie delle acque nuovo vigore e più ricchi prodotti per l'agricoltura italiana. (*Approvazioni*).

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

Passiamo all'esame dell'articolo unico, di cui do lettura:

« Il Governo del Re è autorizzato a convertire a perpetuità, verso il pagamento dell'annuo canone stabilito dall'articolo 14 della vigente legge 10 agosto 1881, n. 2644, la concessione fatta al Consorzio per l'incremento dell'irrigazione nel territorio cremonese, col Regio decreto 21 agosto 1884, per derivare dal fiume Adda, in territorio di Marzano, 250 moduli d'acqua ».

Nessuno chiedendo di parlare, anche questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Procediamo ora alla votazione segreta dei seguenti disegni di legge, approvati stamane per alzata e seduta:

Proroga del termine fissato dall'articolo 32 della legge 19 luglio 1909, n. 496;

Proroga dei vincoli sulla zona monumentale di Roma;

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;

Istituzione presso la Regia Università di Napoli di una cattedra di Clinica delle malattie tropicali;

Costruzione di edifici postali e telegrafici;

Sistemazione delle comunicazioni telefoniche nei Castelli romani.

Propongo che si proceda contemporaneamente alla votazione segreta dei seguenti disegni di legge discussi ed approvati testè:

Autorizzazione di spese per riparazioni di danni dipendenti dal terremoto dell'8 maggio 1914 in provincia di Catania;

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.

Non essendovi osservazioni in contrario, così rimarrà stabilito.

(Così è stabilito).

Si faccia la chiama.

LIBERTINI GESUALDO, segretario, fa la chiama.

PRESIDENTE. Lasceremo aperte le urne.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MARCORÀ.

Seguito della discussione sul disegno di legge: Disposizioni per il personale delle ferrovie dello Stato e per modificazioni di tariffe.

PRESIDENTE. Procederemo nell'ordine del giorno, il quale reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Disposizioni per il personale delle ferrovie dello Stato e per modificazioni di tariffe ».

La facoltà di parlare spetta all'onorevole Gaetano Rossi.

ROSSI GAETANO. Onorevoli colleghi, se qualcuno venisse a proporre una inchiesta parlamentare sulle ragioni, per le quali danno così scarso effetto utile i funzionari dello Stato, che pur sono così numerosi ed in continuo aumento, e costano allo Stato circa 800 milioni annui, davvero non saprei dargli torto.

I funzionari, invece, coi ferrovieri in testa, si agitano vivamente, anzi spesso vio-

lentemente, per ottenere miglioramenti nelle loro condizioni.

Di questo mi rendo conto perfettamente. Ammetto che, col sempre crescente costo della vita e con le crescenti esigenze famigliari e sociali, le loro domande meritino di essere prese in seria considerazione.

E tanto più mi sento ben disposto verso i ferrovieri specialmente, inquantochè essi, in grande maggioranza, sdegnando l'invito dei loro capi, in due recenti occasioni non vollero partecipare ad uno sciopero, che avrebbe avuto le più gravi conseguenze pel Paese.

Senonchè viste le ristrettezze dell'erario e quelle di tanta parte della popolazione, vorrei che i miglioramenti agli stipendi provenissero, d'ora innanzi e soprattutto, da una graduale riduzione nel numero dei funzionari stessi: cosa che ritengo perfettamente possibile, e consona colla semplificazione dei nostri complicati sistemi burocratici.

Pensate infatti, onorevoli colleghi, quale risorsa sarebbe pel pubblico erario il potere, nell'attuale affannosa ricerca di milioni, aumentare anche solo di un dieci per cento il rendimento dei pubblici funzionari. Indirettamente questo corrisponderebbe ad una economia di qualche diecina di milioni, che ben potrebbero essere ripartiti fra i funzionari stessi e lo Stato.

Noi abbiamo distinti colleghi, che sono stati o sono ancora funzionari. Se alcuno di essi volesse fare studi in questo senso compirebbe un'opera altamente meritoria.

Lo Stato non verrebbe meno alla sua dignità se volesse prendere esempio dalle aziende private, le quali tanto meglio sanno interessare, utilizzare ed affezionarsi il personale.

Certo gli impiegati dello Stato lavorerebbero di più se fossero meglio pagati; ma non vedo modo di pagarli meglio se non riducendone il numero.

Fatte, in queste condizioni, larghe concessioni su alcuni punti in particolare vorrei che, per l'interesse e la dignità di tutti, il Governo insistesse. Ma di questo mi sono garanzia il senno e l'energia del presidente del Consiglio e dell'onorevole ministro Ciuffelli.

Il primo sta nell'impedire in tutti i modi gli scioperi nei pubblici servizi. È infatti inconcepibile ed inammissibile che ogni due o tre anni un gruppo di individui di mediocre levatura, inconsci ed irresponsabili, possano per lunghi mesi tenere l'intero

paese sotto l'incubo di uno sciopero ferroviario o magari generale, che, nelle intenzioni dei promotori almeno, dovrebbe paralizzarne completamente la vita economica e sociale!

Se i recenti insuccessi, e soprattutto le recenti non dubbie manifestazioni della pubblica opinione, non hanno bastato a far rinsavire quei signori, ci pensi il Governo, e stia sicuro che avrà con sé tutto il paese che lavora, che ormai di agitatori e di agitati di mestiere ha dimostrato di averne abbastanza.

Non si ammette lo sciopero nei soldati. Perché lo si ammetterà nei ferrovieri? in una classe di impiegati dello Stato, cioè, solo perché ha saputo imporsi, e perché, a spese dello Stato, e quindi della collettività dei cittadini, ha saputo formarsi una posizione in complesso molto migliore di quella degli altri lavoratori italiani?

Si affermi dunque l'autorità del Governo, e si organizzi fino dai tempi normali, volenti o nolenti i ferrovieri, il miglior servizio temporaneo possibile pel caso di sciopero. Sarà questo il miglior antidoto per ferrovieri contro il desiderio di scioperare. Se vogliono che sia loro riconosciuto il diritto di sciopero, ben vorranno, spero, riconoscere alla Nazione quello di non essere affamata e paralizzata.

Il secondo punto, che raccomando al Governo, è di non accogliere mai domande assurde, come a mo' d'esempio era quella, recentemente avanzata, della soppressione dell'avanzamento per merito. Una azienda, che, dopo aver quasi rinunciato a punire, rinunci anche a premiare, si avvia alla dissoluzione.

Infine vorrei che del loro operare, come ormai si fa in tutti i paesi civili, si tenessero responsabili le organizzazioni e i loro capi.

È cosa pienamente conforme alla logica; occorre far sì che diventi anche legale.

Ottimo ed illuminato provvedimento, secondo me, sarebbe la immediata abolizione del parlamentino ferroviario; istituzione di natura assolutamente teorica, che, più che inutile, si è dimostrata dannosa e fonte solo di indisciplinatezza e di disordine. Altri mezzi non possono mancare per conoscere i desideri ed i bisogni dei ferrovieri.

Ora con questa legge, che voterò, del resto, volentieri, si viene a provvedere ai loro bisogni più urgenti: bisogni che ho

motivo di credere siano stati in parecchi casi esagerati. La vita dei ferrovieri ci è descritta come eccessivamente penosa, e lo è in parecchi casi; ma noi tutti sappiamo quanto numerosi siano coloro che fanno ressa per entrarvi.

Da quando le ferrovie sono passate allo Stato, ben 75 milioni sono stati concessi in aumenti di stipendio ai ferrovieri. Ora a me par giusto che, dopo aver data tanta attenzione agli interessi di qualche diecina di migliaia di ferrovieri, abbiamo soprattutto ad occuparci d'ora innanzi di quelli dei molti milioni di contribuenti, che ci hanno mandato qui per tutelarli. Le concessioni furono fatte in modo così frammentario ed inopportuno da non contentare pressochè nessuno, e da svegliare formidabili appetiti.

Intanto vedremo i risultati della inchiesta parlamentare, che sono lieto venga come a sovrapporsi a quella della Commissione, dapprima nominata dal Governo, poichè di questa non mi piace la composizione.

Non so quanto fosse opportuno chiamare a farne parte i ferrovieri dopo le prove che hanno dato nel parlamentino. Vi sono poi troppi funzionari, uomini certo di grande valore e degni di ogni stima; ma so che molti dubitano che da ferrovieri e da funzionari possano esservi proposte di economia del pubblico denaro.

Onorevoli colleghi, io mi sono occupato esclusivamente del personale; perchè in esso, secondo me, sta il nodo della questione ferroviaria.

Ho sentito accennare ieri sera ad alcune idee geniali, come allo stralcio dalla rete di Stato delle linee secondarie, e ad altre; ma nulla si potrà concludere se non si provvederà al ristabilimento dell'ordine e della disciplina, non solo nei ferrovieri, ma anche nel Paese.

La mancanza di queste virtù ha ormai paralizzata tutta la vita economica della Nazione.

Conchiudo dicendo che le ferrovie di Stato avrebbero, a mio avviso, dati risultati ben diversi se se ne fosse fatta una azienda veramente industriale, con larga autonomia alla Direzione generale che ben ne era degna.

Noi vediamo che anche le aziende private solo prosperano quando, più che da una collettività, sono condotte da un solo uomo di valore.

Io stimo sia stata una fortuna per l'Italia l'aver avuto alla testa delle ferrovie, nei primi anni dell'esercizio, un uomo della tempra e della capacità del commendator Bianchi. Egli non è responsabile delle conseguenze, degli aggravii votati per legge, nè delle conseguenze del rincaro del combustibile.

Mi auguro che egli voglia rimanere ancora per molto tempo al suo posto; poichè nessuno meglio di lui conosce i bisogni dell'azienda ferroviaria.

Chiudo facendo voti affinchè il Parlamento approfondisca definitivamente questi problemi, che ormai non solo vivamente interessano, ma anche grandemente preoccupano tutto il nostro Paese. (*Approvazioni*).

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

CIUFFELLI, ministro dei lavori pubblici. Io ho ascoltato con grande interesse e con mio maggior profitto i discorsi pronunciati intorno a questo disegno di legge, ed alle mozioni ed interpellanze che lo accompagnano.

Dovrei parlare troppo a lungo se presumessi di rispondere in modo esauriente agli autorevoli e competenti oratori, e se volessi inoltrarmi in tutte le vie che essi hanno percorso od indicato.

Ma il mio compito è reso più breve e più facile appunto perchè i discorsi già pronunciati hanno già posto in luce alcuni dati di fatto ed argomenti che sarebbe superfluo ripetere, e perchè i propositi del Governo, l'azione finora da esso spiegata, e le sue proposte, essendo semplici e chiare, non hanno bisogno di molti commenti.

D'altra parte, in questi ultimi anni, il Parlamento ha preso più volte in esame le condizioni in cui è sorto l'esercizio di Stato delle ferrovie, le vicende che ha attraversato, le difficoltà superate, i miglioramenti conseguiti, sia nel pubblico servizio, sia nello stato del personale; e non è quindi il caso da parte mia di ricordare un passato noto e recente, che altri ministri hanno esposto ed illustrato con discorsi non certo dimenticati.

E perciò non voglio aggiungere molte cifre a quelle che la Camera ha già udito e che sono ripetute nella relazione ministeriale ed in quella così chiara e completa del relatore della Commissione, onorevole Ancona: cifre in gran parte esatte ma che conducono ad opposte conclusioni, a seconda dello

spirito e del punto di vista di chi le ricerca e le considera.

Io non sono tra coloro i quali ritengono che le aziende statali debbano funzionare in perdita, ma credo che non si debbano trascurare gli utili indiretti che esse recano al Paese.

Sono stato assai poco tenero, prima che fosse istituito, dell'esercizio di Stato.

Ma ora, che da tempo ed irrevocabilmente è stabilito tra noi, non posso prescindere dal suo precipuo carattere, dal pregio, che forse più d'ogni altro lo distingue e giustifica, e che costituisce il *punctum saliens* delle aziende statali.

Voglio dire il complesso degl'interessi superiori del Paese, che esse devono considerare e servire e che sarebbero in parte trascurati dalle aziende private, le quali agiscono legittimamente nel solo loro tornaconto finanziario.

Da questi interessi superiori, talvolta anche ideali, che costituiscono la piattaforma economica e politica dell'esercizio ferroviario di Stato, non si può fare astrazione nel valutarne il bene ed il male, i lucri e le perdite; tanto più che, se è difficile tradurre in lire e centesimi i vantaggi d'ogni natura, dei quali si giova l'economia nazionale, è purtroppo facile vedere e calcolare che essi costano molti milioni all'anno all'azienda delle Ferrovie. Ed altri molti milioni costano i trasporti gratuiti e semigratuiti, i larghi ribassi offerti ai servizi ed ai servitori dello Stato, dai più umili ai più alti.

Ed è da tener conto di un altro fatto, se è vero che mal comune è mezzo gaudio. L'esercizio di Stato, non solo da noi, ma presso le altre nazioni, e non solo l'esercizio di Stato ma anche l'esercizio privato delle Ferrovie, costa sempre di più: le spese crescono quasi dovunque, spese di personale, di materiali, di lavori; e i guadagni diminuiscono.

Potrei leggere parole pronunciate nei Parlamenti esteri, che somigliano come due gocce d'acqua a quelle udite nel nostro in questa materia; e le cifre non discordano dalle nostre.

Per esempio, nelle linee francesi dell'antica rete di Stato, le spese, che nel 1904 erano di circa 38 milioni, sono salite a 63 nel 1912 ed il prodotto netto, che nel 1904 era di 14 milioni è disceso a 6 nel 1912, a 5 nel 1913.

E nella grande rete dell'Ovest, di recente riscattata, i risultati finanziari non ap-

paiono migliori, cosicchè la storia e la cronaca tecnico-economica di questi primi anni di esercizio statale in Francia sono somigliantissime a quelle nostre.

D'altra parte, restando in Italia, se non vogliamo farci impaurire da tendenze troppo pessimiste, dobbiamo pure tener conto di alcuni dati, che sono propri, speciali, esclusivi delle ferrovie italiane.

Dobbiamo ricordare che in Italia, dove purtroppo la configurazione e la topografia della penisola rendono tanto costose le costruzioni e l'esercizio delle ferrovie, si viaggia poco, e pochissimo anzi in alcune linee.

Gli ultimi dati statistici, che ho sottocchio, per ogni cento abitanti danno in Inghilterra 2930 viaggi; in Svizzera 2330; nel Belgio 2810; in Germania 2530; in Austria 426; in Italia solo 251.

E, durante gli anni dell'esercizio di Stato, ai nostri viaggiatori abbiamo offerto miglioramenti di treni, velocità ed agi, che non avevano prima.

Ormai il 75 per cento dei nostri treni diretti ha la terza classe; fra qualche anno, e con altri pochi milioni di spesa, tutti i treni viaggiatori in tutte le classi, saranno illuminati a luce elettrica, riscaldati a vapore, muniti di freno automatico.

Fin d'ora vi sono 47 capiluoghi di provincia in comunicazione con la capitale mediante vetture dirette, e parecchi treni con vetture dirette abbiamo per Parigi, Vienna e Berlino.

Mentre gli orari si riducevano notevolmente, i famosi ritardi sono andati diminuendo, al punto che per i treni diretti e direttissimi la media è di sette minuti e mezzo, quando, beninteso, si verificano.

Non ho bisogno di ricordarvi quanto sia migliorato nell'interno e verso l'estero il servizio merci, ed in specie quello, così importante, delle nostre derrate agricole.

Ma, se sono indiscutibili i progressi tecnici, in questi ultimi anni i miglioramenti furono sensibili anche nell'andamento e nelle spese di amministrazione. È vero che nell'anno finanziario corrente il versamento al tesoro sarà di solo 26 milioni, invece dei 40 dell'esercizio 1909-10; ma in questi quattro anni si sono avuti oltre ottanta milioni di aumento di spese che l'Amministrazione non poteva evitare: quaranta milioni per miglior trattamento del personale; 19 per rincarare dei materiali ed in specie del carbone che l'onorevole Cavagnari dice a torto calunniato; 24 milioni per interessi ed ammor-

tamenti dei nuovi capitali forniti dal tesoro.

Se l'Amministrazione non avesse saputo compensare con un esercizio più economico simili aumenti, si sarebbe avuto un grosso *deficit* anzichè il versamento al tesoro.

Si grida molto, ed abbiamo anche ieri udite le censure, per il gran numero dei funzionari amministrativi; ma è indubitato che esso è diminuito negli ultimi tempi se si tien conto dei prodotti: nel 1909-10 si avevano 10,970 agenti amministrativi e nel 1912-1913 erano saliti ad 11 mila; soli 39 agenti di più, mentre le entrate, escluse le sovratasse, crescevano di 80 milioni.

E così per ogni milione di entrata si avevano solo 19 agenti amministrativi, mentre nel 1909 erano 22. Notate ancora che nel 1903 le tre Società avevano in media, per ogni milione di entrate, 21 agenti amministrativi, mentre attualmente le ferrovie di Stato non giungono, come ho detto, a 19 di tali agenti.

Se poi guardiamo al numero totale degli agenti dirigenti, amministrativi ed esecutivi, troviamo che, mentre nel 1903 le Società avevano, di fronte ad un milione di entrate, 310 agenti, lo Stato ne ha soli 245; e, di fronte ad un milione di chilometri percorsi dai treni nel 1903, le Società avevano 1,416 agenti, mentre nel 1913 lo Stato non ne aveva più che 1,246.

Senza voler trarre conclusioni troppo ottimiste, è da accertare che non è cresciuto sproporzionatamente il numero, ma son cresciute per necessità le retribuzioni del personale ferroviario, come di ogni altro personale.

Se, ad ogni modo, sono impressionanti le cifre delle spese, sono confortanti quelle dello sviluppo del movimento, che corrispondono al progresso economico del paese, al progresso tecnico della azienda che tutti hanno riconosciuto.

Così, mentre nell'esercizio 1904-905 il movimento dei treni era, complessivamente sulle tre grandi reti, di treni-chilometro milioni 76; nel 1912-13 tale cifra raggiunse milioni 115, con un aumento in otto anni di milioni 39, pari al 51.3 per cento in confronto al 1904-905.

Il numero dei viaggiatori (esclusi quelli con biglietti di abbonamento, circolari, ecc.) fu nel 1904-905 di milioni 544; mentre nel 1912-13 salì a milioni 90.1. L'aumento rappresenta il 65.6 per cento.

Il carico delle merci, che nel 1904-905 era stato sulle tre reti, complessivamente, di tonnellate 24 milioni, si elevò nel 1912-13 a tonnellate 40 milioni, con un aumento, perciò, in confronto al 1904-905 di 16 milioni di tonnellate: pari al 60 per cento in più.

E infine da osservare che alle grosse spese straordinarie corrispondono le grosse provviste e i grandi lavori. Così, quanto al materiale rotabile, del quale si lamentava la grande scarsità, al 30 giugno 1905, il numero complessivo delle locomotive costituenti i parchi delle tre grandi reti era di 3,076; al 1º luglio 1913 le locomotive a vapore in servizio sulla rete dello Stato erano 5,102 (aumento 66 per cento).

Le carrozze, che al 30 giugno 1905 erano complessivamente in numero di 7945, salirono al 1º luglio 1913 alla cifra di 10,261 (aumento dei 29 per cento).

Ed il numero dei carri, che al 30 giugno 1905 erano complessivamente in servizio sulle tre reti, raggiungeva la cifra di 61,776, mentre al 1º luglio 1913 aveva raggiunto la cifra di 100,407 con l'aumento del 62.5 per cento.

Quanto agli impianti, che l'onorevole Reggio ha giustamente raccomandato, dal 1º luglio 1905 al 30 giugno 1913 furono eseguiti, nei riguardi dell'armamento delle linee, i seguenti lavori:

rinnovamento completo di binari per chilometri 1956.6;

rifacimento completo di binari per chilometri 556.8;

rafforzamento di binari per chilometri 1726.6;

risanamento della massicciata per chilometri 1197.8.

In complesso, le condizioni dell'armamento furono notevolmente migliorate sopra uno sviluppo totale di chilometri 5440, cioè oltre un buon terzo della rete.

Inoltre dal 1º luglio 1905 al 30 giugno 1913 furono costruiti doppi binari per un complesso di chilometri 725 ed erano in corso alla stessa data i lavori di raddoppio per altri chilometri 272.

Dal 1º luglio 1905 al 30 giugno 1913 furono complessivamente approvati progetti per ampliare e sistemare 818 stazioni, per un importo complessivo di milioni 3.6 e furono già spesi circa 200 milioni per quelli in corso di attuazione.

Furono pure approvati, per un importo complessivo di 73 milioni, lavori di ampliamento, sistemazione e completamento nelle officine di riparazione.

Vediamo un'ultima cifra sintetica.

Il costo dell'esercizio (comprendendo nelle spese d'esercizio anche quelle di manutenzione straordinaria delle linee e quelle di rinnovamento degli armamenti e dei rotabili) è misurato dal rapporto delle spese agli introiti.

Orbene, sulla rete, che ora è dello Stato, tale costo era di 72.70 centesimi per ogni lira di entrata nel 1903 ed era salito dieci anni dopo, cioè nel 1912-13, ad 81.60 centesimi (81.60 per cento).

Ora, se prendiamo in esame in blocco quanto avvenne pure in dieci anni (dal 1903 al 1912) nelle ferrovie europee, e precisamente in quelle di Francia, Germania, Svizzera ed Austria, troviamo che l'esercizio nel 1903 costava in Italia più caro del 23 per cento che negli altri paesi d'Europa menzionati; mentre nel 1912-13 il maggior costo era del 22 per cento. Sempre alto, è vero; ma vi è nel paragone piuttosto un miglioramento che un peggioramento.

Ma non mi occupo ancora di cifre e di questioni già altra volta esposte, dovendomi, invece, attenere alle circostanze attuali, e specialmente alle ragioni per le quali vi abbiamo presentato i provvedimenti in discussione.

Nel marzo scorso, formatosi appena il nuovo Ministero, ci siamo dovuti occupare senza indugio delle condizioni del personale ferroviario. Per questo personale lo scorso anno il mio illustre predecessore, onorevole Sacchi, aveva preso impegno dinanzi alla Camera di migliorare il regime delle pensioni, e, di concerto con la Direzione generale, aveva predisposto un disegno di legge, le cui disposizioni sono in parte conformi a quelle da noi presentato.

Ci furono inoltre comunicate diverse proposte di miglioramenti economici, già fatte al precedente Ministero dalla Direzione generale, in relazione alle aspirazioni ed alle domande delle diverse categorie di personale, avanzate in varie occasioni.

Prese in esame queste domande e proposte, il nuovo Ministero, come annunziò subito alla Camera, deliberava di presentare il disegno di legge, che discutiamo, per l'aumento delle pensioni, per l'elevazione dei minimi, per la revisione dei turni di lavoro, e pel corrispondente aumento di tariffe.

Questi provvedimenti credette il Ministero di dover subito risolvere, perchè dipendevano da precedenti impegni e propositi di Governo, perchè si persuase del

fondamento di giustizia che avevano, perchè infine l'indiscussa loro opportunità, la loro semplicità e chiarezza, almeno nella parte relativa al personale, consentivano una pronta e favorevole decisione.

D'altra parte essenziale questione, onorevoli colleghi, questione sempre urgente è quella del personale, non per l'impazienza delle richieste, ma perchè bisogna pur riconoscere che prima ancora degli ordinamenti amministrativi, del funzionamento dirò così, estrinseco e materiale, bisogna occuparsi della condizione economica e disciplinare degli agenti, delle braccia e dell'intelletto degli uomini, che suscitano, seguono e regolano il movimento; di questo coefficiente morale, che da tutti è ritenuto il primo ed il massimo di ogni buon esercizio ferroviario.

All'infuori dei provvedimenti annunciati e poscia presentati, per le altre domande e per le altre proposte, il Ministero riservò le sue decisioni, subordinandole alle indagini che esso e la stessa Direzione generale credevano opportuno di compiere, recandone i risultati dinanzi al Parlamento ed al Paese.

Da questo programma, enunciato il giorno stesso della presentazione del Ministero ed approvato dalla grande maggioranza della Camera, il Governo, e il ministro dei lavori pubblici in particolare, non si sono menomamente allontanati.

Giunto al Ministero in un momento difficile, in un periodo di crescenti agitazioni, ho cercato di portare nel mio ufficio la maggior fermezza, della quale ero capace, ma insieme la maggior tranquillità ed equanimità di giudizio.

Non ho voluto considerare il personale ferroviario come un nemico da debellare; ho sperato che il buon senso e la ragione prevalessero; e mi pare che i fatti non mi abbiano dato interamente torto, se si prescinde dal molto e spesso vano rumore e da atti e fatti deplorabili, che non riguardano soltanto gli agenti ferroviari.

Poichè, se lo sciopero ferroviario non è avvenuto in aprile ed abortiva in giugno, ciò non è certo dipeso dalla mancanza di buona volontà in alcuni esaltati, che credevano e credono di disporre del personale e del Governo a loro talento; ma dalla riflessione e dalla consapevolezza della massa ferroviaria, di fronte al Governo, il quale, se è stato benevolo e sereno, ha pure dichiarato e dimostrato di non subire imposizioni.

Perciò ho ascoltato ogni doglianza, ho

ricevuto quanti ferrovieri organizzati o non organizzati, rossi o bianchi o neri, volessero esporre al ministro le loro aspirazioni; ma nulla ho concesso, nulla ho accordato, che già non avessi deliberato di fare, che già non avessi prima stabilito col presidente del Consiglio.

Di due specie erano e sono le doglianze e le domande degli agenti.

Una parte riguardava l'elevazione dei minimi, il miglioramento delle pensioni, gli orari e turni di lavoro; e per questi argomenti semplici, chiari, tante volte dibattuti non solo per gli impiegati delle ferrovie, ma per quasi tutte le classi dei lavoratori, era facile decidere, respingendo od accogliendo le istanze.

Ma un'altra e più varia e complessa parte delle domande e delle aspirazioni dei ferrovieri, come ha rilevato anche l'onorevole Nofri, riguardava una selva di argomenti e di questioni: per l'andamento della carriera, per le retribuzioni accessorie, per i premi, per le promozioni, per l'equiparazione delle categorie, per le garanzie disciplinari, per i punti di merito, e tante altre.

Ora per giudicare del fondamento di questi reclami e desideri e, soprattutto, per trovare modo di provvedervi senza creare nuovi inconvenienti, sperequazioni, sospetti e pericoli, bisogna procedere con calma, con minuto esame d'ogni punto, con grande circospezione, poichè ogni modificazione, ogni nuova disposizione, può arrecare le più gravi conseguenze, le ripercussioni più inattese, finanziarie e morali.

Perciò, come dissi più volte alle Commissioni da me ricevute, se anche il Governo, se anche io avessi disponibili e pronti altri mezzi e danari, non potrei in coscienza spenderli subito e ben collocarli.

Poichè è necessario che non solo io, cioè il ministro responsabile, ma il Parlamento ed il Paese si rendano ormai conto della verità, della necessità di accogliere o respingere questa parte delle insistenti richieste di gran parte del personale ferroviario.

Salvo, quindi, di non accettare supinamente le pretese del personale e degli agitatori, o di rimettersi senz'altro alle proposte della Direzione generale, era necessaria l'opera di una Commissione tecnica; opera di attenta disamina, di minuziosi studi, di ponderate proposte, per avviarci ad una soluzione razionale del problema, e meglio dei molti problemi riflettenti le numerose e diverse categorie di agenti e di funzionari.

Abbiamo fatto ciò per altre amministrazioni meno importanti; e non era il caso di risparmiare studi ed indagini per quella, che è la maggiore di tutte, che ha un bilancio di oltre un miliardo e mezzo, ed ha in mano, può dirsi, la vita e l'avvenire economico del Paese.

Questo è il compito, questo è il mandato precisato nel decreto di nomina della Commissione Reale: compito indispensabile, utilissimo, sebbene meno alto e meno vasto di quello della Commissione parlamentare. A questa i problemi dell'autonomia, dell'ordinamento, della responsabilità, del sindacato costituzionale della grande azienda; alla Commissione Reale le indagini e le proposte in un campo modesto, non meno proficuo, e forse non meno difficile: quello delle condizioni di ciascuna categoria di personale, delle giuste retribuzioni, dello svolgimento della carriera, delle garanzie giuridiche che tutti debbono avere, e delle sanzioni disciplinari che tutti debbono temere per l'infrazione ai propri doveri.

Più esteso mandato avrà la Commissione parlamentare d'inchiesta, che vi abbiamo proposta.

Ad ognuno il suo ufficio: al Parlamento, al Governo spetta segnare le grandi linee, entro le quali deve vivere, muoversi e perfezionarsi l'Amministrazione, traendo a poco a poco profitto dalla propria giornaliera esperienza. Il rimanente non è più opera di Parlamento e di Governo: è opera burocratica, tecnica, specifica, che deve compiersi gradatamente e lentamente, deve servire a semplificare e perfezionare, non a sconvolgere.

Nella presente discussione si è da tutti parlato dell'autonomia amministrativa, della responsabilità ministeriale, del sindacato parlamentare, e da qualche collega anche del Ministero delle ferrovie. Senza abusare della vostra pazienza dirò brevemente anche su questi punti cardinali le mie modeste impressioni, le quali non mirano certamente a precorrere ed a pregiudicare le future conclusioni della Commissione parlamentare, ma solo a mostrare qualche lato e qualche difficoltà dei problemi che le sono sottoposti, a meglio chiarire l'attuale stato di cose.

Noi tutti, onorevoli colleghi, ricordiamo che, quando fu deciso l'esercizio di Stato non si volle creare il Ministero delle ferrovie perchè la grande azienda rimanesse autonoma; perchè, si diceva, avesse carattere industriale, libertà, elasticità, rapidità

e semplicità maggiori delle vere amministrazioni governative; perchè fosse sottratta alle vicende politiche, a frequenti dannosi mutamenti di Ministeri e d'indirizzo; e soprattutto, perchè non subisse le temute influenze e ingerenze parlamentari, le quali sembravano allora esiziali, pestifere, e forse sembrano anche oggi più brutte, più insidiose e meno giustificate di quanto sieno nella realtà!

CERMENATI. Allora bisogna abolire tutti i Ministeri!

CIUFFELLI, *ministro dei lavori pubblici*. Se lo scopo sia stato raggiunto non voglio ora giudicare: avete udito quanto siano disparate le opinioni, e forse anche in questo argomento la verità è nel mezzo.

Mi sembra però che sia risultato evidente come nel nostro paese ancora in crescita, in formazione economica, l'azienda ferroviaria ha tale importanza, tali riverberazioni nella nostra vita industriale, agraria, politica, che non è possibile considerarla come una cosa staccata e distinta dal movimento e dalla vita stessa della Nazione. Non si riesce quindi a sottrarla a frequenti provvedimenti governativi e legislativi ed a non meno frequenti discussioni parlamentari.

In questa condizione di cose il ministro ha una continua, quasi diretta responsabilità, una costante preoccupazione della azienda ferroviaria, che non sembrano conciliabili con una autonomia, la quale si svolga all'infuori dell'azione e della diretta vigilanza ministeriale.

E dico ciò senza voler condannare l'autonomia della gestione, che stimo anzi necessaria per molte ragioni e sotto vari aspetti, e che, nei confini e nei modi prestabiliti dalla legge, può coesistere e conciliarsi, a mio avviso, con l'azione del ministro ed anche con la eventuale creazione del Ministero delle ferrovie.

Perchè, onorevoli colleghi, non è il caso di far troppe considerazioni teoriche, quando la realtà si impone.

E la realtà è questa: che l'esercizio e il bilancio delle ferrovie costituiscono una azienda così importante, così mastodontica e gravosa, che il ministro dei lavori pubblici non può riuscire sempre ad occuparsi assiduamente, utilmente di essa ed insieme di tutti gli altri grandi rami di servizio che gli sono affidati: strade, bonifiche, opere marittime, opere idrauliche, leggi speciali, concessioni ferroviarie.

SANDRINI. Ecco la necessità del Ministero delle ferrovie.

CIUFFELLI, *ministro dei lavori pubblici*. Non la escludo affatto, onorevole Sandrini.

L'azienda delle strade ferrate maneggia oltre un miliardo e mezzo all'anno fra entrata ed uscita ed ha alla sua dipendenza 150 mila persone, per le quali spende circa 300 milioni. È la gestione più importante che sia in Italia; quella stessa della Guerra non raggiunge tali proporzioni.

Da ciò l'impossibilità materiale per il ministro di esercitare efficacemente, metodicamente, quell'azione, che gli è riservata dalla legge anche nel vigente ordinamento autonomo delle ferrovie.

Ad esempio, la revisione delle deliberazioni del Consiglio di amministrazione, che è pure una delle facoltà essenziali conferitegli dalla legge, diventa poco più che una formalità, poco più di una finzione legale, poichè si tratta di migliaia di deliberazioni e di migliaia di oggetti che egli può appena guardare e che dovrebbe invece esaminare con ogni cura.

In questa complessa e difficile materia, l'esperienza, che abbiamo fatto mi pare non conduca a risultati diversi da quelli di altre nazioni, che hanno l'esercizio di Stato. Mi sembra che dovunque vada prevalendo il concetto di una giusta, necessaria autonomia, la quale non esclude nè la responsabilità ministeriale nè l'eventuale creazione di un apposito Ministero, quando la vastità dell'azienda non consenta al Ministero altri diversi e pur grandi compiti.

È questione di limiti e di misura. Ed a ben determinare la competenza della gestione autonoma, a stabilire con quali congegni si debba svolgere, in quali confini si debba contenere l'intervento del ministro, può grandemente giovare l'inchiesta parlamentare, che era stata proposta da diverse parti della Camera con parole espressive, che non apparivano interamente conformi, e che il Governo, secondo aveva preannunziato, ha voluto concretare in appositi articoli da esso stesso proposti alla Giunta generale del bilancio dandole il significato e la portata, che a suo avviso sono più opportuni e più utili.

Se a tale inchiesta volesse, invece, dare un significato di sfiducia, di anticipato biasimo dell'Amministrazione ferroviaria, il Governo non potrebbe accettare tale interpretazione, poichè in tal caso ed in tal senso non la riterrebbe giusta nè utile.

Non giusta, perchè si verrebbe a disconoscere il cammino, che si è già fatto, il progresso compiuto dalle Ferrovie dello Stato, l'azione provvida di ministri, confortati dalla fiducia e dai voti del Parlamento, e l'opera assidua e poderosa consacrata all'azienda di Stato con ammirabile attività dal direttore generale.

Un'inchiesta con significato di sfiducia neppure sarebbe utile, poichè le ragioni esposte nell'odierno dibattito devono aver persuaso la Camera che più che di indagini retrospettive e di recriminazioni sopra un passato già noto e tante volte discusso, noi abbiamo bisogno di vedere chiaramente e di segnare con precisione la via, nella quale dobbiamo metterci per evitare danni e pericoli finanziari, per assicurare alle nostre popolazioni ed ai nostri commerci un servizio ferroviario sempre meglio corrispondente ai bisogni, all'espansione economica dell'Italia che non è finita e confidiamo non finirà così presto.

Con particolare competenza ed ampiezza l'onorevole Nofri ha svolto la mozione, con la quale non si propone un'inchiesta, ma « 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 ».

Intanto debbo osservare che, piuttosto di semplificare l'ordinamento amministrativo e costituzionale, questa proposta tenderebbe a complicarlo, ponendo tra il Parlamento e il ministro da un lato, e fra il direttore generale e lo stesso ministro dall'altro, un Collegio sindacale, le cui funzioni io non riesco bene a comprendere e determinare, come ieri sera non riusciva a determinare neppure l'onorevole Murialdi che esaminò questa proposta. Se esse fossero di sola alta vigilanza, non riuscirebbero più efficaci o diverse di quelle che sono affidate ora all'attuale Commissione di vigilanza. Se mirassero ad un intervento diretto del Parlamento, mi sembra che condurrebbero ad una confusione di poteri, diminuirebbero l'autorità del ministro, ne potrebbero intralciare l'azione e forse ne renderebbero meno reale e precisa la responsabilità costituzionale.

Ad ogni modo la proposta dell'onorevole Nofri considera come esclusa, a mio modo di vedere, la istituzione del Ministero delle ferrovie; e poichè, invece, il Governo non vuole escludere la istituzione del Ministero delle

ferrovie o se si vuole, delle comunicazioni, in favore del quale si pronunziò anche la autorevolissima Commissione del 1912, e perchè in ogni caso la questione è rinviata e subordinata alle conclusioni della Commissione d'inchiesta, che il Governo ha proposto, è evidente che non possiamo accettare ora la Commissione permanente di vigilanza o Collegio sindacale proposto dall'onorevole Nofri e da altri egregi colleghi.

Infatti con questo Ministero il Collegio sindacale non si comprenderebbe più, come non si comprenderebbe ora per gli altri Ministeri; o quanto meno esso non potrebbe avere che una funzione generica, indiretta e posteriore allo svolgimento dell'azione amministrativa della Direzione generale e del Ministero. L'attuale Commissione di vigilanza, in sostanza.

Debbo pure rispondere all'onorevole Bonardi, che con tanto fervore di apostolo e di scienziato, ha svolto la sua interpellanza sulla necessità di moderare l'eccesso di lavoro ad alcune categorie del personale ferroviario.

Mi pare che l'onorevole Bonardi possa esser contento, che sia stato anzi accontentato prima di aprir bocca, poichè una parte essenziale del nostro disegno di legge è appunto dedicata alla modificazione degli orari e dei turni di lavoro e di riposo.

Ed a tale scopo vengono dedicati quasi sette milioni all'anno. Esattamente, 6 milioni e 800 mila lire.

Soggiungo che il decreto del 1902, in base al quale è stato finora regolato il lavoro dei ferrovieri di Stato, è in vigore anche per le ferrovie concesse alla industria privata e non ha dato luogo ad inconvenienti gravi nè a lamenti giustificati.

Del resto la durata giornaliera del lavoro anche ora è normalmente inferiore ai limiti di quel decreto e soprattutto a quelli iersera indicati dall'onorevole Bonardi.

Non entro in particolari, dei quali non è il momento di parlare, mi limito ad assicurare l'onorevole Bonardi che delle sue osservazioni sulla fatica e sugli effetti di essa nell'organismo umano si terrà il conto che meritano nello stabilire i nuovi orari di lavoro e di riposo.

Mi pare, ripeto, che con ciò egli possa essere soddisfatto.

L'onorevole Reggio ha presentato un ordine del giorno, che esprime concetti sui quali il Governo non può non convenire; poichè egli approva il criterio di ritrarre,

dai lievi aumenti di tariffe, i mezzi necessari per far fronte ai provvedimenti del personale, è persuaso che le economie debbano largamente contribuire al miglioramento dell'azienda, e raccomanda infine di curare gli impianti e le spese che sono per essi necessari.

Ora io non posso che ringraziarlo dell'appoggio, che il suo ordine del giorno presta al disegno di legge del Governo, del quale in sostanza approva tutti i punti. Il suo ordine del giorno ed il suo discorso erano specialmente rivolti a richiamare l'attenzione del Governo sulle necessità di rinnovare gli impianti ferroviari, stanziando adeguati fondi per sollecitarne l'esecuzione. Non bisogna spaventarsi, egli dice, delle spese già sostenute.

Ma purtroppo le spese fatte non sono le ultime; perchè gli impianti ed i lavori richiederanno nuove spese; ed una delle cure di queste vacanze sarà quella che dovrò avere insieme col ministro del tesoro, di provvedere alla nuova spesa degli impianti e delle costruzioni ferroviarie. Presenteremo alla ripresa dei lavori parlamentari i risultati dei nostri studi.

Gli onorevoli Tovini e Murialdi hanno parlato, il primo dell'ordinamento del personale, l'altro sulle costruzioni e sulla divisione della rete; ed hanno svolto originali considerazioni ed osservazioni che accennano, in diversi campi, ad ardite riforme.

Non è questa l'ora di una discussione diffusa e teorica sopra campi così vasti e complessi.

Mi limito a dire che le loro idee sono meritevoli di molta considerazione; e di esse terrà certamente conto la Commissione parlamentare la cui proposta, anche per questo riguardo, sembra utile ed opportuna.

Al collega ed amico Cavagnari, che ieri ha parlato per primo del Ministero delle ferrovie, ho già risposto esponendo qualche dato e considerazione che conforta la sua tesi favorita, la quale formerà speciale oggetto di studio della Commissione. Egli è stato certo troppo pessimista nel considerare l'andamento delle ferrovie di Stato. Ad ogni modo dovrebbe attendere i risultati dell'inchiesta che abbiamo proposto per vedere quale fondamento abbiano le sue critiche e riservare intanto o sospendere, come egli usa, il suo definitivo giudizio.

Onorevoli colleghi! Per non dilungarmi di soverchio, mi riservo nella discussione

degli articoli di rispondere agli oratori, che parleranno ancora, ed alle eventuali censure che saranno rivolte alle singole disposizioni del progetto di legge.

Intanto debbo ringraziare i colleghi, che hanno tutti in sostanza approvata ed assecondata la proposta del Governo, comprese le modificazioni delle tariffe, sulle quali mi resta ancora da dire una parola; tanto più che vedo presentato qualche ordine del giorno, che a queste modificazioni, non è favorevole.

Le modificazioni alle tariffe sono connesse coi miglioramenti del personale. Esse sono una conseguenza inevitabile del maggior costo dell'esercizio ferroviario e del miglioramento del servizio. Ed infatti di recente furono aumentate le tariffe in quasi tutti gli Stati d'Europa, come anche negli Stati Uniti.

D'altra parte non si potrebbero ora chiedere ai contribuenti nuovi sacrifici per le ferrovie. È giusto pertanto che paghi principalmente chi se ne serve, per le ragioni già chiaramente esposte dall'onorevole Ancona nella sua bella e perspicua relazione.

Quando da un patrimonio ferroviario di circa sette miliardi, che in breve giungerà a nove, non si possono avere che ventotto milioni all'anno a beneficio del tesoro (quest'anno saranno anzi ventisei o venticinque, poichè ci sono le diminuzioni dovute alle recenti agitazioni, che tutti deploriamo), il Paese può ben dire di aver fatto abbastanza per lo sviluppo dei traffici e dell'economia nazionale, e può esigere che l'aumento delle spese resti specialmente a carico degli utenti diretti delle ferrovie.

D'altra parte questi parziali ritocchi non impediscono e non pregiudicano la grande generale riforma delle tariffe, che deve farsi in omaggio alla legge, e che la Commissione parlamentare dovrà studiare nelle sue grandi linee.

Onorevoli colleghi, riassumendo il troppo lungo discorso, il Governo chiede alla Camera che voglia approvare senza dilazione questi provvedimenti riguardanti il personale e le tariffe; mantiene la Commissione Reale col preciso mandato, che le fu conferito, degli studi e delle proposte relative alle condizioni economiche del personale; vi propone la Commissione parlamentare, senza porre alcuna limitazione alle sue amplissime facoltà di indagini, ma col precipuo essenziale scopo di suggerire le riforme organiche dell'azienda ferroviaria di

Stato, sia nel caso che proponesse la istituzione del Ministero delle ferrovie o delle comunicazioni, sia nel caso contrario.

Onorevoli colleghi, dopo nove anni di esercizio statale, dopo gli ingenti sacrifici finanziari sopportati dal Paese, e gli innegabili vantaggi conseguiti, dopo una esperienza che non può dirsi ormai insufficiente, il Parlamento ha dinanzi, ed ha manifestato concordemente la volontà di definire il problema nel suo triplice aspetto: finanze, ordinamento, personale.

Il Ministero, venuto in un momento acuto della crisi, ha fatto quanto ha creduto doveroso per superarla; ed ora vi chiede i mezzi e vi propone le misure occorrenti per avviarla a risoluzioni complete e durevoli, come sono ormai da tutti desiderate e come necessitano alla vita economica, al progresso ed alla tranquillità nostra. (*Bravo! Bene! — Applausi ed approvazioni generali — Moltissimi deputati vanno a congratularsi coll'onorevole ministro*).

Voci. La chiusura!

PRESIDENTE. Essendo chiesta la chiusura, chiedo se sia appoggiata.

(È appoggiata).

Essendo appoggiata la pongo a partito, riservata facoltà di parlare al relatore ed a coloro, che hanno presentato ordini del giorno prima della chiusura.

(È approvata).

Presentazione di disegni di legge.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro delle poste e dei telegrafi.

RICCIO, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Mi onoro di presentare alla Camera due disegni di legge; l'uno per trattamento di vecchiaia al personale subalterno di ruolo del Ministero delle poste e dei telegrafi; l'altro per reintegrazione dell'assegno *ad personam* a favore degli ex-fattorini anziani, nominati agenti subalterni di ruolo anteriormente al 1º luglio 1904.

Chiedo che siano rimessi alla Giunta generale del bilancio.

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole ministro delle poste e dei telegrafi della presentazione di due disegni di legge intitolati:

Trattamento di vecchiaia al personale subalterno di ruolo del Ministero delle poste e dei telegrafi;

Reintegrazione dell'assegno *ad personam* a favore degli ex-fattorini anziani, no-

minati agenti subalterni di ruolo anteriormente al 1º luglio 1904.

Questi disegni di legge saranno stampati e distribuiti.

L'onorevole ministro chiede che siano deferiti all'esame della Giunta generale del bilancio.

Se non vi sono osservazioni in contrario così rimarrà stabilito.

(Così rimane stabilito).

Chiusura della votazione segreta.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la votazione segreta e invito gli onorevoli segretari a procedere alla numerazione dei voti.

(Gli onorevoli segretari numerano i voti).

Si riprende la discussione del disegno di legge:

Disposizioni per il personale delle Ferrovie dello Stato.

PRESIDENTE. Prima di procedere oltre nella discussione, quantunque il ministro dei lavori pubblici abbia detto ai proponenti delle mozioni di ritenerli iscritti nella discussione generale, non essendo io sicuro se essi abbiano consentito, per semplice scrupolo, in rapporto all'ordine della discussione, domando ai proponenti stessi se ritirano le loro mozioni.

Onorevole Cavagnari, mantiene la sua mozione?

CAVAGNARI. Onorevole Presidente, se mi permette farò una dichiarazione.

Il mio invito al Governo richiedeva una risposta esplicita. Ho udito la parola del Governo attraverso periodi molto chiari, molto levigati, molto eleganti; ma debbo dichiarare che una risposta esplicita al mio invito non l'ho udita.

Il Governo ha detto quello, che avevo previsto mi avrebbe risposto; e cioè che negli articoli 15 e 19 è consegnata una nuova dilatoria alla mia proposta; dilatoria che si risolve in una nuova inchiesta.

A questi chiari di luna, e dopo che dal 1905-906 ad oggi si è sempre parlato del cattivo funzionamento di questa Amministrazione, nonostante che da parte dei Governi, che si sono succeduti, siano venute proposte per costituire un Ministero delle ferrovie, al giorno d'oggi ci troviamo ancora in condizione di dover ricominciare tutto da capo.

Ho in me stesso l'intima soddisfazione di aver compiuto il mio dovere; più in là non vado e non mi occupo di ciò che possa accadere. Posso anzi dire che il resto non mi interessa e non mi riguarda; mi basta di aver compiuto il mio dovere per essere soddisfatto. Posso ripetere, a questo proposito, due versi latini...

PRESIDENTE. Ma no, lasci stare!... *(ilarità).*

CAVAGNARI.

*Si fractus illabatur orbis
Imperavidum ferient ruinae.*

PRESIDENTE. I versi son belli; ma intanto ella non mi ha detto se mantenga o ritiri la sua mozione! *(Si ride).*

CAVAGNARI. La ritiro e mi riservo di riparlare su questo argomento quando si discuterà lo stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici.

PRESIDENTE. L'onorevole Nofri non è presente; s'intende quindi che abbia ritirata la sua mozione.

Anche l'onorevole Bonardi è assente; e quindi s'intende che abbia ritirato la sua interpellanza.

Onorevole relatore, intende di parlare ora o dopo lo svolgimento degli ordini del giorno?

ANCONA, *relatore*. Parlerò dopo.

PRESIDENTE. Allora passiamo allo svolgimento degli ordini del giorno.

Il primo è il seguente degli onorevoli Gasparotto, Soleri, Patrizi, Danieli, Bouvier, Luigi Rossi, Molina, Rampoldi, Montresor, De Capitani:

« La Camera riconosce la necessità di sistemare in modo organico e più equo la posizione non solo dei pensionandi ferroviari ma anche di quelli che sono già attualmente in pensione ».

Domando se questo ordine del giorno sia appoggiato.

(È appoggiato).

L'onorevole Gasparotto ha facoltà di svolgerlo.

GASPAROTTO. Dal campo della discussione generale credo opportuno discendere per richiamare l'attenzione della Camera su un punto particolare e fondamentale del disegno di legge, che ci viene proposto dal Ministero.

Il disegno di legge aumenta dai nove decimi all'intero ammontare dei versamenti

utili le pensioni dei ferrovieri, ma limita il miglioramento ai funzionari che saranno esonerati dal servizio a partire dal 30 giugno 1913. Invece con l'ordine del giorno, che ho presentato anche a nome degli onorevoli Soleri, Patrizi, Danieli, Bouvier, Luigi Rossi, Molina, Rampoldi, Montresor e De Capitani, e ai quali si aggiungono in questo momento gli onorevoli Fradelotto e Girardini, intendo di estendere i benefici — quali essi siano —, portati dall'articolo 1º del disegno di legge, a tutti indistintamente i pensionati e cioè anche a coloro, che si trovino in stato di quiescenza anteriormente alla data del 30 giugno 1913.

Noi Crediamo che la limitazione proposta dal Ministero, e fatta propria dal relatore, sia ingiusta per ragioni giuridiche, economiche e morali; per ragioni giuridiche, inquantochè colpisce coloro che hanno maggiormente contribuito alla costituzione del fondo pensioni e al suo miglioramento; per ragioni economiche perchè il principio che giustifica l'aumento delle attuali pensioni, cioè il maggior costo della vita, vale per tutti e anche e più specialmente per coloro che traggono soltanto dalla loro pensione i mezzi all'esistenza; infine per ragioni di moralità, di equità sociale perchè i pensionati appartengono a quel periodo che chiamerò eroico dell'Amministrazione ferroviaria durante il quale il lavoro era più grave e la retribuzione più scarsa.

La Camera mi permetterà di illustrare schematicamente e brevemente questo triplice ordine di considerazioni. Ma mi consenta prima di tutto l'onorevole relatore di chiedere con quale criterio sia stato stabilito il termine del 30 giugno 1913 per la decorrenza dei miglioramenti delle pensioni.

Nella storia dei mezzi di comunicazione in Italia noi non troviamo questa data « storica » e tanto meno riusciamo a comprenderne i motivi, mentre crediamo che anche ad occhi profani balzi all'evidenza un'altra data, quella del primo luglio 1905, che segnò l'avvento dell'esercizio statale delle ferrovie italiane e quindi l'assunzione diretta da parte dello Stato del personale delle ferrovie.

Ma vi è di più. Noi dobbiamo fare atto di lealtà e riconoscere che il Governo italiano è in colpa verso gli antichi funzionari delle ferrovie italiane per il lungo abbandono nel quale li ha lasciati, rispetto alle Società esercenti e quindi anche, e soprattutto, per questo ha il dovere di inter-

venire e riparare alle passate manchevolezze.

Infatti, durante il ventennio dell'esercizio privato delle ferrovie che corse dal 1885 al 1905, per l'inosservanza di quell'articolo 103 del Capitolato del 1885, che imponeva alle ferrovie di attuare un organico a favore dei suoi funzionari, i ferrovieri ebbero il danno immediato dei mancati aumenti di stipendio e il danno mediato del mancato incremento del fondo pensioni, perchè è risaputo che all'incremento dello stipendio corrispondeva un correlativo incremento nel fondo individuale di ciascun ferroviere, nell'istituto delle pensioni.

Infatti se i ferrovieri avessero avuto questo aumento che soltanto l'organico poteva ad essi garantire, notevolmente sarebbe stato aumentato il fondo delle pensioni.

Il Governo dunque per diciassette anni ha trascurato di far valere, coll'intervento suo, presso le Società esercenti, i diritti dei ferrovieri garantiti dall'articolo 103 del Capitolato del 1885; e soltanto, nel 1902, a seguito di uno sciopero, diretto più specialmente ad ottenere la conquista dell'organico, il Governo riconobbe in sè il diritto e il dovere di intervenire presso le Società private.

Fu allora, soltanto, che le Società si arresero ed accordarono l'organico.

Ma tale atto di tardiva giustizia non fu però completo nelle sue conseguenze, perchè un fatto strano e grave intervenne: mentre il Governo, mediante il richiamo delle Società all'obbligo degli organici, ottenne la regolarizzazione degli stipendi dei ferrovieri, però dagli aumenti anche multipli di stipendi che ne conseguirono, il Governo mancò di far detrarre dalle Società la quota che doveva andare al fondo individuale delle pensioni, detrazione questa che sarebbe tornata di svantaggio alle Società esercenti, le quali, per le leggi organiche, erano obbligate a fare un corrispondente versamento sul fondo individuale delle pensioni di ciascun ferroviere.

Per questi motivi la Cassa pensioni dei ferrovieri in un certo momento ebbe a trovarsi in un forte e notevole *deficit*, contro il quale sarebbe stato necessario ricorrere ai più pronti ripari. Soltanto tardi il Governo comprese il suo dovere di richiamare giudizialmente le Società esercenti a rimettere l'equilibrio nello stato delle pensioni ferroviarie, ma fu fortuna che questa

causa abbia trovato recentemente il suo lieto epilogo presso la Corte d'appello di Roma, che, con sentenza del 6 marzo 1914, riconobbe che l'obbligo dell'equilibrio della Cassa pensioni spettava appunto alle Società esercenti e mentre accettava quanto una precedente perizia aveva indicato rispetto ai provvedimenti che le Società private avrebbero dovuto adottare, sia per l'aumento delle entrate, sia per la diminuzione degli oneri, sia per rispetto della linea delle quiescenze, condannava la Società a colmare il disavanzo dipendente da tali ripetute violazioni.

Ed ecco quindi una prima domanda che possiamo proporre in questo momento all'onorevole relatore: la ripartizione di tale somma e dei relativi interessi decennali, o quanto meno quinquennali, che è una conseguenza di questa vittoria del Governo contro le Ferrovie o non è forse di spettanza anche di quei pensionati che dal 1894 furono soggetti a maggior ritenuta sugli stipendi, appunto per riuscire a diminuire il disavanzo del fondo pensioni? Attenderemo la risposta. Comunque fin da ora posso osservare, non senza compiacimento, che tutto il corpo dei ferrovieri italiani in attività di servizio, ha espresso il voto che appunto in considerazione di questa grande verità che ha trovato la sua conclusione nella sentenza della Corte di appello di Roma, tutti i miglioramenti che lo Stato italiano avesse a concedere a favore dei ferrovieri dovessero essere erogati anche nell'interesse dei veterani dell'esercizio.

Io ho già accennato che è soprattutto per ragioni giuridiche che noi crediamo di proporre l'emendamento all'articolo 1 del disegno di legge, allo scopo di estendere a tutti i ferrovieri in stato di quiescenza i benefici portati dalla nuova legge rispetto al fondo pensioni. E spiego il mio concetto.

La relazione dell'onorevole Ancona (pagina 2) conferma quella ministeriale e s'appoggia, per giustificare l'esclusione, alla dichiarazione 29 aprile 1913 dell'ex ministro onorevole Sacchi. Essa dice:

« Si badi però che mentre l'onorevole ministro prometteva l'aumento delle pensioni future, dichiarava esplicitamente che non si poteva ritornare sulle pensioni liquidate per le quali erano stati pienamente soddisfatti gli obblighi contrattuali. — Dichiarazione — continua il relatore — naturale dal momento che le pensioni liquidate sono

rapporti che hanno raggiunto il loro finale e irrevocabile compimento ».

Ora, sia detto con grande rispetto al ministro del tempo, l'amico Sacchi, ma questo è criterio errato: aumentare le pensioni soltanto a pensionandi costituisce appunto violazione dei patti contrattuali sui quali riposa l'istituto delle pensioni ferroviarie, le quali sono rette da norme particolari, da non confondersi con quelle degli altri impiegati dello Stato.

Il vecchio contratto di pensione era stipulato su questa base fondamentale: versamento del tre per cento dello stipendio e liquidazione della pensione sulla base dei nove decimi dei versamenti fatti dall'impiegato e dalle contribuzioni della Società.

La misura della pensione, quindi, è correlativa alla misura dei versamenti e alle condizioni in cui viene a trovarsi il fondo pensioni.

Ora, qual'è la ragione finanziaria che induce il Governo ad ammettere un rialzo nelle percentuali della pensione?

È il miglioramento da parecchi anni verificatosi nel bilancio tecnico del Fondo pensioni: miglioramento che fu affermato replicatamente.

Se un miglioramento c'è; il diritto ai benefici che possono derivarne è evidentemente di tutti quegli agenti che hanno contribuito a costituirlo. Questo è di evidenza intuitiva.

Ho già ricordato che vi fu un momento, e precisamente l'anno 1885, in cui la Cassa pensioni delle cessate Società esercenti le ferrovie manifestava un disavanzo fortissimo, dovuto agli erronei fondamenti tecnici con cui furono esse ordinate all'inizio.

Per colmare questo *deficit*, che avrebbe seriamente compromesso le successive liquidazioni di pensione, Società e Governo incominciarono a rialzare, col 1º gennaio 1885, il contributo obbligatorio del personale del tre per cento al 4.50 per cento, e, successivamente nel 1902 dal 4.50 per cento al 5.50 per cento, lasciando però inalterata la base del tre per cento per la liquidazione della pensione.

Parallelamente a questo maggiore contributo del personale, le cessate Società, prima, e lo Stato (dal 1905) poi rialzarono pure il loro contributo, mediante provvedimenti diversi i quali avevano carattere di beneficio generale per tutta la massa dei ferrovieri e non già per alcune determinate categorie.

Contemporaneamente a questo provvedimento, il Governo e le Società ebbero nel 1902 ad alzare notevolmente i limiti di età per il conseguimento della pensione, elevamento che tornava a danno particolare dei funzionari ma a vantaggio del fondo pensioni, elevamento che si concreta per alcune categorie dal cinquantesimo al cinquantacinquesimo e per altre dal cinquantacinquesimo al sessantesimo anno di età.

Lo scopo e la natura di questi provvedimenti (aumenti di contributi ed elevamento dei termini per l'acquisto della pensione) appaiono chiaramente dalle relazioni del tempo e da tutte le disposizioni successive che in correlazione a questi provvedimenti vennero emesse e culminano in questo concetto: consolidamento del fondo pensioni allo scopo di ottenere il mantenimento dell'impegno.

Ora avvenne che, in seguito a questo complesso di provvedimenti, il fondo pensioni dei ferrovieri riuscì grado grado a consolidarsi al punto che secondo un conto di cassa pubblicato in una delle tabelle allegate dal ministro alla sua relazione nel 1913 avrebbe dovuto verificarsi un avanzo di 23 milioni.

Esatta o no questa cifra, è indubitato che mercè gli sforzi del Governo e le maggiori trattenute fatte sugli stipendi dei ferrovieri si è potuto ottenere un notevole miglioramento nello stato del fondo pensioni.

Veda quindi la Camera (avanti la quale io mi sono proposto di esaminare con termini strettamente giuridici la questione, come ho detto poc'anzi) se la proprietà di quest'avanzo, o quanto meno del miglioramento conseguito, non sia collettivo, e cioè di tutto il corpo degli impiegati ferrovieri, e la loro quota di diritto di ciascuno di essi sul fondo di pensione non sia proporzionale alla somma dei maggiori contributi da essi versati e cioè dell'1.50 per cento, dapprima, del 2.50 per cento, di poi, ai quali maggiori contributi essi vennero chiamati per atto di autorità.

PRESIDENTE. Onorevole Gasparotto, ella propone questioni altissime di diritto, e molto delicate; ma, veda un po'!... Nel disegno di legge non c'è niente che ad esse si riferisca.

GASPAROTTO. Onorevole Presidente, vedrà che sarò brevissimo, compatibilmente con la gravità dell'argomento, che venne riconosciuta privatamente anche dall'onorevole relatore.

Dunque, a mio avviso, il progetto Ciuffelli, escludendo dai promessi benefici tutti gli agenti ferroviari esonerati dal servizio prima del 1º luglio 1913...

CIUFFELLI, *ministro dei lavori pubblici*. Non ha effetto retroattivo, nè può averlo, quindi è improprio dire che esclude! Ella invece vuole l'effetto retroattivo!

GASPAROTTO. Ma no; non chiedo questo, non domando affatto un effetto retroattivo nei pagamenti delle pensioni!

ANCONA, *relatore*. Altro se è retroattivo!

CIUFFELLI, *ministro dei lavori pubblici*. Non solo, ma vuole la retroattività anche prima del giugno 1913.

GASPAROTTO. Vedrà che svanirà anche questo, e lo dimostrerò fra breve.

Il progetto Ciuffelli, stava dicendo, escludendo dagli aumenti della pensione, usò questa frase, i ferrovieri posti in istato di quiescenza anteriormente al primo luglio 1913, viene a creare uno stato di preferenza e di priorità agli agenti che verranno esonerati dal servizio dopo questa data, e questo stato di preferenza, a mio avviso, va a danno precisamente di quegli agenti per i contributi dei quali ebbe a verificarsi il miglioramento sul fondo pensioni.

La relazione dell'onorevole Ancona accenna principalmente ad un motivo d'ordine contrattuale per escludere le ragioni del nostro emendamento, ma osservo subito che se mai dovessimo metterci a discutere su un campo strettamente giuridico, sulla base di diritti acquisiti, dovremmo stabilire il principio della proporzionalità degli aumenti delle pensioni a seconda dei diversi e maggiori versamenti fatti dai funzionari nelle diverse epoche come dianzi ho accennato.

Come ha detto uno scrittore accurato di questa materia, Guido Braggio: il diritto al massimo beneficio è di questi agenti che versarono durante l'intero periodo dal 1885 al 1913, il maggiore contributo, causa dell'avanzo. Il diritto al minimo beneficio è di quelli invece che non contribuirono affatto col maggiore contributo e cioè degli esonerati fino al 1º gennaio 1885. Questo minimo è al 1º gennaio 1885 eguale a zero.

Fra questo massimo e minimo, sta naturalmente un diritto graduale, proporzionale direttamente agli anni di compartecipazione, e in base ad esso dovrebbe computarsi l'aumento di pensione concedibile a ciascun agente.

È però evidente che un'aliquidazione fatta su questa base è troppo laboriosa e complessa, per modo che noi dovremmo limitarci, ove dovessimo fermare il pensiero su questa soluzione, a demandare ad una Commissione di tecnici l'accertamento dei diritti dei singoli.

Ma un'altra parola va detta: perchè fu chiesto dagli agenti in servizio il miglioramento delle pensioni? Per fronteggiare il cresciuto costo della vita. E non riguarda esso forse tutti i pensionati?

Nè noi possiamo dimenticare che mentre gli esonerati ed esonerandi dal 1913 in poi hanno goduto e godranno di tutti gli aumenti di stipendio e competenze concessi specialmente dall'Amministrazione di Stato, quelli esonerati prima del 1º luglio 1913 non godettero che per pochissimo tempo, od affatto, dei miglioramenti in parola.

Infine, scriveva il Braggio, lo Stato non può dimenticare questa falange di veterani del lavoro, che, sotto il regime di una disciplina più ferrea della presente, con un sentimento del dovere certo non inferiore a quello delle generazioni ferroviarie precedenti, e con compensi assai più limitati, istituì dalle fondamenta l'organismo tecnico ed amministrativo del più importante servizio pubblico italiano!

Ma quale onere maggiore importerà la nostra proposta al fondo pensioni? La Camera ha già compreso che l'erario non è sottoposto a nessuna minaccia, inquantochè i miglioramenti, qualora anche riflettano la loro efficacia a favore dei ferrovieri posti a riposo prima del primo luglio 1913, andranno a carico esclusivo del fondo autonomo delle pensioni.

Anzitutto, onorevole ministro, devo dichiararle che, per retroattività, non deve intendersi affatto il pagamento di arretrati. Il beneficio deve soltanto decorrere dalla data di applicazione della legge che disciplinerà la concessione; ma al beneficio saranno ammessi: o tutti indistintamente gli agenti, vedove ed orfani che godono ora un assegno di pensione, derivante da servizi prestati all'esercizio ferroviario, o almeno coloro ai quali la pensione è stata liquidata dal primo luglio 1905 in poi.

Gli assegni liquidati da tale data (primo luglio 1905) a tutto giugno 1913, sono 15,200 circa. L'importo medio delle pensioni, alla stessa data, è di lire 882.78, anche elevando per prudenza e per facilità di conteggio alla cifra di lire mille ogni pensione, l'importo della pensione, per i 15,200 pensionati

in quest'ultimo periodo, salirebbe a circa lire 15,200,000 all'anno. Aumentando tale somma dell'11 per cento, si avrà una maggiore spesa per il primo anno di sole lire 1,672,000, riducibile di anno in anno ed estinguibile in un periodo relativamente breve. In quale termine?

Si desume dalle tavole dei valori capitali delle rendite vitalizie, pubblicate a cura del Ministero di agricoltura, industria e commercio nel 1905 (« Bollettino di notizie sul credito e sulla previdenza », fascicolo 11) che la vita media dei pensionati ferroviari è di circa dieci anni; ne deriva quindi che il maggior onere di pensione va gradatamente riducendosi di anno in anno, e verrebbe ad essere completamente eliminato in un decennio, o se si vogliono seguire statistiche più rigide, per non dire pessimiste, in un quindicennio.

Ma giustizia vuole che l'aumento della pensione sia esteso a tutti i pensionati in vita; nè la spesa occorrente per tale provvedimento (spesa che, ripeto, graverebbe esclusivamente l'istituto delle Casse pensioni ferroviarie), è tale da recare soverchio sgomento.

Infatti, gli assegni di pensione erano al 30 giugno 1913 (data che segnerebbe l'esclusione dal beneficio) 29,757 per un ammontare annuo di lire 26,269,000 circa.

Ora, per aumentare tale somma dell'11 per cento basterebbero lire 2,890,000 per il primo anno; somma che — come si disse — andrà riducendosi di anno in anno sino a scomparire in circa un decennio, o tutto al più, seguendo i calcoli più rigorosi, in quindici anni.

Ora, dal momento che il maggiore onere andrebbe a caricare non già l'erario dello Stato, ma l'istituto speciale delle pensioni, bisogna chiederci se sia capace il fondo delle pensioni ferroviarie italiane di sostenere il nuovo onere. Ecco l'ultima affrettata indagine che mi propongo di fare.

Deploro che, in tanti anni dacchè esistono gli istituti delle pensioni ferroviarie, non si sia trovato modo di compiere intorno alla loro situazione uno studio completo e profondo, alla stregua degli insegnamenti ormai diffusi della scienza attuariale; dovremmo pertanto procedere con una certa imprecisione.

Mi servirò della relazione ministeriale.

A pagina 3 la relazione dichiara che « trattasi di un istituto aperto nel quale ogni anno avvengono nuove ammissioni di agenti in sostituzione di quelli che cessano

dal servizio; così non è necessario di possedere fin d'ora tutto il capitale delle riserve, il quale può benissimo e senza inconvenienti di sorta essere accumulato anche in un periodo relativamente lungo ».

In altri termini si riconosce che facendo opportunamente giocare la condizione *tempo* si può dare al bilancio la maggiore elasticità.

Ma vi è ulteriore ragione di conforto: a pagina 2 la relazione stessa calcola il costo tecnico per garantire il fondo pensioni nella misura del 19 per cento degli emolumenti, mentre il versamento essendo del 21.90 per cento ne risulta il 2.90 per cento di eccedenza.

Ora, questa eccedenza non potrà fronteggiare la spesa ulteriore portata dal nostro emendamento?

Ma vi è un'altra ed ultima ragione...

PRESIDENTE. Veda di concludere, onorevole Gasparotto. È sul merito della legge che ella deve parlare; ed invece ella sta facendo una dissertazione...

GASPAROTTO. Mi dispiace, onorevole Presidente, che così le sembri; ma se sono confortato dall'attenzione della Camera... Del resto, sto per finire.

Le previsioni dell'onorevole Ciuffelli e dell'onorevole relatore sull'avvenire del fondo pensioni non sono pessimiste come si vuol far credere in quanto che, mentre il patrimonio del fondo ferrovieri al 1912-13 è di 362 milioni e 300 mila lire, il patrimonio preventivato al 1952-55 è di 807 milioni e 350 mila lire.

Noi crediamo quindi, pur omettendo quella serie di considerazioni d'ordine tecnico che riconosco sarebbe necessaria per illustrare con la dovuta ampiezza questo gravissimo argomento che per la prima volta si affaccia in Italia, perchè si tratta di ammettere o escludere *a priori* il principio della revisione delle pensioni contabilmente liquidate...

PRESIDENTE. Guardi, onorevole Gasparotto, che nella Camera è già stata discussa la questione...

GASPAROTTO. Quella dei ferrovieri no...

PRESIDENTE. ...ed ha avuto anzi risposta...

ANCONA, *relatore*. Precisamente; per gli impiegati dello Stato.

GASPAROTTO. Ma la pensione dei ferrovieri rappresenta un istituto speciale, retto da norme contrattuali che non hanno nessun riguardo alle norme che reggono

l'istituto delle pensioni degli altri impiegati dello Stato. Ed è la prima volta che di questo speciale argomento si parla.

Ho il conforto di avere con me nella domanda di estendere il miglioramento del trattamento di pensione a tutti i ferrovieri, il direttore generale delle ferrovie...

CIUFFELLI, *ministro dei lavori pubblici*. Ma qui non c'è che il ministro responsabile! GASPAROTTO. Ma è un tecnico.

CIUFFELLI, *ministro dei lavori pubblici*. Non è un parere tecnico in questo. Il bilancio deve essere fatto ancora.

GASPAROTTO. Io non contesto a lei il diritto di replicare a quello che può dire il suo direttore generale, ma le contesto di impedire che qui si porti anche il parere del direttore generale.

CIUFFELLI, *ministro dei lavori pubblici*. Questa è un'altra cosa.

GASPAROTTO. Orbene, il direttore generale parlando avanti il cosiddetto Parlamento ferroviario nella tornata del 6 agosto 1912 diceva: « ... Siccome il Fondo pensioni è costituito anche dai versamenti effettuati dal personale già a riposo o che sta per essere collocato in quiescenza, sono d'opinione che anche ad essi debbano essere estesi quei miglioramenti che potessero approvarsi in materia ».

E in giorni più recenti il vice direttore generale commendatore Berrini, nell'ultima convocazione di quello stesso consesso, nel maggio 1914, fra le domande presentate dai ferrovieri accoglieva la sola intesa ad estendere i miglioramenti di pensione a tutti i pensionati in vita.

Comunque, è una questione di diritto e di morale pubblica quella che deve preoccupare la Camera: ella deve dire se riconosce giusto di escludere dai miglioramenti proprio quei funzionari che hanno dato incremento a quel Fondo pensioni dal quale si devono trarre i mezzi per le migliorie.

Veda la Camera se un simile atto di denegata giustizia possa essere deliberato ai danni della vecchia e stanca guardia dei ferrovieri italiani che ha dato tanti anni di lavoro fecondo al più grande servizio pubblico italiano. Oltre una questione di giustizia, vi è di mezzo un'altra questione di umanità. Non lo dimentichi la Camera, non si disinteressi della sorte di tante vecchie esistenze. Se lo facesse, io dovrei non senza malinconia ripetere col Dickens che il brontolio dei vecchi dà fastidio anche ai saggi! (*Vive approvazioni a sinistra — Congratulazioni*).

**Presentazione
di relazioni e di un disegno di legge.**

PRESIDENTE. Invito gli onorevoli Carcano, Dentice, Falletti e Manna di recarsi alla tribuna per presentare delle relazioni.

CARCANO. A nome della Giunta generale del bilancio mi onoro di presentare la relazione sul rendiconto generale consuntivo dell'Amministrazione dello Stato per l'esercizio finanziario 1911-12. (9)

DENTICE. A nome della Giunta generale del bilancio mi onoro di presentare le relazioni sui disegni di legge:

Spesa straordinaria per nuove costruzioni e per l'esecuzione di opere di ampliamento, sistemazione e miglioramento di fabbricati e locali ad uso dell'Amministrazione doganale. (163).

Autorizzazione all'Istituto nazionale delle assicurazioni sulla durata della vita umana a impiegare una parte delle sue disponibilità annuali in mutui agli Istituti e Società cooperative per case popolari. (257)

FALLETTI. A nome della Giunta generale del bilancio mi onoro di presentare la relazione sul disegno di legge:

Modificazioni alla legge n. 531 del luglio 1910 relativa ai personali amministrativi del Regio esercito. (226)

MANNA. A nome della Giunta generale del bilancio mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge:

Proroga delle disposizioni sancite dagli articoli 1 e 2 della legge 20 marzo 1913, n. 206. (259)

PRESIDENTE. Queste relazioni saranno stampate e distribuite.

Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro degli affari esteri.

DI SAN GIULIANO, *ministro degli affari esteri*. Mi onoro di presentare alla Camera il disegno di legge, già approvato dal Senato, per l'approvazione della Convenzione fra l'Italia e la Repubblica di San Marino firmata a Roma, addì 6 agosto 1913, per la circolazione dei velocipedi e degli automobili.

Prego la Camera di volerlo dichiarare d'urgenza e trasmetterlo alla Giunta dei trattati.

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole ministro degli affari esteri della presentazione del disegno di legge, già approvato dal Senato, per l'approvazione della Conven-

zione fra l'Italia e la Repubblica di San Marino firmata a Roma, addì 6 agosto 1913, per la circolazione dei velocipedi e degli automobili.

L'onorevole ministro ha chiesto che sia dichiarato d'urgenza e trasmesso alla Giunta dei trattati.

Se non vi sono osservazioni in contrario, così rimarrà stabilito.

(Così rimane stabilito).

Risultamento della votazione segreta.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la votazione e invito gli onorevoli segretari a numerare i voti.

(Gli onorevoli segretari numerano i voti).

Comunico alla Camera il risultamento della votazione segreta sui seguenti disegni di legge.

Proroga del termine fissato dall'articolo 32 della legge 19 luglio 1909, n. 496: (235)

| | |
|--------------------------|-----|
| Presenti e votanti . . . | 224 |
| Maggioranza | 113 |
| Voti favorevoli . . . | 211 |
| Voti contrari . . . | 13 |

(La Camera approva).

Proroga dei vincoli sulla zona monumentale di Roma: (245)

| | |
|--------------------------|-----|
| Presenti e votanti . . . | 224 |
| Maggioranza | 113 |
| Voti favorevoli . . . | 208 |
| Voti contrari | 16 |

(La Camera approva).

Proroga del termine stabilito dalla legge 6 luglio 1912, n. 734, per la soppressione dei Convitti annessi ai Regi Conservatori di Milano, di Palermo ed di Parma: (252)

| | |
|--------------------------|-----|
| Presenti e votanti . . . | 224 |
| Maggioranza | 113 |
| Voti favorevoli . . . | 207 |
| Voti contrari . . . | 17 |

(La Camera approva).

Istituzione presso la Regia Università di Napoli di una Cattedra di clinica delle malattie tropicali: (89)

| | |
|--------------------------|-----|
| Presenti e votanti . . . | 224 |
| Maggioranza | 113 |
| Voti favorevoli . . . | 153 |
| Voti contrari . . . | 71 |

(La Camera approva).

LEGISLATURA XXIV - 1ª SESSIONE - DISCUSSIONI - 2ª TORNATA DEL 4 LUGLIO 1914

Costruzione di edifici postali e telegrafici: (240)

Presenti e votanti . . . 224
Maggioranza 113
Voti favorevoli . . . 210
Voti contrari 14

(La Camera approva).

Sistemazione delle comunicazioni telefoniche nei Castelli romani: (154)

Presenti e votanti . . . 224
Maggioranza 113
Voti favorevoli . . . 207
Voti contrari 17

(La Camera approva).

Autorizzazione di spese per riparazioni di danni dipendenti dal terremoto dell'8 maggio 1914 in provincia di Catania: (200)

Presenti e votanti . . . 224
Maggioranza 113
Voti favorevoli . . . 214
Voti contrari 10

(La Camera approva).

Conversione a perpetuità della concessione d'acqua dal fiume Adda in territorio di Marzano, fatta a scopo irriguo, col Reale decreto 21 agosto 1884 al Consorzio per l'incremento dell'irrigazione nel territorio cremonese: (237)

Presenti e votanti . . . 224
Maggioranza 113
Voti favorevoli . . . 201
Voti contrari 23

(La Camera approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Abbruzzese — Abignente — Abozzi — Adinolfi — Agnelli — Agnesi — Alessio — Amici Giovanni — Amici Venceslao — Angiolini — Appiani — Arcà — Arrigoni — Arrivabene — Artom — Astengo.

Baccelli Alfredo — Balsano — Baragiola — Barnabei — Baslini — Battaglieri — Battelli — Beltrami — Benaglio — Berenini — Bertarelli — Berti — Bettolo — Bettoni — Bevione — Bianchi Vincenzo — Bignami — Bissolati — Bonomi Paolo — Borsarelli — Boselli — Bovetti — Brandolini — Brezzi — Buccelli — Buonanno — Buonini Icilio — Buonvino.

Cabrini — Caccialanza — Calisse — Calzani — Cannavina — Capaldo — Capitano — Casarini Giulio — Cavagnari — Ceci — Celesia — Celli — Cermenati — Chiaradia

— Chiaraviglio — Chidichimo — Chimienti — Ciacci Gaspero — Cicarelli — Cicogna — Cimorelli — Cioffrese — Ciriani — Cirmeni — Ciuffelli — Codacci-Pisanelli — Cottafavi — Curreno.

Da Como — Daneo — Dari — De Amicis — De Bellis — De Capitani — De Giovanni — Del Balzo — Della Pietra — Dello Sbarba — De Vargas — DeVito — Di Campolattaro — Di Caporiacco — Di Giorgio — Di Mirafiori — Di Palma — Di Saluzzo.

Faelli — Falconi Gaetano — Federzoni — Finocchiaro-Aprile Andrea — Fradeletto — Frisoni — Frugoni — Fumarola — Fusinato.

Galli — Gargiulo — Gasparotto — Gazzelli — Gerini — Giacobone — Ginori-Conti — Giordano — Giovanelli Alberto — Giuliani — Goglio — Gregoraci — Guglielmi — Guicciardini.

Hierschel.

Indri.

Joele.

La Pegna — La Via — Leonardi — Libertini Gesualdo — Loero — Longinotti — Longo — Lucifero — Luzzatti.

Maffi — Maffioli — Malliani Giuseppe — Manfredi — Manzoni — Marazzi — Marcello — Marchesano — Marciano — Masi — Materi — Maury — Mazzolani — Meda — Miari — Miccichè — Milano Federico — Modigliani — Molina — Montauti — Montresor — Morgari — Mosca Gaetano — Murialdi.

Nava Cesare — Negrotto — Nunziante — Nuvoloni.

Ottavi.

Pacetti — Pala — Pallastrelli — Panzini — Pantano — Paparo — Parodi — Pennisi — Perrone — Pescetti — Picirilli — Pipitone — Porcella — Porzio — Pozzi.

Raineri — Rampoldi — Rava — Regio — Rellini — Riccio Vincenzo — Rindone — Rissetti — Rizza — Roberti — Roi — Romanin-Jacur — Rosadi — Rossi Gaetano — Rossi Luigi — Roth — Ruspoli.

Sacchi — Salandra — Salterio — Sandrini — Santamaria — Santoliquido — Sarrocchi — Saudino — Scalori — Scano — Schanzer — Schiavon — Sciacca-Giardina — Scialoja — Simoncelli — Sioli-Legnani — Sipari — Soderini — Soleri — Soldati-Tiburzi — Somaini — Sonnino — Speranza — Stoppato — Storoni.

Tamborino — Tassara — Teso — Treves. Vaccaro — Valenzani — Valvassori-Peroni — Vicini — Vignolo — Visocchi.

Zaccagnino.

Sono in congedo:

Altobelli.
 Baccelli Guido — Barzilai — Bertolini
 — Bonino Lorenzo — Brizzolesi.
 Camera — Cameroni — Caporali — Caputi — Caron — Casciani — Caso — Cassin — Cassuto — Colonna di Cesarò — Corniani — Cotugno.
 Danieli — Delle Piane — De Ruggieri
 — Di Robilant — Di Sant' Onofrio — Di Scalea.
 Facchinetti — Fazzi.
 Giretti — Gortani — Grassi.
 Landucci — Larizza — Larussa.
 Magliano Mario — Manna — Mondello.
 Pais-Serra — Pasqualino-Vassallo.
 Renda — Romeo — Rossi Cesare — Rota.
 Salomone — Salvagnini — Sighieri.
 Teodori — Theodoli — Tosti.
 Valignani — Vigna — Vinaj.

Sono ammalati:

Bertini.
 Campi — Cappa — Cavazza — Centurione — Ciccotti — Cimati.
 De Marinis — Di Francia.
 Finocchiaro-Aprile Camillo.
 Graziadei.
 Lucchini.
 Maraini — Miglioli — Monti-Guarnieri
 — Morando — Morelli Enrico — Morelli-Gualtierotti.
 Padulli — Pastore — Pezzullo.
 Rastelli — Rispoli — Ronchetti — Rossi Cesare.

Assenti per ufficio pubblico:

Belotti.
 Credaro.
 Degli Occhi.
 Ollandini.

Si riprende la discussione sui provvedimenti ferroviari.

PRESIDENTE. Riprendiamo la discussione del disegno di legge per il personale delle ferrovie e per modificazioni di tariffe.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici poco fa aveva chiesto di parlare. Ne ha facoltà.

CIUFFELLI, ministro dei lavori pubblici. Ho interrotto l'onorevole Gasparotto non per contestargli il diritto di portare in quest'aula il parere del direttore generale delle ferrovie, del resto notissimo, in fatto di pensioni, ma perchè la Camera non ne fosse im-

pressionata, poichè l'onorevole Gasparotto ha portato questo parere come un parere tecnico. Di tecnico non c'è invece nulla finora, perchè il bilancio tecnico del fondo pensioni non è stato ancora fatto, tanto è vero che, con l'articolo 2 del disegno di legge, si stabilisce appunto di farlo, e questo è lavoro lunghissimo, che il direttore generale non ha potuto fare e che ha bisogno di molti ragionieri ed attuari. Anzi tutto le presunzioni dell'onorevole Gasparotto, riguardo al fondo delle pensioni, non sono esatte. Il fondo pensioni è probabilmente in deficienza e il bilancio tecnico ne determinerà esattamente i dati. Ricordiamo intanto che abbiamo bisogno di dargli 12 milioni all'anno, provenienti da una sovratassa del 2 per cento appositamente messa sui prodotti ferroviari per colmare tale disavanzo presunto.

Lasciando al relatore, competentissimo in questa materia, di fare obiezioni tecniche all'onorevole Gasparotto, mi permetto di osservargli soltanto che non è giusto impressionare la Camera parlando di diritto acquisito in una questione dalla quale il diritto acquisito esula assolutamente. (*Interruzione del deputato Gasparotto*).

Se lo faccia dire dall'onorevole Sacchi, il quale portò già alla Camera questa questione che altra volta fu qui discussa.

Non si può parlare di diritto acquisito quando la liquidazione delle pensioni venne già fatta in base al contratto che quei ferrovieri avevano nel tempo del loro servizio. Sono stati collocati a riposo secondo il loro contratto di pensione, e ora si vorrebbe che i miglioramenti che oggi si accordano e per i quali l'azienda ferroviaria fa nuovi sacrifici, avessero un effetto arretrato, nel senso che andassero anche a beneficio del personale già collocato in pensione.

Sarebbe questa opera filantropica, ma non si può affatto dire che siamo in tema di diritto, anche perchè, nonostante la larghezza dell'animo nostro, dobbiamo fare bene i conti e mettere il fondo pensioni in condizioni di poter servire al personale presente e a quello futuro.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno che l'onorevole Montresor propone insieme con gli onorevoli Maury, Luigi Rossi e Danieli:

« La Camera, convinta che convenga migliorare, nel regolamento in esecuzione alla presente legge, la condizione econo-

mico-giuridica dei ferrovieri monocoli per ragione di servizio, passa alla discussione degli articoli ».

Chiedo alla Camera se questo ordine del giorno sia appoggiato.

(È appoggiato).

L'onorevole Montresor ha facoltà di svolgerlo.

MONTRESOR. Due sole parole.

L'ordine del giorno che, in nome anche di altri colleghi, si appella al regolamento che darà esecuzione alla presente legge, verte su di una questione piccola, se volete, ma pietosa che riguarda appena una trentina di operai ferroviari, i quali richiamano l'attenzione della Camera per il loro caso pietoso, avendo essi perduto un occhio per infortunio sul lavoro.

Le loro condizioni economico-giuridiche, in caso di quiescenza o di continuazione di servizio, dovrebbero esser benevolmente migliorate nel regolamento. La questione è nota al ministro, alla Direzione generale, alla Commissione, e perciò non spendo parole per raccomandare ulteriormente al Governo il mio ordine del giorno.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno dell'onorevole Bevione:

« La Camera, dati i mezzi che sono a disposizione dell'Amministrazione delle ferrovie di Stato, approva i criteri che hanno presieduto alla distribuzione dei miglioramenti a favore del personale ferroviario ».

Domando se quest'ordine del giorno sia appoggiato.

(È appoggiato):

L'onorevole Bevione ha facoltà di svolgerlo.

BEVIONE. Onorevoli colleghi! Dirò brevi parole per il gruppo nazionalista, il quale è lieto di dare il suo consenso completo a questa legge che si propone di migliorare le condizioni degli operai delle ferrovie.

Possiamo essere dolenti che le condizioni del bilancio delle ferrovie e del bilancio generale dello Stato non siano in condizioni tali da concedere maggiori aumenti, ma siamo lieti dei concetti di giustizia che furono adottati per questi miglioramenti, in quanto si è voluto soprattutto favorire le condizioni delle categorie più umili che vivevano in condizioni di salario assolutamente inferiori alle esigenze della vita presente.

A questo proposito, poichè tanto il Governo quanto l'onorevole Ancona (che ha esteso una mirabile e lucida relazione su questo disegno di legge) si sono affermati assolutamente contrari a qualsiasi estensione degli oneri finanziari che potessero derivare allo Stato, mi permetto, per quanto riguarda l'articolo primo ed i pensionati in vita, di associarmi alle considerazioni svolte con tanto acume (e, ne sono persuaso, con tanta verità) dall'onorevole Gasparotto, il quale ha svolto i concetti giuridici che stanno a base di tale estensione ai pensionati.

Non voglio insistere su questo punto, ma ricorderò agli onorevoli colleghi le ragioni di umanità e di giustizia sulle quali si fonda questa richiesta, poichè lo stesso onorevole Ancona ha dovuto riconoscere che le pensioni sono troppe basse. Se sono basse per coloro che entrano od entreranno prossimamente in pensione, sono pure basse per coloro che essendo avanti negli anni abbisognano di maggiori cure.

Per quel che riguarda l'aumento di quindici milioni noi approviamo pienamente, anzi plaudiamo con entusiasmo, i concetti adottati specialmente per i provvedimenti che concernono le categorie più umili.

Quanto alla revisione degli orari e dei turni di servizio, che ancora non sono noti poichè saranno stabiliti per decreto Reale, raccomandiamo soprattutto l'equità, in modo che non si ripeta la sperequazione che rende più acuto il malcontento; perchè si può soffrire con rassegnazione un male comune, ma si diventa intolleranti quando il male è soltanto dalla nostra parte. Per esempio, a noi che viviamo a contatto di un gran centro di ferrovieri, risulta che specialmente il personale di macchina è in condizioni non soddisfacenti, perchè la legge Sacchi, mentre migliorò gli stipendi fissi, diminuì le competenze accessorie ed ha finito per creare, rispetto a parecchie categorie, una situazione tale per cui i pretesi miglioramenti non superano le condizioni di trattamento che esistevano prima di quella legge.

Quindi raccomandiamo vivamente al Governo che, nella promulgazione del decreto Reale, tenga molto conto della equità.

Finalmente siamo lieti che sia proposta la nomina di una Commissione parlamentare, la quale, speriamo, farà una ricostituzione *ab imis fundamentis* dell'organizzazione delle ferrovie di Stato.

Giustamente osserva l'onorevole Ancona che, dal punto di vista tecnico, l'azienda statale non lascia nulla a desiderare, mentre è ancora disordinata dal punto di vista finanziario e amministrativo. Perciò vogliamo augurarci che questa Commissione, che dovrà essere composta dagli uomini più competenti in materia, possa rendere l'organizzazione solida, armonica ed intelligente, sì da eliminare ogni inconveniente per l'avvenire.

Soprattutto confidiamo che, o dalla Commissione parlamentare o da quella per il personale, esca un istituto che ancora non esiste e di cui si sente vivamente il bisogno, cioè, una Corte arbitrale permanente per eliminare o comporre le controversie che potessero sorgere tra l'Amministrazione ferroviaria e il suo personale.

Questa Corte arbitrale deve essere composta da persone le più eque e che diano le più ampie garanzie tanto per il rispetto della legge quanto dei legittimi interessi dei ferrovieri. Confidiamo che, quando sarà istituita, la Corte arbitrale, diventerà il vero palladio degli interessi ferrovieri e che in quel giorno il Governo oserà compiere un atto che io credo sia atteso dalla nazione, quello cioè di proibire lo sciopero ferroviario. (*Commenti*).

È superfluo dire in questo momento perchè desideriamo questa legge, poichè lo sciopero ferroviario che ritrae la sua forza dal fatto che coloro che soffrono...

CIUFFELLI, *ministro dei lavori pubblici*. Due leggi proibiscono lo sciopero.

BEVIONE. Allora bisogna aver la forza per applicarle.

MERLONI. È la giustizia che scongiura gli scioperi.

BEVIONE. Quando appunto la giustizia sarà assicurata mediante una Corte arbitrale, lo sciopero potrà essere seriamente proibito e allora sarà fatto anche l'interesse dei ferrovieri, i quali, nella loro maggioranza, sono seri e tranquilli, e vogliono una difesa legale, dietro cui ripararsi quando i rivoluzionari di Ancona cercano di trascinarli nell'anarchia. (*Vive approvazioni*).

PRESIDENTE. L'onorevole Pescetti ha ceduto la sua volta all'onorevole Merloni per lo svolgimento del seguente ordine del giorno:

« La Camera invita il Governo a risolvere il problema ferroviario in modo da assicurare una sistemazione radicale e definitiva dei servizi e del personale, conforme ai criteri di un opportuno decentramento dei servizi, e dell'equità e della giustizia ».

Domando se quest'ordine del giorno sia appoggiato.

(È appoggiato).

Essendo appoggiato, l'onorevole Merloni ha facoltà di svolgerlo.

MERLONI. Anche io, rendendomi conto dell'ora, sarò brevissimo, anzi telegrafico; ma voi comprendete che dovendo parlare a nome del gruppo parlamentare socialista, lo faccio con un po' di sacrificio, ma lo faccio perchè al punto in cui è arrivata la discussione, non mi posso proporre che di riassumere in un brevissimo discorso le considerazioni che noi avremmo voluto più ampiamente illustrare dinnanzi alla Camera.

Il problema delle ferrovie è un problema di personale e un problema tecnico. Quale dei due problemi è prevalente? Sono forse i due problemi in contraddizione l'uno all'altro? È un'azienda quella ferroviaria, come osservava giustamente l'onorevole relatore, in cui necessariamente prevale la funzione del personale, in cui prevale la funzione della mano d'opera.

Se questa è la premessa principale di tutta la nostra discussione, se è un'azienda di mano d'opera, vuol dire che i problemi del personale hanno indubbiamente la prevalenza, perchè il personale rappresenta la funzione principale, e però la soluzione di tali problemi tende a dare al servizio quella efficienza e quei risultati che noi ci ripromettiamo.

Il personale per il primo è consapevole di questo fatto, e perciò considera inscindibili i problemi che lo riguardano dai problemi dell'azienda, ed è il personale che da molti anni ha non solo domandato miglioramenti, ma ha sempre suggerito quelli che, a suo parere, basati sulla esperienza quotidiana, potevano essere i miglioramenti da adottare per un più redditizio ed efficace funzionamento dell'azienda.

Ha ragione, ha torto, il personale? Se dovessimo riandare la storia ferroviaria di questi ultimi nove anni (e la discussione ci porterebbe molto a lungo) dovremmo arrivare alla conclusione che tutte le critiche del personale hanno avuto una sanzione dai fatti, i quali hanno collimato e coinciso con le critiche e con le denunce fatte non solo dal personale, ma dai rappresentanti di altre attività economiche e sociali del nostro paese: critiche e denunce di cui più di una volta abbiamo sentite la ripercussione in quest'Aula.

Dunque la critica del personale è giusta. E voglio dire subito una cosa. Oggi un oratore dell'altra parte della Camera, l'onorevole Gaetano Rossi, ha fatto una piccola punta contro il personale dicendo doversi questo infrenare con provvedimenti coercitivi; e anche abbiamo sentito dire che contro il personale si dovrebbe inscenare la legalizzazione, ancor più che non faccia l'articolo 56, del divieto dello sciopero.

Non è in questo modo, onorevoli colleghi, che noi potremo risolvere le questioni inerenti al personale. Voi dovete considerare che se c'è qualcuno in Italia che ha una vera, una profonda esperienza vissuta su quelli che sono gli errori e il cattivo funzionamento di uffici e di servizi delle ferrovie dello Stato, questo qualcuno è proprio il personale.

L'onorevole Gaetano Rossi si è meravigliato che il ministro dei lavori pubblici abbia incluso nella Commissione che deve esaminare le condizioni del personale anche i rappresentanti del personale stesso, ma io voglio dire subito qualche cosa che potrà parer paradossale. Vorrei, cioè, che si nominasse una Commissione composta soltanto di elementi tolti dal personale, vorrei che accanto alla Commissione parlamentare, che stiamo per deliberare, fosse nominata una Commissione composta soltanto di rappresentanti di tutte le categorie del personale ferroviario; e io sono convinto che, in breve tempo, avremmo per risultato una relazione che, in confronto con quella che ci verrà dalla Commissione parlamentare d'inchiesta, potrebbe dare forse alla Camera e al Paese molti, ma molti lumi di più.

Dunque non l'esclusione del personale; perchè, come diceva l'oratore nazionalista che mi ha preceduto, occorre giustizia, anzi, giustizia sicura.

Ma quale giustizia è la vostra? Noi potremmo per un momento, in via di ipotesi, discutere la tesi della soppressione del diritto di sciopero nei grandi servizi pubblici.

Ma, di grazia, che cosa date in cambio? Una tale ipotetica rinuncia significa che noi avremmo raggiunto ordinamenti e trattamento tali da assicurare in ogni caso il trionfo del diritto e della giustizia. Ma siamo molto, molto lontani da questo.

Non c'è nessuna garanzia per il personale; e il personale appunto si duole e si lamenta di non avere una sua rappresentanza nelle Commissioni che possono in-

fluire sulle sue condizioni e le sue sorti; di non avere rappresentanza nel Consiglio di amministrazione e nel Consiglio di disciplina; rappresentanze che potrebbero soltanto dare ad esso serie garanzie, e che, unite alle riforme da introdursi nell'esercizio ferroviario, potrebbero migliorare le condizioni materiali e morali del personale ferroviario, in modo da rendere assai più lontano o da evitare addirittura lo scoppio degli scioperi senza bisogno di ricorsi alla legislazione restrittiva e reazionaria che si propugna da altra parte della Camera.

Il personale era in principio affezionato all'esercizio di Stato, alla stessa Direzione generale e al direttore generale commendator Bianchi. Come è avvenuto questo cambiamento nelle simpatie del personale verso la Direzione generale delle ferrovie? È avvenuto evidentemente perchè in questi lunghi anni non si è dato adeguato ascolto alle aspirazioni, anche minime, del personale.

Io non parlo delle aspirazioni massime; e comprendo che l'onorevole ministro dicesse poc'anzi: noi non possiamo accettare ad occhi chiusi i memoriali che i ferrovieri ci presentano, e perciò abbiamo nominato una Commissione.

Ma però in questi memoriali c'era un massimo e un minimo, e i ferrovieri si sarebbero accontentati per ora che voi aveste applicato questo minimo; che se così aveste fatto non avremmo avute le agitazioni ferroviarie di questi ultimi tempi.

I ferrovieri, dicevo, e altri cittadini e rappresentanti di varie attività sociali ed economiche del nostro paese hanno rivolto critiche positive all'esercizio di Stato, hanno dimostrato, e noi lo potremmo dimostrare, e altri più competenti di noi in questa Camera meglio potrebbero farlo, che è possibile strondare in larga misura in quella che è la compagine mastodontica (io prendo la parola dal discorso dell'onorevole ministro dei lavori pubblici) dell'esercizio ferroviario di Stato.

Lo stesso bilancio finanziario delle ferrovie che offre cifre secondo cui il capitale impiegato rende soltanto il 2.31 che si fa salire con diverse considerazioni al 3.38, e invece secondo i calcoli che si fanno dal relatore non nella sua relazione ma in altri pregevoli scritti non sarebbe che di 0.50 per cento, e secondo altri di 0.40; ora il bilancio che si presenta in questi termini non è un bilancio sincero, nè esatto; in quanto che

voi includete nei conti del bilancio delle partite passive, che l'esercizio ferroviario sostiene per conto di altri Ministeri. Ma perchè, se il bilancio ferroviario sostiene spese per il Ministero delle poste per 30 milioni, per il Ministero della guerra e della marina per 30 milioni, per il Ministero dell'interno per 23 milioni, per gli altri Ministeri presi insieme per 24 milioni, perchè non si deve conteggiare questa cifra nell'attivo ferroviario? Perchè i ferrovieri che contribuiscono a produrre questa cifra non debbono porre su di essa una piccola ipoteca, pretendere di essa una piccola parte? È giusto, è logico che vi serviate del modo come è confezionato il bilancio dello Stato per mettere innanzi ai ferrovieri il *non possumus*, pretestando che il bilancio ferroviario non dà margine sufficiente?

Ma forse che se l'esercizio, invece di essere statale, fosse privato non si conteggerebbero quelle spese? Forse che quando sono state ribassate le tariffe per l'Italia meridionale, non si è data una somma alle cessate Società private? Forse che non si danno sovvenzioni per la navigazione?

Forse che non si sprema il bilancio dello Stato per dare milioni a vantaggio dell'economia nazionale, e dello sviluppo dei traffici?

Ma se poi volete che il bilancio delle ferrovie sostenga esso, tutte queste spese, che sono di competenza di altri bilanci, mi pare che, per analogia, dovrete applicare i medesimi criteri a vantaggio del personale e consentire che su quel margine si possa tagliare qualche maggiore provvedimento a profitto dello stesso personale delle ferrovie.

Ma c'è anche la questione del servizio, dell'organizzazione mastodontica, di questa creazione che è avvenuta pezzo per pezzo e non risponde a un concetto, magari a un preconcetto, organico, preparato di lunga mano.

Una Commissione Reale ha studiato per parecchi anni l'ordinamento ferroviario, ma ha concluso i suoi lavori quando l'esercizio di Stato era già in applicazione, e quando, per quella rivalità che c'è a volte tra organi e organi dello Stato e che può anche essere un incitamento all'emulazione, la Direzione delle ferrovie poteva essere indotta a considerare oramai come pleonastica l'opera di quella Commissione, quantunque avesse potuto desumerne qualcosa di buono.

Ad ogni modo la Direzione delle ferrovie è andata innanzi prescindendo interamente dagli studi della Commissione Reale, che

costarono tanto tempo, ed anche tanta spesa al bilancio dello Stato, creando da sè, un po' per volta, ora per ora, anno per anno, le sue costruzioni burocratiche, non solo secondo le esigenze del servizio, sibbene anche senza dubbio per l'impeto della ressa, della pleora di alti impiegati i quali bisognava collocare in qualche modo.

Non voglio fare accuse e rendermi interprete di critiche eccessive in questo momento, ma tutti indubbiamente abbiamo l'impressione che nel costruire questa mastodontica macchina delle ferrovie di Stato si sia ubbidito in parte bensì a criteri sani diretti allo sviluppo del servizio, ma anche in parte alle pressioni che esercitavano i funzionari, specialmente dei gradi più elevati appartenenti alle Società cessate.

In questa vasta rete alcuni servizi, certamente due o tre, sono perfettamente inutili, perchè superati; sono ramisecchi che non hanno ragion d'essere, e possono benissimo essere tagliati o innestati in altri tronchi. Ad esempio il servizio legale potrebbe essere unito a quello commerciale, che è il primo che fornisce gli elementi per le liti, lasciando le liti maggiori all'Avvocatura erariale.

Così pure il servizio sanitario non è che una sopravvivenza degli antichi istituti di previdenza delle cessate Società, ed ora non serve più agli scopi per cui fu creato. Si potrebbero fare rilievi in proposito. Dirò solo, ad esempio, che quasi sempre accade che, in occasione di disastri, i sanitari delle ferrovie arrivano più tardi degli altri, quando l'iniziativa locale ha già provveduto; e quindi si limitano semplicemente a osservare e sanzionare l'opera degli altri.

Si potrebbero dunque fare notevoli economie.

Non mi voglio dilungare; ma so che esistono studi preziosi in questa materia che farebbero ammontare l'economia, per la soppressione di quei due uffici, ad almeno cinque milioni, i quali non sono certamente una gran cifra. Ma se consideriamo tutto quello che si potrebbe guadagnare semplificando questa rete intricata, è certo che si otterrebbe infinitamente di più di quello che sarebbe stato necessario per appagare le domande minime del personale ferroviario, e ancora di più per attuare il programma massimo del personale.

Consideriamo inoltre che le sole costruzioni sono costate in nove anni un miliardo e 760 milioni, e che si domanda la proroga della concessione dei 100 e 150 milioni all'anno.

E poichè tutte queste spese non hanno nemmeno un reale efficace riscontro, anche per questa oltre che per le ragioni suddette, è necessaria una Commissione d'inchiesta, per la cui proposta faccio plauso al Ministero e all'onorevole Ciuffelli il quale è venuto incontro al desiderio generale della Camera e del Paese.

Soltanto vorrei pregare l'onorevole ministro che facesse buona accoglienza all'aggiunta che ho proposta all'articolo 18. Giacchè egli nel suo discorso l'ha chiamata « Commissione d'inchiesta » vorrei (non è questione di parole) che accettasse la dizione più precisa: « Commissione d'inchiesta munita dei più ampi poteri ».

In questo senso ho presentato il mio emendamento, col quale miro a sollecitare una dichiarazione del Governo che questa Commissione d'inchiesta sarà munita degli stessi poteri delle altre per la guerra, per la marina e per l'istruzione pubblica.

Ciò non implica nessun giudizio preventivo, ma tende semplicemente ad assicurare che questa necessaria indagine sia attuata una buona volta da una Commissione munita dei più ampi poteri.

Non mi soffermerò su questioni accennate da altri egregi colleghi, come, ad esempio, su quella della riforma delle tabelle organiche, antico desiderio del personale.

Non mi indugierò nella facile dimostrazione delle sperequazioni che esistono fra gli impiegati e il personale delle ferrovie dello Stato e gli impiegati e il personale delle altre Amministrazioni. Queste sperequazioni sono lucidamente dimostrate in numerosi memoriali, e son certo che la Commissione farà buon viso alle domande dei ferrovieri.

Così pure non mi soffermerò sulle pensioni, sulle quali ha già parlato esaurientemente l'onorevole Gasparotto, sollevando due questioni importantissime: dei pensionandi, e quella dei già pensionati; e su cui ho presentato emendamenti insieme con altri colleghi. Ma dirò una sola parola sulla questione della buona uscita.

Quando si approvò il progetto Sacchi si fecero dichiarazioni che lasciavano prevedere che per quei funzionari, andati in pensione prima del 1912, per le loro vedove e figli, si sarebbe provveduto con una congrua buona uscita. È una questione di indiscutibile giustizia; e mi pare che sia giunta l'ora di mantenere le promesse e di appagare i voti delle famiglie che da lungo

tempo invocano e attendono il modesto provvedimento.

Una sola osservazione debbo fare per quello che riguarda il fondo delle pensioni.

È vero che non è stato ancora assiso il bilancio tecnico del fondo delle pensioni. Ma faccio osservare che a questo contribuisce col due per cento sui prodotti lordi l'esercizio stesso dell'azienda statale, avendo riconosciuto con ciò lo Stato di avere una parte di responsabilità nei disavanzi creati nelle Casse pensioni delle cessate Società ferroviarie.

Ora se è così, perchè volete far ricadere su questo due per cento l'onere del proposto aumento di pensioni? E poi c'è un margine sufficiente, per cui i ferrovieri domandano che le pensioni siano aumentate, partendo da un minimo di 500 lire, invece che da nove a dieci da nove ad undici decimi. Comunque, se riconoscete che quel due per cento sui prodotti lordi è stato iscritto in bilancio per riparare al disavanzo per cui lo Stato riconosce la sua parte di responsabilità, non è approvabile che facciate pesare su tale contributo (il quale ha altra origine e altra destinazione) quella maggior domanda dei ferrovieri che è veramente nell'equità e nella giustizia, e a cui dovrete sopperire con maggiore e più specifica contribuzione al Fondo pensioni.

Ho finito. Voglio soltanto accennare alla parte che riguarda le tariffe. L'importanza economica del ribasso delle tariffe è dimostrata dalla storia economica di tutti i paesi. Per contro, aumentando le tariffe, non rendete certo un servizio all'economia italiana, ai suoi commerci e alle sue industrie.

Potrei scendere ad analisi anche su questo argomento, e criticare segnatamente certe concessioni che dovrebbero essere evitate. Mi limito a fare per ora una questione di ordine generale, e a ricordare l'esempio della Germania e della Francia che, col ribasso delle loro tariffe, riescono a convogliare rapidamente e espressamente le loro merci verso i porti e a fare efficacissima concorrenza ad altre nazioni. La Francia, per aver ridotto le tariffe sulle frutta, sui legumi, eccetera, in un decennio è riuscita a raddoppiare i trasporti.

Comprendo che anche per il Governo questo aumento non è che un mezzo transitorio; ma è un mezzo che potrebbe rendere antipatica la causa dei ferrovieri; mentre credo di aver dimostrato che da altre economie e da altri cespiti si sarebbero po-

tuti ricavare i fondi necessari non solo per finanziare questo disegno di legge, ma anche per finanziare le proposte minime che vi ha presentate il personale delle ferrovie dello Stato.

Voglio ricordare da ultimo le condizioni economiche e sociali in cui si trova il personale delle ferrovie, il suo stato d'animo, le sue condizioni psicologiche.

Accennavo giorni fa, parlando non a scopo ostruzionista, ma per indicare all'esame della Camera alcune importanti questioni, allo stato d'animo delle masse italiane, alle loro condizioni di miseria, di fame, di disoccupazione, di denegata giustizia, e, di fronte alle minacce più o meno restrittive della libertà, stato d'animo che certo è tale da poter suscitare ancora nuove agitazioni, se non saprete fare una politica di equità e giustizia.

Lo stato di spirito del personale ferroviario non è, in quest'ora, diverso. Questo personale da lunghissimi anni attende giustizia; non una giustizia spezzettata, frammentaria, incongrua, ma giustizia piena ed intera. Attende da voi l'applicazione di quello che si chiama, con termine più generale, l'equità sociale e a cui tanti si fanno vanto di richiamarsi nei loro discorsi.

Ora che cosa farete di fronte a questa massa? Essa, recentemente, in un movimento sentimentale di solidarietà con altri lavoratori ha in parte scioperato. Applicherete rigidamente l'articolo 56 a decine e decine di migliaia di lavoratori, quando nella massa ferroviaria non c'è ancora la persuasione che abbiate fatto per essa tutto quello che si possa fare, e che avete il dovere di fare?

Vorrete, in cambio di questi pochi scarsi e irrisori provvedimenti che date, infierire con una politica restrittiva?

Se faceste questo, avreste gravissimo torto, signori del Governo.

È necessario tener conto delle ragioni di solidarietà nello sciopero, dello stato di animo della massa che la rende proclive a questi movimenti. Se, invece, con un'alta parola, riusciste a trasfondere nel personale la convinzione che il Governo intende risolvere radicalmente sia il problema del personale, sia quello del servizio e di attuare l'equità e la giustizia nei rapporti tra personale ed azienda ferroviaria, allora ci avvieremmo certamente ad una sistemazione soddisfacente e duratura con grande vantaggio del rendimento del ser-

vizio e del progresso della economia nazionale.

Altrimenti, e lo dico come chi si rende conto dell'indeprecabile, altrimenti rimarranno i fermenti e i lieviti di agitazioni continue, con sacrificio e con danno per tutti.

Ma voglio sperare che l'onorevole Ciuffelli saprà evitarle, ed evitarle si può solo con la riforma che riformi sul serio, e con la equità. (*Vive approvazioni all'estrema sinistra — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. L'onorevole Chiaraviglio ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera, giudicando inopportuno l'abbinamento delle provvidenze in favore dei ferrovieri con le proposte d'aumento di tariffe, propone il rinvio di questa seconda parte della legge a dopo i risultati dell'inchiesta parlamentare ferroviaria e passa alla discussione degli articoli ».

Chiedo se questo ordine del giorno sia appoggiato.

(*È appoggiato*).

Essendo appoggiato, l'onorevole Chiaraviglio ha facoltà di svolgerlo.

CHIARAVIGLIO. Onorevoli colleghi, il disegno di legge che si trova innanzi alla Camera provvede al miglioramento delle condizioni economiche di alcune classi di ferrovieri, miglioramento che importa un aggravio di quindici milioni circa nel bilancio delle Ferrovie, e fa fronte a questa maggiore spesa con alcuni provvedimenti d'indole interna dell'Amministrazione ferroviaria; ma soprattutto con aumenti delle tariffe ferroviarie.

Io non posso approvare questo abbinamento delle due questioni.

Non dico che le tariffe ferroviarie non possano e non debbano venire aumentate; ma questo dovrebbe essere, secondo me, il compito dello studio affidato alla Commissione d'inchiesta che, opportunamente, il ministro dei lavori pubblici si propone con questo disegno di legge.

Potranno i risultati di una indagine sull'organizzazione ferroviaria e delle condizioni economiche del Paese, dimostrare la necessità di questo aumento delle tariffe ferroviarie. Io però credo inopportuno questo aumento in occasione di una legge la quale ha soprattutto lo scopo di adempiere ad un compito di giustizia verso alcune classi di ferrovieri.

Il Governo, riconoscendo la necessità di provvedere ai rudimentali bisogni dell'esistenza di queste classi di ferrovieri, doveva farlo indipendentemente da un aumento di tariffe, perchè è assolutamente inconcepibile che, dovendo dare 15 milioni ai ferrovieri, sia necessario ricorrere ad un espediente straordinario come quello di un aumento di tariffe, e non sia possibile di ottenerli dal bilancio stesso dell'Amministrazione ferroviaria, che è un bilancio che importa una spesa annua di circa 600 milioni di lire.

E questo anche per un motivo eminentemente morale, perchè questo aumento di tariffe, venendo a perturbare l'equilibrio economico attuale, viene ancora ad aumentare l'ingiustificato malcontento che già serpeggia nel Paese contro i ferrovieri dello Stato.

Il Governo ha il dovere di curare la giustizia ma esso ha anche il supremo dovere di tutelare la dignità e il decoro dei suoi funzionari, di preparare ad essi un ambiente di serenità nel quale possano esercitare le loro mansioni con autorità e con il rispetto di tutti i cittadini.

Molte critiche abbiamo sentito da tempo, contro l'opera della Direzione generale e contro il commendatore Bianchi. Anche io mi appresto a fare qualche critica. Però, prima di enunciarla, desidero ricordare alla Camera ed a quanti qui sono fautori, come sono io, dell'esercizio ferroviario di Stato, l'onda di malcontento fomentata dagli interessi feriti che pareva dovesse nel 1905 e 1906 travolgere l'esercizio ferroviario di Stato, ed a cui soltanto l'opera serena ed efficace del commendatore Bianchi poté porre riparo.

Per migliorare le condizioni del bilancio ferroviario, occorre provvedere anzitutto a tre cose: occorre fare delle economie dove sono possibili; utilizzare meglio gli impianti attuali e migliorarli; aumentare il gettito dei proventi ferroviari.

Consideriamo, per un istante, come sia costituita la Direzione della Amministrazione ferroviaria.

Essa consta di due grandi categorie di impiegati: impiegati dei servizi centrali e impiegati dei compartimenti, o meglio delle divisioni che sono sulle linee.

Gli impiegati della Direzione centrale sono circa sei mila; sette mila quelli dei compartimenti; a cui vanno aggiunti due mila inservienti. Questi dati ho ricavato

dalla relazione ultima della Direzione generale del 1912-13.

I servizi della Direzione centrale sono dodici, alcuni dei quali, contrariamente a quanto ha detto, poco fa, l'onorevole Merloni, non credo che possano venire modificati o che almeno, anche modificati, non sarebbero fonti di notevoli economie per il bilancio delle ferrovie.

Parlo del servizio legale composto di circa 200 individui. Questo servizio certo sarebbe molto meglio aggregarlo all'Avvocatura erariale, e ciò permetterebbe di migliorare le condizioni morali e il prestigio dei funzionari del servizio legale. Non credo però che se ne avrebbe grande economia.

Il servizio sanitario è composto di circa 150 individui i quali non portano grande aggravio al bilancio ferroviario.

Il servizio delle costruzioni delle nuove linee che è composto di 500 e più individui credo che sarebbe opportuno, lasciando alla Direzione generale il puro esercizio delle reti, aggregarlo al Ministero dei lavori pubblici. In tal modo si avrebbe una migliore utilizzazione di questo personale e si potrebbe così addivenire finalmente ad una trasformazione del corpo del Genio civile, il quale ha eccellenti tradizioni, ma non è ormai più all'altezza sia della tecnica, sia delle condizioni economiche del nostro paese.

Viene poi un servizio di ragioneria composto di circa mille funzionari, ed un servizio commerciale composto di circa 1,700 impiegati sui quali ritornerò tra poco. Restano allora a comporre la Direzione generale 2,500 funzionari all'incirca.

I sette mila funzionari dei compartimenti sono suddivisi nelle divisioni le quali a tre a tre dipendono da un capo compartimento.

Per un certo periodo di tempo, si credeva opportuno di far corrispondere la Direzione generale con le divisioni, attraverso questi capi compartimento ed infatti, in quel periodo di tempo, l'ufficio del capo compartimento era un ufficio assai complesso, costituito con un certo numero di impiegati. Ad un dato momento, la Direzione generale si è accorta che il passaggio attraverso i capi compartimento non costituiva che un ingranaggio inutile. Pareva naturale che dovessero venire aboliti i capi compartimento. No, la Direzione generale ha preferito invece di autorizzare le divisioni a corrispondere direttamente con i servizi centrali, ed ha conservato i capi

compartimento, forse per motivi gerarchici, o, dice l'onorevole Pescetti, per motivi decorativi; certo è che i capi compartimento ed i loro uffici che oggi sono, in realtà, ridotti alle minime proporzioni, non servono a nulla e non comprendo perchè non vengano soppressi.

Ma ad ogni modo non credo che questa abolizione costituirebbe ancora una notevole economia.

Le divisioni dei compartimenti sono quelle che esercitano il vero e proprio esercizio delle linee ferroviarie. Esse hanno la responsabilità effettiva dell'esercizio. Il lavoro compiuto dalle Divisioni per dirigere questo effettivo servizio è un lavoro assolutamente assorbente per le Divisioni mentre che il lavoro diretto dalle Divisioni verso la Direzione centrale, è soltanto una minima parte del lavoro totale eseguito da queste Divisioni. Esso non può, non deve, essere superiore ad un decimo del lavoro totale eseguito da queste Divisioni.

Il flusso di lavoro che dalla Direzione centrale scende verso le Divisioni sulle linee è certamente inferiore al flusso di lavoro che sale dalle linee verso la Direzione centrale. Mentre però i funzionari delle divisioni adempiono a questo decimo di lavoro, essendo essi in totale 7 mila, con un numero di 700 funzionari, abbiamo nella Direzione centrale 2500 funzionari per compiere un lavoro minore del lavoro compiuto dai 700 funzionari delle divisioni sulle linee. Questo significa che il rendimento dei funzionari della Direzione centrale non è uguale al rendimento dei funzionari delle divisioni.

Perchè questo rendimento risulti uguale, i funzionari della Direzione centrale dovrebbero essere ridotti da 2500 a 700. Ma vi ha di più. Io credo che con opportuni provvedimenti si potrebbe alleggerire immensamente il lavoro delle Divisioni sulle linee e quindi ancora il lavoro della Direzione centrale.

Credo d'interpretare il sentimento dei valorosi funzionari che oggi disimpegnano le loro mansioni nelle Divisioni delle ferrovie dello Stato, chiedendo per essi maggiore libertà e maggiore responsabilità. Essi sono in generale abili, energici ed intelligenti; essi non desiderano altro che dimostrare queste loro belle qualità di energie e di intelletto, che fare onore alle magnifiche tradizioni che sono state loro tramandate da uomini veramente superiori come il Bognini, il Pessione, il Lanino, il Bianchi stesso, il Cairo che con grande rammarico

ho visto abbandonare il servizio ferroviario e privare la attuale Amministrazione delle ferrovie di Stato della sua energica attività.

Basterebbe ricorrere ad opportuni decentramenti per diminuire di molto il numero dei funzionari delle divisioni e conseguentemente di quelli della Direzione centrale.

Basterebbe lasciare alle divisioni, senza ulteriori controlli: di stabilire l'orario di servizio del personale di linea; la revisione della marcia dei treni; una maggiore responsabilità nei progetti di lavori, evitando, così, frequenti ed inutili duplicazioni di lavoro; basterebbe dare alle divisioni la più larga facoltà per lo studio degli orari dei treni-merci in modo che il servizio centrale avesse solo diritto alla revisione ed alla critica; basterebbe concedere alle divisioni maggiori facoltà in materia punitiva, alleggerendone il Consiglio di disciplina e riducendo il numero stragrande delle inchieste relative; occorrerebbe una buona volta sopprimere le troppe minuziose relazioni al servizio centrale sulla marcia dei treni e il numero immenso dei rapporti statistici sulla situazione del personale; ridurre il numero delle relazioni troppo dettagliate sulle piccole riparazioni del materiale.

Voi non avete idea, onorevoli colleghi, della quantità enorme di stampati che viene annualmente trasmessa dalle divisioni alla Direzione centrale; nel 1912-13 la Direzione generale ha speso due milioni e mezzo di lire per cancelleria e stampati.

Occorrerebbe sopprimere la falange innumerevole degli ispettori e dei controllori dei servizi centrali (*Benissimo!*) i quali eseguono sulle linee verifiche di dettaglio, che dovrebbero essere di esclusiva spettanza delle divisioni, impiccolendo così il compito della Direzione centrale e dando origine a continui dissidi tra essa e le divisioni. Parte di questi ispettori sarebbero più efficaci e più al loro posto, se aggregati alle divisioni.

Ho detto che avrei accennato al servizio di ragioneria e al servizio commerciale. Il servizio di ragioneria, che consta di circa 1000 impiegati, ha per mansioni principali la verifica ed il controllo degli statipaga e delle liquidazioni che vengono preparati dalle divisioni e dai servizi centrali. La Direzione generale nella sua relazione, si dimostra molto soddisfatta del modo in cui funziona questo servizio della ragioneria e difatti esso funziona egregiamente.

Il servizio della ragioneria controlla il

lavoro preparato nelle divisioni e nei servizi, lavoro che viene nuovamente controllato dalla Corte dei conti. Io domando perchè sia necessario di avere questo doppio controllo e perchè non si stabilisce che gli stati-paga e le liquidazioni vengano eseguiti direttamente dal servizio di ragioneria con funzionari propri, perchè è utile che siano funzionari di ragioneria quelli che eseguono questo lavoro; questi funzionari distaccati nelle divisioni e nei servizi. Si potrebbe così diminuire ancora il numero degli impiegati delle divisioni, i quali sono attualmente sottratti all'effettivo servizio delle linee per eseguire lavori di contabilità.

È certo che il servizio di ragioneria verrebbe ad essere, forse, lievemente aumentato, ma verrebbero ad essere diminuite le divisioni, di un numero assai notevole di impiegati.

E veniamo un momento al servizio commerciale. Questo servizio consta di 1700 impiegati, adibiti ad esaminare i reclami ed a rivedere le tassazioni facendo gli opportuni rilievi.

Su 1000 tassazioni, il servizio commerciale ne prende in esame, 100 a caso, le verifica. Di queste 100 tassazioni, 90 sono restituite alle Divisioni con rilievi; il che vuol dire che se il servizio commerciale verificasse tutte le 1000 tassazioni, ne troverebbero 900 degne di rilievo: ciò dimostra che l'attuale tariffa ferroviaria è talmente complicata che è assolutamente impossibile di applicarla esattamente.

Onorevole ministro, esiste una Commissione la quale deve semplificare questa famosa tariffa; credo che oramai da almeno due anni questa Commissione avrebbe dovuto consegnare il suo lavoro compiuto; invece non sappiamo che cosa abbia fatto e continuiamo a vedere che ogni applicazione di tariffa costituisce un errore e che essa richiede sempre controlli e revisione da parte del servizio commerciale.

Semplificate dunque, onorevole ministro, una buona volta questa tariffa, il che non deve essere difficile; badate che col famoso articolo 13 dell'attuale legge, voi aumentate in un modo, assolutamente spaventoso, gli inconvenienti e la complicazione della tariffa stessa; ed allora, voi avrete un numero di reclami molto inferiore e toglierete la possibilità di errori, senza dire che potendo limitare i controlli e ridurli al minimo, ridurrete anche al minimo il personale del servizio commerciale.

Dopo queste constatazioni mi sembra che

non sia esagerazione dichiarare che il numero degli impiegati componenti, diciamo così, lo stato maggiore delle Ferrovie di Stato, potrebbe essere ridotto immediatamente di un terzo e gradatamente fino alla metà e, poichè lo stipendio medio di questi impiegati è superiore alle lire 3,000 annue, noi potremmo avere una economia dai 15 ai 20 milioni di lire rendendo più agile e più redditizio il servizio ferroviario. Queste somme, lo dichiaro *a priori*, non vorrei versate integralmente al Tesoro, ma vorrei, in gran parte, riservate al miglioramento economico dei funzionari, e specialmente di quei funzionari delle divisioni, i quali sono gli unici fattori dell'esercizio ed i veri responsabili del movimento ferroviario. (*Bravo!*)

Per dimostrare alla Camera come i servizi più semplici, diventino addirittura mastodontici nella nostra Amministrazione ferroviaria di Stato, mi permetto di esporre alcune cifre relative al servizio telegrafico ferroviario, che è quello che dovrebbe essere riservato unicamente al movimento dei treni, perchè è sul servizio telegrafico che si basa, in massima parte, l'incolumità dei viaggiatori. Invece esso è adoperato per tutte le corrispondenze possibili ed immaginabili che necessitano per il servizio ferroviario. Disposizioni che potrebbero essere inviate per lettera od anche a mano, perchè, se arrivassero anche dei mesi dopo, avrebbero lo stesso valore, sono invece trasmesse a mezzo del telegrafo.

Nel 1912, onorevole ministro dei lavori pubblici, si sono trasmessi sulla rete telegrafica delle ferrovie di Stato 21 milioni di telegrammi di servizio e ne furono ricevuti 22 milioni, vale a dire 42 milioni di telegrammi, mentre, nello stesso periodo di tempo, sulla rete telegrafica dello Stato, i telegrammi interni a pagamento accettati dagli uffici telegrafici dello Stato, furono di 16 milioni e 280 mila, con un introito per lo Stato di 15 milioni e 200 mila lire. Questi 42 milioni di telegrammi trasmessi e ricevuti dal servizio ferroviario rappresentano, per dare un'idea alla Camera della mole di lavoro che costano, 84 milioni di trascrizioni, perchè il telegramma è trascritto due volte almeno.

Se voi supponete che esso venga trascritto sui moduli telegrafici, sono 84 milioni di moduli che nel 1912 sono stati necessari per il servizio telegrafico delle ferrovie dello Stato; il che vuol dire che, se voi mettete questi moduli uno sopra l'altro, siccome 100 mo-

duli costituiscono un blocco di 8 millimetri di spessore, voi avete una colonna di oltre 6,700 metri. (*Commenti*).

Figuratevi dunque il lavoro di questo servizio, che dovrebbe essere minimo e diretto soltanto a garantire la sicurezza dei treni e l'incolumità dei viaggiatori!

Quando un treno deve partire da una stazione per una certa destinazione, la locomotiva che deve trainare questo treno viene preparata nel deposito. Se è una locomotiva che viene dalla riparazione, una locomotiva, così detta, fredda, questa locomotiva necessita di alcune ore di preparazione e questa preparazione viene fatta da operai specialisti che si chiamano accudienti.

Questa locomotiva fredda viene portata alla temperatura necessaria perchè possa trainare il treno. Un'ora prima della partenza del treno, il personale che deve scortare questa locomotiva, il macchinista ed il fuochista, vanno nel deposito, prendono in consegna la locomotiva, la preparano definitivamente, la ingrassano, la sistemano e finalmente all'ora stabilita questa locomotiva parte col suo treno. Quando questa locomotiva ha percorso 100 o 150 chilometri viene staccata dal treno e condotta in un altro deposito ove viene lasciata raffreddare, non completamente, in modo che la tensione del vapore arrivi a una o due atmosfere e il treno prosegue con un'altra locomotiva.

Dopo una serie di ore, il macchinista e il fuochista che hanno fatto, per esempio, nella mattinata quel servizio di 100 o 150 chilometri, tornano a riprendere questa locomotiva un'ora prima della partenza del treno e rifanno tutto quel lavoro di preparazione cui ho accennato, poi partono compiendo un altro percorso in senso inverso od in altra direzione, di 100 o 150 chilometri.

Ora io domando: perchè questa locomotiva, quando ha percorso 150 chilometri e che è nelle sue migliori condizioni di rendimento, (perchè come dicono i macchinisti, la caldaia è infuocata ed una palata di carbone dà tutto effetto utile) viene tolta dal servizio? Forse che un bastimento che parte da Genova ed arriva a Buenos Ayres cambia la sua macchina ad un terzo del percorso? Io non capisco perchè questa locomotiva non si faccia proseguire nei limiti delle condizioni altimetriche della linea. Verrà un momento in cui questa locomotiva dovrà essere assolutamente cambiata,

ma essa può partire benissimo da Brindisi ed arrivare a Milano; partire da Roma ed arrivare a Genova, secondo, ripeto, le condizioni altimetriche della linea.

Veramente la tendenza ad allungare i turni delle locomotive esiste. Infatti la Direzione generale da qualche tempo ha ammesso dei turni che si considerano lunghi, per esempio, da Roma a Firenze, da Milano a Bologna; ma il vero turno di servizio all'americana, il servizio continuato di locomotive che percorrano un numero grandissimo di chilometri, fino a che ne possono percorrere, questo non sussiste affatto, nè la Direzione generale vuole nemmeno tentarne la prova.

Ora se noi introducessimo questi turni lunghi nelle locomotive, potremmo avere una rilevante economia di combustibile; visto che l'Italia spende per esso ottanta milioni all'anno; potremmo ottenere anche una grande economia nei turni di servizio, migliorando poi il personale di macchina, dando cioè ad esso dei turni molto più umani e soprattutto più redditizi.

Ma soprattutto il grande vantaggio che noi avremmo sarebbe quello di utilizzare più celeremente le locomotive. La Direzione generale stabilisce che le nostre locomotive debbono vivere trent'anni. A questo proposito, onorevole ministro, io le sarei grato se ella si facesse dare dalla Direzione generale le tabelle delle locomotive che sono ancora in servizio avendo più di quarant'anni di onorato lavoro nelle Ferrovie italiane.

CIUFFELLI, *ministro dei lavori pubblici*. Lei sa che se ne sono comprate delle nuove.

CHIARAVIGLIO. Verrò poi anche a questo.

La Direzione generale dice che le nostre locomotive debbono durare trent'anni. Questo non significa nulla, perchè una locomotiva può rimanere inoperosa ed avere una lunga durata; ciò che importa è che la locomotiva percorra un gran numero di chilometri. Ora la Direzione generale presenta delle tabelle da cui risulta che una locomotiva italiana percorre trenta mila chilometri all'anno.

Io non ho potuto avere la cifra esatta dei chilometri percorsi da una locomotiva americana, ma mi risulta in maniera ineccepibile che le locomotive americane percorrendo un numero favoloso di chilometri in confronto a quelle italiane, tanto che vengono messe fuori servizio dopo dieci anni. Badate che la locomotiva americana rappresenta uno

strumento meccanico meno perfetto della locomotiva italiana, certamente meno costoso. Se le locomotive percorressero, e potrebbero farlo, 60 mila chilometri all'anno, noi potremmo ridurre a metà la dotazione delle locomotive delle nostre ferrovie.

Noi abbiamo più di cinque mila locomotive; noi potremmo ridurle a 2,500 facendole funzionare più intensamente. Avremmo così il vantaggio di diminuire il capitale impiegato nelle locomotive e di diminuire le spese generali inerenti a questa dotazione.

Altro vantaggio sarebbe quello di avere sempre locomotive più moderne, più perfette, aggiornate ai progressi della tecnica e in condizioni sempre migliori per provvedere al loro servizio.

E quello che io dico per le locomotive posso ripetere per i carri merci; non parlerò dei vagoni, perchè di questi mi riservo di parlare in altra sede. Noi abbiamo più di 100 mila carri, i quali percorrono, secondo la tabella della Direzione generale, 11 mila e 200 chilometri annualmente per ogni carro.

Onorevoli colleghi, mi rincresce di seguitare a parlare delle ferrovie americane. Io non dico che potremo arrivare alla utilizzazione dei carri merci che viene fatta sulle ferrovie del Nord America, dove si arriva a 27, a 30 mila chilometri annui, ma da 11 mila a 30 mila chilometri vi è un grande divario. Per poco che noi aumentassimo il percorso dei nostri carri merci, che lo portassimo a 16 o 17 mila chilometri annui, potremmo fare a meno di molte decine di migliaia di carri. Invece di 100 mila carri sarebbero bastati 60 mila.

Onorevoli colleghi, 2,500 locomotive, 40 mila carri di meno, costituiscono di per sè soli un patrimonio di mezzo miliardo, il quale, dal 1905 ad oggi, è stato impiegato per creare un ingombro al movimento ferroviario sulle nostre ferrovie di Stato. (*Approvazioni a sinistra*).

E dico un ingombro, in quanto che per questi carri superflui noi non abbiamo nemmeno i binari per poterli collocare in modo da non ingombrare il movimento dei carri che debbono servire all'effettivo servizio.

Ogni carro merci per essere ospitato in modo da non ingombrare una linea di servizio, abbisogna di almeno otto metri di binario. Questo carro merci può esser fermo oggi a Roma, domani a Genova, posdimani in un altro posto. Supponiamo che per ogni carro merci si debbano preparare tre volte otto metri di binario, sono un migliaio di

chilometri di binari morti che occorrerebbero in Italia per ospitare questi 40 mila carri inutili all'esercizio e che costituiscono l'ingombro del nostro servizio ferroviario.

MURIALDI. E la circolazione a vuoto? È quella che richiede il maggior numero di carri!

PRESIDENTE. Ma non interrompano!... E lei onorevole Chiaraviglio, veda di attenersi un po' più al suo ordine del giorno.

CHIARAVIGLIO. Onorevole Presidente, io disturbo così raramente la Camera, che non credo di meritare il suo richiamo.

PRESIDENTE. No. Ella non disturba la Camera; ma sarà meglio se vorrà limitarsi ai termini del suo ordine del giorno!

CHIARAVIGLIO. Sta bene. Del resto ho quasi finito.

A questo mezzo miliardo che è stato impiegato inutilmente nel patrimonio ferroviario dal 1905 ad oggi, occorre aggiungere tutte quelle immobilizzazioni che sono rese necessarie da questo patrimonio inutile.

Si tratta di depositi, di rimesse, di officine di riparazione, di aumento del servizio d'acqua e di attrezzi inerenti a questi 40,000 carri e 2,500 locomotive inutili.

A questo aggiungete le spese generali che sono necessarie per questo patrimonio di più di mezzo miliardo, che è assolutamente inutile, e voi vedete che nella amministrazione sarebbe veramente possibile fare delle grandi economie e sarebbe possibile di aver quel reddito che manca, malgrado gli sforzi veramente ingegnosi della Direzione generale, ed anche un po' dell'onorevole ministro dei lavori pubblici, per dimostrare che il nostro bilancio ferroviario diminuisce sì annualmente il versamento al tesoro, ma aumenta però il reddito, chiamandolo, morale dell'Azienda ferroviaria.

Perchè noi utilizziamo così male i carri e le locomotive? Perchè difettiamo di quegli impianti che sono necessari al movimento del materiale rotabile. Noi difettiamo di binari di carico e scarico; costruiamo delle stazioni monumentali, ma non curiamo i piazzali nelle stazioni, difettiamo di piani caricatori, di magazzini, di fabbricati, di coperture, di rinforzo alle travate metalliche, di rinforzo all'armamento, di risanamento delle massicciate, di dormitori per il personale, di apparati centrali di segnalazione e di blocco, di telefoni e di telegrafi, di macchinismi per manovre di carico e scarico, di doppi binari; dobbiamo sopprimere i passaggi a livello, ecc. ecc. A tutti questi impianti occorre provvedere se vo-

gliamo risanare il nostro servizio ferroviario.

E mi duole di non vedere al banco del Governo l'onorevole Rubini il quale, da industriale intelligente e che conosce quindi l'importanza di questi impianti fatti a momento opportuno, sono sicuro che mi darebbe affidamento che egli troverebbe i mezzi necessari per far fronte a queste necessità dell'organismo ferroviario.

Onorevole ministro, fate che si possa spezzare questa dolorosa fatalità che incombe sulla nostra vita civile; che noi troviamo sempre con la massima facilità i milioni che sono necessari per le opere inutili, e non troviamo i milioni che sono necessari per le opere che hanno un contenuto reale e che sono veramente utili al Paese.

Noi troviamo i milioni per costruire quel mausoleo che è il Palazzo di Giustizia, noi troviamo i milioni per innalzare il Parlamento alla dignità architettonica, s'intende, di un caffè concerto, noi troviamo i milioni che servono per innalzare quell'inutile, e di gusto assai discutibile, scenario che è il Monumento a Vittorio Emanuele (*Approvazioni*), e noi non troviamo i milioni necessari per dotare i nostri impianti ferroviari dei mezzi atti a garantire la vita e gli averi dei cittadini, non troviamo i milioni necessari per togliere questo doloroso anacronismo della nostra vita nazionale, di vedere cioè la vita e gli averi dei cittadini, ossia le mansioni più delicate, affidate a funzionari cui lo Stato italiano non dà nemmeno pane sufficiente per sfamarne le famiglie (*Commenti*).

CIUFFELLI, *ministro dei lavori pubblici*. Abbiamo trovato miliardi per le ferrovie!

CHIARAVIGLIO. Me se ne debbono trovare altri!

CIUFFELLI, *ministro dei lavori pubblici*. Per lo meno, intanto, se ne è trovato qualcuno!

CHIARAVIGLIO. Ad ogni modo questi milioni sarebbero certamente bene impiegati ed ella lo sa meglio di me.

Ed ora avrei voluto parlare di un'ultima questione: dell'aumento degli introiti ferroviari, ma non mi pare che sia il momento di parlarne.

Faccio solo un accenno al vostro aumento di tariffe.

Onorevole ministro, non ricordo se l'ho detto nella prima parte del mio discorso, ma io desidererei da lei due informazioni.

La prima è il nome di quel professore di logismografia che ha saputo immaginare

questo famoso articolo 13 che io credo che sarà di assai complicata attuazione e che andrà ad aumentare il numero degli impiegati del servizio commerciale.

Non posso proprio pensare che quell'articolo 13 sia dovuto alla mente di uno degli abili funzionari dell'ufficio commerciale!

CIUFFELLI, *ministro dei lavori pubblici*. È semplicissimo, sono diverse percentuali!

CHIARAVIGLIO. Vorrei che dovesse applicarle, ella personalmente, onorevole ministro!

CIUFFELLI, *ministro dei lavori pubblici*. Certamente!

CHIARAVIGLIO. L'onorevole presidente del Consiglio, nelle dichiarazioni che fece il 2 aprile, l'onorevole ministro dei lavori pubblici, nella relazione al progetto di legge, il diligentissimo relatore della Giunta generale del bilancio, onorevole Ancona, dichiararono tutti e tre che i trasporti a piccola distanza sono notevolmente passivi. Mi pare che usino questa frase.

Ora, onorevole ministro, mi faccia il piacere, mi dia la dimostrazione di questa passività.

CIUFFELLI, *ministro dei lavori pubblici*. È facilissimo!

CHIARAVIGLIO. Quando avrò questa dimostrazione, io accetterò il suo progetto, anche con l'articolo 13.

Ad ogni modo, faccio notare all'onorevole ministro dei lavori pubblici che questi trasporti a piccola distanza sono di preferenza tutti i trasporti che vengono ad alimentare i centri cittadini dalle campagne circostanti.

Questo aumento di tariffe verrà quindi ad aumentare il caro-viveri e verrà ad acuire il disagio del proletariato cittadino...

CIUFFELLI, *ministro dei lavori pubblici*. No, non è affatto questo!

ANCONA, *relatore*. Non è lecito, scusi, di dire queste cose!...

CHIARAVIGLIO. Onorevole Ancona, io la penso così. Questi trasporti a piccole distanze io non li posso immaginare altro che come trasporti di rifornimento ai grandi centri cittadini.

CIUFFELLI, *ministro dei lavori pubblici*. Tutto al contrario: sono invece trasporti di materie prime dai grandi centri industriali...

CHIARAVIGLIO. Ad ogni modo, io ho l'impressione che anche questa volta si facciano pagare gli aumenti di salario dei ferrovieri al proletariato, e specialmente al proletariato delle grandi città;

ed è per questo che io non sono favorevole al vostro progetto.

Ed ora dovrei parlare di una grande questione, molto generale, che si riferisce all'aumento del traffico ferroviario del nostro paese. Ma ne farò soltanto un accenno brevissimo. Noi abbiamo una rete principale nello Stato. Noi però difettiamo di una rete secondaria, vale a dire di una rete alimentatrice della rete primaria. Abbiamo delle leggi, delle provvide leggi, le quali provvedono a concessioni a privati; ma queste ferrovie, le quali vengono studiate ed eseguite in base alle attuali leggi di sovvenzioni...

PRESIDENTE. Ma che cosa c'entra questo?

CHIARAVIGLIO. ...sono ferrovie le quali soddisfano sempre, non me ne sappia male la Camera, agli interessi elettorali di qualcheuno di noi, ma raramente soddisfano agli interessi della regione, agli interessi dello Stato, agli interessi di questo grande patrimonio nazionale che sono le ferrovie dello Stato.

Ora, io credo che sia giunto il tempo onorevole ministro, di pensare a questa rete secondaria di ferrovie e tramvie; e il giorno che questa rete sarà costruita, sarà possibile di studiare se essa deve essere esercitata da privati o esercitata dallo Stato, e sarà il caso di vedere se non sia il caso di annettere a questa rete secondaria alcune delle nostre linee meno redditizie, le quali sarebbe molto meglio di veder esercitate con regolamento speciale che non con il regolamento della grande rete dello Stato.

Ad ogni modo, io dico che lo Stato deve assumere la direzione di questi lavori. Si tratta di valorizzare il patrimonio nazionale, si tratta di mettere in valore intere regioni, le quali oggi non hanno mezzi di comunicazione.

Lo Stato, dando delle sovvenzioni, le quali rappresentano gli interessi e l'ammortamento del capitale necessario per questi impianti di linee ferroviarie, dà ai privati concessionari il mezzo di ricorrere ad una banca per scontare queste sovvenzioni. Queste banche, le quali fanno il servizio di queste sovvenzioni, non possono contentarsi del tenue interesse a cui l'ente Stato può avere il capitale. Le banche scontano queste sovvenzioni con un interesse del 5, del 5 e mezzo, fino al 7 e 7 e mezzo per cento. Perchè lo Stato deve alie-

nare una ingente parte di patrimonio nazionale per dare vantaggio a banche private invece di iniziare direttamente esso stesso questi lavori, salvo poi a fare a privati le concessioni dell'esercizio? E questa differenza tra il tasso cui l'ente Stato può assorbire il capitale, e il tasso che viene pagato a una banca privata, non costituisce nemmeno il premio di assicurazione contro gli incerti dei preventivi, perchè, anzitutto, questi preventivi oggi si fanno con tanta sicurezza, che è molto difficile vengano sorpassati. Secondo: perchè, anche se fossero sorpassati, onorevole ministro, tra perizie, arbitrati, giudizi, è sempre lo Stato che viene a pagare il maggior costo dell'impianto ferroviario. E infine io trovo che è strano pensare che lo Stato possa lucrare sull'eventuale errore, in buona o in mala fede, di un possibile concessionario.

In ogni modo, questo problema è molto vasto; io ho voluto soltanto accennarlo. Per me, onorevole ministro, questo problema della valorizzazione del nostro territorio nazionale è un problema soprattutto di difesa nazionale. Si tratta di dare forza, di dare vita alla nazione, di dare a tutti i cittadini italiani il mezzo di lavorare, di produrre, di prosperare. Ed in tal modo si provvederà alla nostra incolumità assai meglio che coprendo il nostro organismo nazionale di quelle pesanti ed ingombranti difese che ne paralizzano i movimenti e ne soffocheranno addirittura l'esistenza.

Io ho finito, onorevole Presidente.

Onorevole ministro, il collega onorevole Cavagnari ha chiesto un Ministero delle ferrovie, il collega onorevole Nofri ha chiesto una specie di collegio sindacale composto di membri del Parlamento. Io sono molto più modesto. Io vorrei che si desse soltanto alle ferrovie un Consiglio d'amministrazione, perchè onorevoli colleghi, l'attuale non è un Consiglio di amministrazione...

PRESIDENTE. Ma senta, onorevole Chiaraviglio; ella vuol discorrere di tutto l'ordinamento ferroviario, partendo da un ordine del giorno...

CHIARAVIGLIO. Cinque minuti, e ho finito.

PRESIDENTE. Ma è impossibile andare avanti così!... Io mi raccomando a tutti indistintamente! All'onorevole Chiaraviglio non importa forse di discorrere anche per un mese, perchè ha qui un bellissimo villino... (*ilarità*).

CHIARAVIGLIO. Mi lasci finire, onorevole Presidente, poi tacerò a lungo... (*Si ride*).

PRESIDENTE. Ma veda; ella è un uomo di grande ingegno. Le par possibile presentare un ordine del giorno, che dice: « Chiedo che una parte del disegno di legge sia rinviata » per poi venire a discorrere di tutto il vastissimo problema ferroviario?... Se vuole faccia pure!... Io comprendo che lei, con tutto questo, intende giustificare il suo ordine del giorno a favore delle economie e contro l'aumento delle tariffe; ma intanto i ferrovieri stanno ad aspettare che l'erba cresca!... (*Si ride*).

Rimaniamo un po' nei termini!... e non pretendiamo di dar fondo a tutto l'universo, parlando di Commissioni, di Consigli di amministrazione e di mille altre cose che non c'entrano! Siamo discreti!! (*Approvazioni*).

CHIARAVIGLIO. Del resto, concludo. L'attuale non è un vero Consiglio di amministrazione...

PRESIDENTE. E siamo d'accapo!...

CHIARAVIGLIO. È inconcepibile un Consiglio di amministrazione composto di funzionari egregi i quali dipendono dal direttore generale, che è anche il presidente di questo Consiglio d'amministrazione.

PRESIDENTE. Vuol dire che lei mi vorrà obbligare a toglierle la facoltà di parlare!... (*Commenti*). Anche nel loro interesse, onorevoli colleghi!... Si lamentavano l'altro giorno dell'ostruzionismo con gli emendamenti; ma e questo che cos'è?

Torni dunque, la prego, onorevole Chiaraviglio, al suo ordine del giorno!

CHIARAVIGLIO. In ogni modo io volevo dir solo che vorrei che fosse costituito un Consiglio di amministrazione il quale rappresentasse veramente l'anello di unione tra il paese e questo organismo ferroviario che è uno degli elementi principali dell'economia nazionale e della prosperità del nostro paese. Onorevole ministro, prendete otto o dieci persone di buona volontà, di specchiata probità, di indiscusso valore, che vengano dall'industria, dal commercio, dal lavoro, che abbiano dato prova di sapere organizzare, di saper produrre, delle persone che vivano nella vita economica del paese, che ne conoscano le necessità, che sappiano interpretare questo meraviglioso ritmo di energia vitale che pulsa nelle arterie della nazione, che sappiano comprendere e assecondare questo poderoso movimento delle classi che lavorano e che producono alla conquista di una

vita materialmente e moralmente migliore; date ad esse l'incarico di riorganizzare le nostre ferrovie e vedrete che gradatamente, e senza brusche scosse, anche questo organismo ferroviario verrà a ritrovare il suo equilibrio a vantaggio dei ferrovieri e dei cittadini, ma soprattutto a vantaggio del prestigio nazionale, che è pur sempre, onorevoli colleghi di quella e di questa sponda, la nostra fede più intensa, la più alta, la più sana, la più gagliarda nostra aspirazione. (*Vivissime approvazioni — Moltissime congratulazioni*).

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno dell'onorevole Soderini.

« La Camera convinta del grave ulteriore perturbamento che proverebbe alla agricoltura da un aumento delle tariffe per il trasporto delle uve, del mosto e dei vini, sospende qualunque deliberazione in proposito, finchè non sieno conosciuti i risultati dell'inchiesta, cui procederà la Commissione parlamentare ».

Domando se quest'ordine del giorno sia appoggiato.

(*È appoggiato*).

Essendo appoggiato, l'onorevole Soderini ha facoltà di svolgerlo.

SODERINI. Onorevoli colleghi, in fatto di tariffe è stato già detto tanto che pochissimo resta a me da aggiungere. Debbo notare semplicemente quanto fosse vero quello che l'altro giorno l'onorevole Ciccotti diceva, come cioè sia la terra quella la quale sempre paga perchè esposta più facilmente agli occhi di tutti. Ora a me sembra che in questa questione dell'aumento delle tariffe venga a pagare di nuovo l'agricoltura. Infatti ho visto nel prospetto presentato nell'importantissima e lucida relazione del collega onorevole Ancona, che tra i maggiormente colpiti sono le uve, il mosto, i vini comuni in botti o barili e lo zucchero comune.

Io vorrei sapere perchè siano proprio questi i prodotti che debbono maggiormente soffrire. Tanto più lo chiedo in questo momento, in cui abbiamo dappertutto una crisi vinicola gravissima; quindi se c'è cosa da desiderare, è proprio che siano diminuiti i pesi che vengono a colpire il vino.

Ma, all'infuori di questo, mi permetterei di domandare all'egregio relatore se non creda che in fatto di tariffe ferroviarie sarebbe meglio fare proprio il rovescio di quello che si propone, cioè che le tariffe, invece di

essere aumentate, fossero diminuite, perchè le ferrovie, per poter dare un utile debbono necessariamente aver molti consumatori, che è quanto dire, molti viaggiatori.

In Italia, si è detto, si paga meno che altrove dai viaggiatori. Io debbo notare che questo è vero a partire dai 600 chilometri in su, ma fino a 600 chilometri, paghiamo molto di più che nelle altre nazioni; e siccome in Italia noi questi grandi viaggi non facciamo, ne viene la conseguenza che coloro che profitteranno della diminuzione esistente oltre i 600 chilometri, saranno gli stranieri.

Quindi credo che per questa parte si percorra una via errata e che convenga invece facilitare i viaggi per aver un numero maggiore di viaggiatori nostri, non aumentando le tariffe in modo che questi viaggiatori vengano sempre più a scemare.

Ho osservato con grande dispiacere che da quando le ferrovie sono passate in mano dello Stato, tolti i primi anni, si è accentuata una tendenza per cui le tariffe vanno aumentando continuamente, e oltre a ciò si sono create numerosissime difficoltà burocratiche per cui il viaggiatore ha una quantità enorme di noie specialmente per far vistare i biglietti.

Si è parlato della Germania e dell'Austria e si è detto che là non vi sono per esempio i viaggi di andata e ritorno; ebbene, là vi è un modo facilissimo di viaggiare, quello di comprare una quantità di chilometri con i quali poi si va dove si vuole, e quindi si hanno per i treni diretti gli stessi biglietti di andata e ritorno con economia molto maggiore di quella che non abbiamo noi. Nell'interesse stesso delle ferrovie credo dunque che sia necessario non aumentare le tariffe ma anzi cercare di ridurle maggiormente.

Per quel che riguarda poi le tariffe per le derrate e specialmente per i generi agrari, credo che dobbiamo volere che queste tariffe non vengano ulteriormente aumentate. Poco fa è stato detto che non era esatto quello che notava l'onorevole Chiaraviglio. Io non voglio entrare in questa questione, ma noto che tutto quello che riguarda i trasporti per il grano, per il vino ecc. si verifica da piccola a piccola distanza, dieci, quindici, venti o venticinque chilometri; e allora perchè aggravarli di tanto? Siamo già arrivati con lo zucchero a una spesa fortissima: perchè fare lo stesso per quanto riguarda il vino, i mo-

sti, le uve, ponendo i mercati agricoli in condizioni sempre peggiori?

Deve essere effetto di buona amministrazione ferroviaria il non tendere ad aumentare le tariffe, ma anzi a diminuirle, e credo che abbia perfettamente ragione l'onorevole relatore quando parla dell'eccessivo accentramento che ha prodotto dei guai economici fortissimi; credo del pari che abbia ragione quando proclama esser necessario tener distinta la parte amministrativa da quella tecnica; ma credo che prima di tutto dobbiamo assolutamente porre ogni attenzione perchè non si aggravino maggiormente le tariffe per i trasporti dei prodotti, specialmente quelli di prima necessità. (*Approvazioni*),

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno dell'onorevole De Vito:

« La Camera invita il Governo a risolvere definitivamente la questione del personale nei riguardi morali ed economici, ed a curare che l'azienda delle ferrovie di Stato s'informi a criteri industriali e di sana economia ».

Domando alla Camera se questo ordine del giorno sia appoggiato.

(*È appoggiato*).

L'onorevole De Vito ha facoltà di svolgerlo.

DE VITO. Il rapido volgere dell'ora non permette una discussione di politica ferroviaria e meno ancora una disamina dell'azione svolta sin qui dall'azienda delle ferrovie di Stato o lo studio delle possibili economie.

Di tutto ciò avremo occasione di occuparci in ora più serena, alla ripresa dei lavori parlamentari. Mi limiterò ad illustrare brevemente il mio ordine del giorno. E dichiaro subito che io non intendo muovere critica al disegno di legge, per quanto personalmente avrei desiderato una soluzione diversa, la quale avesse composto definitivamente il dissidio e provveduto in modo definitivo.

Il sistema degli acconti lascia gli animi irrequieti ed è lievito di continue agitazioni, con danno grave della regolarità del servizio e minaccia continua di nuovi perturbamenti.

La difficoltà di una soluzione definitiva non mi dissimulo, ma è necessità assoluta pervenirvi.

La questione dei ferrovieri è duplice: morale ed economica; e la morale è per me ancora più grave. Ma sull'una e sull'altra è generale la perplessità.

E si comprende, perchè nei riguardi morali si teme d'apportare un colpo mortale alla già scossa disciplina. E nei riguardi economici sembrano termini inconciliabili il numero dei milioni richiesto per l'assetto definitivo del personale; e lo stremato reddito, più o meno effettivo, che dalle Ferrovie è versato al Tesoro.

Le difficoltà sono certamente molte e gravi, ma se invece di ricorrere ad espedienti, più o meno dilatori, si provvederà con fermezza e coraggio a rimuoverli definitivamente, potrà essere duro e penoso il compito, ma sarà grande il beneficio. Ne vi sembri paradosso il mio, ma io credo che dalla soluzione della questione nei riguardi morali uscirebbe veramente rafforzata la disciplina, e nei riguardi economici al graduale crescente miglioramento delle condizioni del personale corrisponderebbe un migliore rendimento delle entrate ferroviarie.

Tra i ferrovieri serpeggia vivo malcontento, e il malcontento ogni dì s'accenna e minaccia dilagare. Perchè? È solo per disagio economico?

Si è parlato e si parla spesso di mire politiche sovvertitrici, di forze asservite ai partiti estremi. Eh via!

Ricordate le preoccupazioni dei primi momenti del vostro Governo? A sentire taluno sembrava quasi che il Paese dovesse sorgere in armi contro una falange forsennata che volesse arrestare le sorgenti stesse di nostra vita economica o tutto abbattere con atti selvaggi. Invece vi siete trovata di fronte una massa organizzata, che rendevasi essa stessa conto della gravità delle sue minacce e chiedeva e voleva non rivolgimenti politici, ma la soddisfazione delle proprie richieste. Ed anche nelle tristi vicende di questi giorni si sono verificati tentativi parziali di sciopero e deplorabili casi di *sabotage*, ma qui in questa Camera e voi stessi da quel banco avete mandato un plauso alla grande massa dei ferrovieri che, salve eccezioni, è rimasta ferma al lavoro e al rispetto dell'ordine.

La verità è che i ferrovieri combattono per loro stessi, in proprio nome e nel proprio interesse. Ma vero è pur troppo che in nessuna organizzazione ed in nessuna categoria d'impiegati è così vivo il malcon-

tento e, non vorrei dire la triste parola, è così vivo l'odio contro lo Stato padrone.

Il fenomeno è grave e per arrivare ai rimedi è da studiarlo nelle origini sue.

Noi tutti ricordiamo le vicende del personale ferroviario. Col regime dell'esercizio privato il personale era diviso in due gruppi, istituzionalmente diversi ed opposti.

Appartenevano al primo i dirigenti: pochi e ben pagati, garentiti da regolari contratti e considerati come diretta emanazione e incarnazione delle stesse società esercenti. Al secondo gruppo apparteneva la gran massa degli agenti, con paghe spesso esigue, senza alcuna garanzia effettiva e non di rado abbandonati all'arbitrio della direzione. Da una parte tutti i diritti: dall'altra tutti i doveri: da una parte il comando assoluto e l'*io* imperante: dall'altra l'annullamento della personalità, l'obbedienza cieca, passiva, con la minaccia continua di punizioni severe e d'irreparabili licenziamenti. Di qui un accumularsi lento, continuo di malumori e di odi verso i dirigenti e le Società che essi rappresentavano: malumori ed odi che vennero crescendo tanto da costringere il Governo ad intervenire. Noi tutti ricordiamo ancora l'inchiesta Gagliardo, e le aspre piaghe messe allora a nudo per opera specialmente del nostro Tedesco che, pur traendone grandi dolori, segnò allora la prima pietra miliare nella lunga serie di meritati successi della brillante sua vita politica.

In quell'intervento, che ragioni d'umanità e sociali imponevano, si ebbe il germe primo dell'esercizio statale.

Ed alla costituzione dell'esercizio di Stato spinse continuamente il personale che in esso vedeva la fine sospirata di ogni male. Costituitasi l'azienda di Stato fu grande l'entusiasmo, e noi tutti ricordiamo ancora gli osanna che si levarono verso il commentatore Bianchi, l'uomo dall'alta mente e dalla sicura coscienza, che in mezzo ai ferrovieri aveva vissuta la sua vita di lavoro assiduo e costante.

Intorno a lui si strinse la grande massa del personale, non con la speranza che, per quanto viva, lascia sempre nell'animo il dubbio, ma con la certezza assoluta, indiscussa, assiomatica che un'era nuova cominciava, informata a criteri essenzialmente diversi.

E ad affermare i diritti e le prerogative della nuova azienda, essa concorse presente, sembrandole che ogni limitazione dell'autorità della direzione di fronte al

Governo e allo stesso Parlamento, significasse offesa al decoro suo e tornasse a proprio discapito. Senza l'opera sua concorde, continua, non sarebbe stata possibile l'organizzazione di una autonomia che, giustamente reclamata per finalità industriali, e come tale giustamente voluta da Tedesco, da Ferraris, da Carmine, da Gianturco, da Bertolini, da Rubini, da Sacchi e da quanti portarono in argomento il sapiente loro contributo, riuscì di fatto sì lata da non avere riscontro in altri Stati e da non potersi in pratica coordinare con la nostra legislazione e coi nostri sistemi amministrativi.

In tal guisa si costituì un corpo chiuso che dalla genialità dell'onorevole Luzzatti fu chiamato il vaticano ferroviario. In quella rocca nessun contatto fu possibile, nessuna fusione di intenti con l'esterno, nessun affratellamento con la falange immensa dei funzionari di Stato. Questi anzi consideravano la nuova venuta come estranea alla grande loro famiglia, mentre non potevano rendersi conto dei dolori e delle miserie che di là dalle insormontabili mura s'annidavano anche in quel campo mal conosciuto: dolori e miserie che per il modo stesso onde le ferrovie di Stato erano sorte, fatalmente permanevano.

In quel campo chiuso i vari elementi direttivi, provenienti dalle diverse Società con diverse tradizioni e tendenze, dovevano necessariamente essere insieme aggruppati.

E in mezzo a loro si trovarono dispersi e spesso mal tollerati quei funzionari del Regio Ispettorato, che pure avrebbero potuto portare nel nuovo ambiente la coscienza amministrativa di Stato.

Insieme confuse furono pure le più estese schiere degli agenti, di origine diversa e con diverse abitudini, affratellati solo dall'odio verso il regime sociale.

I ferrovieri tutti furono così materialmente uniti, ma i due gruppi del personale dirigente e del personale esecutivo rimasero nelle identiche precedenti posizioni, nettamente separate ed opposte.

Una legge era bastata per creare la rete statale, ma una legge non bastava per formare nei riguardi del personale una amministrazione di Stato.

Le annose tradizioni e le inveterate abitudini non si distruggono d'un tratto. Come nel personale direttivo è ancora troppo vivo il ricordo delle diverse origini, così fra personale direttivo ed esecutivo

permane quell'antico dissidio su cui le Società facevano assegnamento, fra l'uno e l'altro permaneva la stessa insormontabile barriera e, passati i primi entusiasmi, regna purtroppo la stessa sfiducia.

Nei rapporti fra dirigenti e agenti i sistemi sociali, nonostante l'indiscusso valore degli uomini, lasciano ancora tracce vive. E quasi immutato resta lo stesso regolamento organico, quantunque sia, per talune parti almeno, in aperto contrasto con le esigenze attuali e con le tendenze dei nostri tempi. Le organizzazioni, odiate un tempo e poi mal tollerate dalle Società, sono state guardate con l'antica diffidenza. Accanto ad esse si è costituita la rappresentanza del personale.

Ma in realtà non se ne è avuto il funzionamento. La colpa ne è stata data alla mancata discussione con essa del disegno di legge per la buona uscita.

In proposito il collega Nofri, di cui ammirai ancora una volta ieri la particolare competenza, nell'elegante suo discorso accennò che la Direzione generale aveva dovuto dichiararsi responsabile dell'indugio frapposto dal ministro Sacchi nell'approvare il disegno.

Protestò ieri l'onorevole Sacchi, affermando che aveva sempre assunta direttamente la responsabilità del proprio operato.

E quella protesta trova conferma nel verbale 9 aprile 1912 dei rappresentanti del personale, risultando essere stata data lettura di una nota 27 marzo 1912 con la quale la Direzione generale informava di non aver ancora esaurite le pratiche coi competenti Ministeri per il benessere sulle sue proposte. Dal verbale risulta pure che il delegato Cerruti dichiarava, per confidenze avute da un personaggio politico, non potersi ritenere responsabile la Direzione generale per la ritardata presentazione del disegno di legge.

La Direzione generale fu certamente correttissima nei riguardi del ministro, ma sta in fatto che nel Parlamentino non ebbe occasione d'assumersi in modo alcuno la responsabilità del ministro. Su ciò del resto non può esservi dubbio dopo le dichiarazioni con le quali ieri stesso gli onorevoli Sacchi e Nofri chiarirono l'equivoco.

Mi limiterò quindi ad aggiungere che all'onorevole Sacchi non può essere rimproverato il mancato funzionamento del Parlamentino.

Le cause delle doglianze sono chiaramente indicate nella protesta a stampa dei

rappresentanti; sono ripetute in articoli pubblicati nel *Secolo* in data 20 settembre 1913, e trovano conferma in una circolare del novembre 1913 resa di pubblica ragione dal sindacato dei ferrovieri, la quale così comincia: « La Direzione generale tenta in questo momento di aggiungere alla sua opera coronata d'insidie, altre gemme che la possano sempre più far distinguere per i suoi meriti reazionari ».

Ed in una lettera a stampa del rappresentante dottor Pecoraro in data 14 maggio 1914, e quindi di pochi giorni sono, si lamenta ancora che non vogliasi provvedere al funzionamento del Parlamentino.

La verità è che non fra ministro e personale, ma fra personale e direzione era nato ed è tuttora il dissidio.

Creato l'istituto della rappresentanza erasi creduto di poterlo in pratica contrapporre alle organizzazioni, ma si è raggiunto l'effetto opposto, perchè anzi le organizzazioni si sono impadronite del Parlamentino.

Nelle promozioni, nelle gratificazioni, nelle assegnazioni dei punti di merito valgono in gran parte gli antichi criteri, tutto si circonda di mistero, e persino manca ancora la pubblicazione di un vero ruolo organico che permetta ad ognuno di conoscere l'esatta posizione sua e di seguire lo svolgimento della propria carriera in confronto a quella dei colleghi. Il mistero ingenera il dubbio, il sospetto d'ingiustizie e di favoritismi, e il sospetto l'irrequietezza dell'animo.

In tali condizioni quale meraviglia se il malcontento dilaga?

Quale meraviglia se il personale esecutivo, che in passato considerava i dirigenti quali rappresentanti delle Società e gli uni e le altre confondeva nello stesso odio, personifici oggi nei dirigenti lo Stato e come già insorgeva contro il padrone Società, insorga oggi contro lo Stato padrone?

Le mie parole non suonano biasimo per alcuno ed io stesso riconosco che per il modo onde sorse l'azienda statale, ciò doveva fatalmente avvenire.

Ma qui è tutto il punto della questione. Noi abbiamo avuto cura di dichiarare pubblici funzionari gli agenti delle ferrovie, ma nulla ancora abbiamo fatto per crearli tali. Ecco perchè quella veste che per noi antichi impiegati dello Stato è garanzia ambita ed ambito onore, sembra invece ai ferrovieri una veste di Nesso, fatta indossare a viva forza per costringere i movimenti, o

tentare d'impedirli con le pene severe che essa rende applicabili.

Il perpetuarsi dei sistemi sociali ed il chiuso campo in cui l'azienda ferroviaria vive hanno creato la presente situazione. Ed abbiamo assistito all'increscioso spettacolo che sono occorsi intermediari per avvicinare gli agenti al loro ministro, quasi si trattasse d'estranea autorità. E siamo giunti a questo che ella stesso, onorevole ministro, per rendersi conto delle condizioni dei ferrovieri, che pure sono dipendenti suoi, è stato costretto ricorrere ad una speciale Commissione.

All'antica barriera che si è creata sinora inesorabile fra dirigenti e agenti ella, onorevole ministro, ha dato il primo colpo. Continui nell'opera intrapresa e l'abbatta completamente.

Ciò che in passato non si poteva per fatalità di cose, è oggi possibile: si distruggano le vestigia dei sistemi sociali e dirigenti e agenti appartengano ad una stessa famiglia, come ad una stessa famiglia sentono d'appartenere tutti gli impiegati dello Stato, dai più alti agli infimi gradi: si suscitino nell'animo di tutti la coscienza di pubblici funzionari e si faccia intendere che non esiste uno Stato padrone, ma che lo Stato concorrono a personificare essi stessi: s'instauri la disciplina sulla benevolenza, sul rispetto reciproco, sulla reciproca stima, sulla fiducia reciproca, su tutti e al di sopra di tutto imperi sovrano il sentimento di giustizia. Allora, ma allora soltanto, sarà risolta nei riguardi morali la questione dei ferrovieri.

Poche parole mi sieno consentite ancora sulla portata del presente disegno di legge, sui futuri oneri e sul modo di farvi fronte.

L'elevazione delle paghe minime è operata umanitaria e doverosa — ma essa porta a sperequazioni stridenti. Si ha un bel dire che gli aumenti si concedono sotto forma di soprassoldi: resta sempre il fatto della sovrapposizione dei limiti di mercede: avranno così tre lire sia il manovale assunto oggi in servizio, sia quello che da anni lora l'esistenza sua in faticosi lavori. E, ciò che è ancora più grave, si avranno attenuazioni eccessive delle differenze di paghe con agenti di categorie superiori. D'altra parte s'impone la necessità di dare allo svolgimento della carriera di tutti i ferrovieri indistintamente un assetto razionale, e tale da corrispondere meno inadeguatamente al crescere continuo delle esigenze di vita.

Le tabelle organiche ereditate dalle Società che danno aumenti a centellini ed in misura irrisoria, diluendoli in un trentennio, non corrispondono in modo alcuno ai tempi attuali. Aumenti persino di cinque o di dieci centesimi al giorno, dati ogni tre, ogni quattro ed ogni cinque anni, apportano al bilancio dell'esercizio aggravii annui notevoli, ma quale sensibile beneficio volete che arrechino?

I cinque, i dieci centesimi non sono nemmeno avvertiti in qualsiasi bilancio domestico, anche il più modesto, in condizioni normali di vita: figuriamoci poi come possano essere avvertiti quando a quei periodi di tre, quattro, cinque anni, corrispondono rincari del 10, del 20 e sino del 30 per cento!

Per apportare qualche rimedio si è andato avanti con provvedimenti a mosaico, soprassoldi, aumenti anticipati, gratificazioni, sussidi, partecipazioni ad economie, aumento di competenze accessorie, creazioni di competenze nuove, tutto un bagaglio di oneri che pesano gravemente sul bilancio dell'esercizio, aggrovigliano e complicano obbligando ad aumentare ancora le spese d'amministrazione e che, non potendo giovare a tutti, lasciano negli esclusi amarezza e rancore.

E tutto questo sistema di frammentarie disposizioni, questo sistema di acconti parziali, rinvia soltanto ma nulla risolve, aumenta in definitiva la spesa, non tranquillizza gli animi, e lasciando aperto l'adito a sempre nuove richieste, suscita a breve scadenza agitazioni nuove.

Questo stato d'irrequietezza, di malcontento dell'oggi, di sfiducia nell'avvenire turba gravemente il servizio e gravemente nuoce, rendendo sempre minore il rendimento effettivo dell'azienda.

Non s'avranno gli scioperi, ma i danni sono sempre gravi e forse maggiori.

È tempo ormai di attaccare il male alle radici, di affrontare le difficoltà con animo risoluto, d'abbatterle e non di girarle, è necessario risolvere radicalmente e definitivamente la questione economica dei ferrovieri; assicurando loro un trattamento equo con sistemi organici ricostituiti *ex novo*, basati sulla semplicità, sulla uguaglianza e rispondenti effettivamente a criteri moderni ed alle moderne esigenze.

Non dobbiamo quindi crearci illusioni. Gli stessi milioni per aumenti di paghe proposti con questo disegno di legge, segnano la necessità di ulteriori miglioramenti.

E veniamo alle pensioni.

Il sentimento della previdenza è anche esso una caratteristica dei nostri tempi. E dobbiamo esserne orgogliosi, augurandoci che sempre più si diffonda e in tutte le classi sociali. Ma il diffondersi di esso e la sempre crescente preoccupazione dell'avvenire spingono fatalmente ad aumentare le richieste verso lo Stato, specie da parte di chi loca allo Stato l'opera sua per gli anni migliori di vita. Tale spinta è anche più viva nei ferrovieri perchè, venendo essi collocati in quiescenza a 55 e 60 anni, e quindi assai prima degli altri impiegati dello Stato, hanno una maggior somma di doveri da soddisfare ed innanzi a loro un periodo di vita maggiore.

Ella, onorevole Ciuffelli, merita lode per avere proposto un migliore trattamento di pensione e corrette asprezze ingiustificate, ma ella vede già quante ulteriori domande sorgono, nè tutte possono dirsi ingiustificate.

Io vorrei poterle proporre che tutte fossero accolte, ma se ciò facessi, mostrerei troppo inesatta conoscenza del momento e della situazione finanziaria. Ma alcune ve ne sono certamente giuste. Gli anziani, pur contando quarant'anni di duro servizio, veggono con terrore avvicinarsi il giorno della loro quiescenza, perchè lo scarso regime passato non consente loro di che sfamarsi. A questi disgraziati, che pure nel termine della loro stentata carriera sono fra i più ligi al lavoro, non sarebbe equo assicurare almeno i quattro quinti dello stipendio, come agli altri impiegati dello Stato? Nè l'onere sarebbe grave, occorrendo una spesa, e decrescente, di appena lire 20,000 all'anno.

Altra causa giusta è quella del riscatto del servizio militare. Perchè gli agenti ferroviari debbono essere su questo punto trattati peggio degli altri impiegati dello Stato?

CIUFFELLI, *ministro dei lavori pubblici*.
Si accordano i due terzi.

DE VITO. È vero, onorevole ministro. Ella molto saviamente accorda lo sgravio del 62 per cento; però l'onere è sempre grave. Francamente credo che se si potesse guardare soltanto al lato dell'equità e del sentimento, dovremmo giungere al riscatto gratuito dell'intero servizio militare. Perchè disparità di trattamento? Ed è opportuno far considerare proprio al ferroviere come tempo sciupato quello trascorso sotto le armi? È opportuno destare nell'animo suo il rimpianto e col rimpianto l'astio per

quegli anni che dovrebbero costituire il ricordo più caro di sua vita, che dovrebbero essere vincolo saldo di devozione e d'affetto allo Stato, allo Stato contro cui invece si annidano sempre malumori e malcelati rancori? (*Bravo!*)

Comprendo anche le esigenze finanziarie, trattandosi di 60,000 agenti circa e di una ulteriore falcidia della riserva tecnica per 11 milioni e mezzo in aggiunta a quella di 18,600,000 cui darà luogo la vostra proposta. Però, onorevole ministro, gli agenti ferroviari le rivolgono in via subordinata un'altra richiesta molto più modesta. Domandano che almeno sieno tenuti a pagare soltanto il contributo del cinque e mezzo, senza l'obbligo degli interessi e dell'ammortamento.

Capisco che è un altro sacrificio che si chiede, ma l'ulteriore falcidia verrebbe così ridotta a non più di cinque milioni e mezzo da aggiungersi ai 18,600,000.

Un'altra causa che si presenta con parvenza di grande equità è quella dei pensionati.

Ne ha trattato molto largamente e con molto acume il collega Gasparotto. Da mia parte non voglio entrare nella questione di diritto. Ma vi è un lato di equità indubbia trattandosi di agenti benemeriti i quali, dopo avere stentata tutta la vita, sono stati messi a riposo con modestissima pensione, perchè molto più modesti erano allora gli stipendi, e sono stati messi a riposo col regime dell'antico contributo del tre per cento, mentre hanno pagato il quattro e mezzo dal 1890 ed il cinque e mezzo dal 1902.

Ecco la eccezionalità del caso.

Resta la questione finanziaria ed io non sono qui per nascondere la gravità. Per soddisfare il pagamento a questi vecchi pensionati occorrerebbe un onere annuo di 3,200,000 lire, onere decrescente, che rappresenterebbe una spesa di circa 32 milioni riferita ad oggi.

Comprendo che l'onorevole ministro, in questo momento, quando già è fatto tutto l'organismo finanziario della legge, trovi difficoltà ad accettare la richiesta. Ma d'altra parte penso che converrebbe per lo meno studiare se qualche cosa di diverso non potrebbe essere consentito a questi pensionati, avendo riguardo al maggior contributo dato e di quale non hanno goduto.

Ella, onorevole ministro, ha già avuto la cortesia d'informarmi privatamente di

non poter ora provvedere in alcun modo: sarebbe quindi inutile l'insistenza mia. Tuttavia mi permetto di darle ancora una preghiera ed è che ella voglia almeno esaminare con benevolenza la causa dei pensionati, quando avrà presente il bilancio tecnico del fondo delle pensioni.

Anche su questo bilancio tecnico del fondo delle pensioni confesso che ho delle preoccupazioni; e l'amico Ancona, la cui particolare competenza è a noi tutti nota, ne ha quanto me e forse più di me.

Egli molto saviamente ricorda le vicende di quel fondo. Non starò qui a ripetere che l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato prese la gestione con un *deficit* di oltre 200 milioni che è andato crescendo...

ANCONA, *relatore*. Duecentotrentasei.

DE VITO. Precisamente. E sono andati crescendo per le ragioni esposte con tanta precisione e chiarezza dall'onorevole Ancona: il contributo effettivo dovrebbe essere del 17.50 per cento, mentre oggi si paga il 15.90 ed in base alla nuova legge si dovrebbe giungere al 19. Quindi assottigliamento di quel due per cento di prodotto che dovrebbe servire a colmare il *deficit*.

Vi è stato un altro grave *deficit* che, non dico sia passato inosservato, ma su cui nessuno si è mai fermato, ed è quello dipendente dal passaggio di 55,000 agenti dal Consorzio mutuo di soccorso e dalla seconda sezione dell'Istituto di previdenza alla Cassa pensioni.

Mancano a me gli elementi, e se pure li avessi mancherebbe a me la competenza, di valutare tale nuovo disavanzo: ma credo non sbagliarmi molto dicendo che dovrà aggirarsi sui 200 milioni. E il disavanzo sarà ancora aumentato col presente disegno di legge: avremo quindi un *deficit* complessivo che difficilmente riuscirà inferiore a 350 od a 400 milioni, pur tenendo conto della quota residua del versamento del 2 per cento.

Nè mi si accusi di contraddizione se, nonostante le gravi previsioni, ho insistito nella mia preghiera per i pensionati. Qualunque siano le risultanze dell'accertamento, si potrà sempre addivenire ad un trattamento equitativo per tener conto del maggiore contributo versato.

CIUFFELLI, *ministro dei lavori pubblici*. Non c'è.

DE VITO. Perdoni, è stato versato il quattro e mezzo prima ed il cinque e mezzo poi, mentre gli agenti collocati in *quiescenza* precedentemente, e con le stesse pensioni, versarono soltanto il tre per cento.

CIUFFELLI, *ministro dei lavori pubblici*. Il tre per cento è sulla somma degli stipendi pagati. Il contributo, che poi sarebbe insufficiente per formare la pensione, non ci ha a che fare.

DE VITO. Perdoni se insisto. Io non pongo la questione dal lato giuridico.

CIUFFELLI, *ministro dei lavori pubblici*. Riconosco che ella la pone con molto maggior precisione ed equità. Ma questo, che ella dice del contributo, non è esatto.

DE VITO. Perdoni se insisto ancora, ma per non tediare la Camera mi permetterò di darle la dimostrazione in altra sede, se a lei non dispiacerà. (*Interruzione del deputato Gasparotto*).

Ho pregato l'onorevole ministro di voler dare un cortese affidamento nel senso di considerare la questione, quando sarà fatto il bilancio tecnico del fondo pensioni.

CIUFFELLI, *ministro dei lavori pubblici*. Non posso pregiudicare l'opinione del mio successore.

DE VITO. Mi auguro che sia ancora lei, a quel posto.

Io pregherei ancora la Camera di volermi scusare se richiamo la sua attenzione sul sistema da noi adottato in materia di pensioni. Non è la prima volta che provvediamo a miglioramenti senza preoccuparci di completare la riserva tecnica e matematica. Credo questo un sistema pericoloso. Potremo discutere tutte le opinioni, ed anche quella della mancanza di necessità d'una riserva tecnica in un bilancio permanente.

CIUFFELLI, *ministro dei lavori pubblici*. Sono d'accordo con lei.

DE VITO. Potremo discuterne, ma il sistema attuale è peggiore di tutti, perchè l'attivamente andiamo consumando la riserva, ed un bel giorno, mentre fidiamo in essa, ricadranno sull'esercizio e sul Tesoro oneri gravi, non avvertiti, ed ai quali l'uno e l'altro saranno impreparati.

CIUFFELLI, *ministro dei lavori pubblici*. È per questo che abbiamo voluto il bilancio tecnico.

PRESIDENTE. Non facciamo dialoghi, li prego. Vediamo di andare avanti!

DE VITO. E di ciò le do lode, augurandomi che la Commissione finisca presto il suo lavoro.

Altre e non meno gravi sorprese io temo che si preparino con il conto delle costruzioni di ferrovie.

Le varie leggi assegnarono la somma complessiva di lire 782,520,000 per la costru-

zione di 1205 chilometri di linee con una media chilometrica di lire 650,000, autorizzando gli stanziamenti nel bilancio dei lavori pubblici.

Ora io vorrei ch'ella, onorevole ministro, potesse dirci una parola rassicurante che le somme autorizzate basteranno. Ma io credo che non solo tale parola non potrà dire, ma dovrà anzi ammettere sin d'ora l'insufficienza delle somme stesse, nonostante che queste sieno già state notevolmente aumentate in confronto delle prime previsioni.

Io non voglio qui citare fatti e cause singole: accennerò solo ad alcune considerazioni d'indole generale, le quali inducono me in tale avviso. Anzitutto lo stesso sistema di stanziare in un bilancio le somme ed affidare ad altra azienda la gestione effettiva spiega le spese maggiori.

L'Amministrazione delle ferrovie, dopo aver tanto lottato per assicurarsi le costruzioni, non le tiene in realtà come funzione propria, nè come parte della propria azienda finanziaria. Continuano le spese ad esser pagate dal bilancio dei lavori pubblici come al tempo dell'esercizio sociale?

E le società, nei riguardi delle costruzioni di Stato, non erano forse semplici assuntrici?

Permane il ricordo dell'antico rapporto e l'Amministrazione delle ferrovie si considera di fatto come accollataria di tali costruzioni.

Solo la condizione è peggiorata, poichè essa non ammette alcun controllo al riguardo, e il Ministero dei lavori pubblici ha il solo compito d'approvare la spesa in base a progetti, spesso sommari, nei quali manca persino il computo metrico, ed a pagare le contabilità relative.

Così l'autonomia s'infiltra di fatto anche nel campo delle costruzioni, che la legge organica voleva invece soggette alle norme comuni.

E lo strano è che, mentre la legge ciò voleva per impedire che sul bilancio dell'esercizio potessero gravare artificiosamente spese di costruzione, in realtà avviene il contrario. Ed oggi è continuo lo sforzo di far passare in conto costruzioni spese che un giorno o l'altro dovrebbero gravare l'esercizio.

L'Amministrazione delle Ferrovie si considera personalità distinta e separata, persino nei prelievi dei materiali dai propri magazzini. E si considera tale nell'accreditarsi le spese di personale e quelle generali.

commisurandole in via preventiva nel dieci per cento dei lavori, mentre nel regime sociale oscillavano dal cinque al sette e mezzo per cento.

Così noi abbiamo che al 30 giugno 1913, di fronte alla somma di lire 152,000,000 erogata per lavori ed espropriazioni, ed agli studi in corso, tali spese raggiungono la cifra di ventitrè milioni, di cui quattro milioni per il solo ufficio centrale in Roma.

E la cosa è ancora più grave, dacchè nelle originarie assegnazioni di legge per le nuove linee non fu tenuto calcolo di queste spese.

La mania burocratica anche qui pervade; nè io voglio citarvi il numero degli agenti assunti. E le assunzioni continuano, sempre a carico del fondo costruzioni, e continueranno ancora, creando un esercito di spostati per il giorno in cui le linee saranno ultimate o costringendo in quel giorno a nuovi oneri per l'esercizio.

Nè io rileverò la eccessiva grandiosità adottata nelle nuove costruzioni, non gli errori commessi, non l'eventuale minore rendimento dei metodi amministrativi che costantemente si seguono. (*Approvazioni — Commenti*).

Su tutto ciò torneremo a tempo migliore: mi basta intanto rilevare che nelle costruzioni raggiungeremo medie chilometriche mai avute in passato in condizioni analoghe. È quindi in me certezza che altri e non lievi stanziamenti occorreranno per il compimento delle linee in costruzione.

E l'istesso deve dirsi purtroppo per gli aumenti patrimoniali.

Non è ora il caso di ricercare se siasi conseguito un effetto utile corrispondente alle ingentissime spese e se la stessa distribuzione dei lavori corrispose sempre alle necessità più urgenti. Certo è che al 30 giugno è scaduto il sessennio per le anticipazioni del Tesoro in ragione del quintuplo dell'aumento dei prodotti; formula questa, sia detto incidentalmente, che se giusta per le linee già sature, mi sembra eccessiva per l'intera rete.

Sul miliardo e 767 milioni assegnato sino al 30 giugno 1913, già esistevano a quell'epoca impegni per 1,616,000,000. E la Direzione generale nella relazione a stampa per l'esercizio 1912-13 avvertiva che, pur facendo assegnamento su altri 100 milioni per l'esercizio corrente, aveva bisogno non solo che le somministrazioni del Tesoro in ragione del quintuplo continuassero a tempo indefinito, ma che si togliesse l'ob-

bligo di corrispondere le quote d'interessi ed ammortamenti, e si provvedesse ad altre somministrazioni straordinarie.

Che cosa intende fare in proposito il Governo?

Cessare da ogni somministrazione? Purtroppo non è possibile: molte opere intraprese non sono finite: se molto si è fatto per stazioni, officine e materiale mobile, poco si è fatto per le linee e per la sicurezza della circolazione, e quasi nulla nell'Italia meridionale.

Avete inteso dall'amico Chiaraviglio che il miliardo e 700 milioni si è speso, si sono costruite molte belle cose e molte anche utilissime (mi piace di essere giusto); però io non so se si è ottenuto il rendimento corrispondente alla somma impiegata. E vedo l'onorevole Rubini che approva.

RUBINI, *ministro del tesoro*. Si è ottenuto con la riduzione del cosiddetto provento netto.

PRESIDENTE. Onorevole De Vito, non sarebbe bene che ella venisse al suo ordine del giorno?

DE VITO. Onorevole Presidente, non credo d'avere la mania di parlare: ho taciuto per due anni...

PRESIDENTE. Questo non c'entra. Io lo avrei ascoltato sempre molto volentieri; perchè ella sa la stima che ho di lei. Se ha taciuto, vuol dire che non ha avuto occasione di parlare. Ma ciò non le dà il diritto di compensarsi oggi!... (*Si ride*).

DE VITO. La ringrazio delle parole corte. Se vuole, finisco subito.

PRESIDENTE. No! no! Se ella crede di potersi attenere al suo ordine del giorno, continui pure!

DE VITO. Non credevo di essere importuno.

PRESIDENTE. Ecco; rispondono sempre in modo aspro, e non prendono mai in buona parte le osservazioni che io ho il dovere di fare; ma se rileggeranno poi quello che hanno detto, si persuaderanno di aver avuto torto.

DE VITO. Onorevole Presidente, io non mi sono accorto affatto di avere risposto in modo aspro; non vorrei involontariamente averle mancato di reverenza.

PRESIDENTE. Non dico questo; io ho parlato in generale. Ma però io non sono distratto, ed ho ascoltato tutto ciò che ella ha detto.

Ora tutti i calcoli, che ella ha fatto, non hanno nessuna attinenza col suo ordine del giorno.

DE VITO. Concludo, onorevole Presidente. La morale del mio discorso è questa, che occorrono molti milioni per far fronte a tutto il fabbisogno ferroviario. Dove si prendono? Ho inteso parlare ieri che si deve abbandonare completamente il versamento al tesoro, ma credo che sia stato abbandonato già da quest'anno o dall'anno decorso.

CIUFFELLI, *ministro dei lavori pubblici*. I 28 milioni sono stati versati.

DE VITO. Sì, ma come utili netti li accetterei con beneficio d'inventario.

RUBINI, *ministro del tesoro*. Lo vedremo al consuntivo.

DE VITO. D'altra parte ho inteso parlare di aumento di tariffe.

Io credo che se dovessimo colmare con aumenti di tariffa tutte le crepe che dal lato finanziario mostra pur troppo l'azienda statale, si dovrebbe giungere a cifre iperboliche, e tanto varrebbe proibire addirittura i viaggi e i trasporti delle merci in ferrovia. E sarebbe follia nascondersi che con questi aumenti continui ci siamo posti su una china molto pericolosa.

Ricordo che al tempo dell'esercizio sociale non eravi discussione sul bilancio dei lavori pubblici o su quello d'agricoltura, industria e commercio che non s'imprecasse all'elevato costo dei trasporti ferroviari e non s'invocassero diminuzioni tali da permettere l'incremento dei commerci. Venuta l'istituzione di Stato, fu una corsa affannosa a diminuire le tariffe dei viaggiatori, a creare nuove specie di abbonamenti, a concedere facilitazioni d'ogni genere, ad insistere per la revisione sollecita e per la unificazione delle tariffe merci.

Pareva che un'era nuova di politica ferroviaria dovesse instaurarsi. E quando in occasione dei primi miglioramenti concessi ai ferrovieri si fece proposta di provvedervi con lievi ritocchi di tariffa, si scatenò nella Camera e nel paese una vera bufera. Ma gli entusiasmi per la politica che le ferrovie debbono servire all'incremento del traffico fu di breve durata; e, se non ci arrestiamo in tempo, siamo all'altra politica sconsigliata e pericolosa, che le ferrovie debbano servire a loro stesse.

L'onorevole Ancona con la consueta sua solerzia ha voluto, in allegato alla relazione, pubblicare un raffronto fra le tariffe viaggiatori e le tariffe merci per talune voci su percorsi di non oltre 26 chilometri, vigenti al termine dell'esercizio sociale e quelle aumentate secondo il disegno di legge in esame.

Ed ha fatto ottima cosa; ma da quelle cifre viene uno sconsigliato linguaggio. Ma si dice: si tratta di aumenti tollerabili. Per questi aumenti non inaridiranno certo le fonti di nostra vita economica, ma sono opportuni tali aggravii sia in relazione al momento che attraversiamo e sia in loro stessi? e sono necessari?

Nel momento in cui è generale il disagio, in cui le nostre industrie sono in un periodo di stasi, ed in cui alle lagnanze abbiamo già risposto con nuovi aggravii di tasse, è proprio opportuno ricorrere ad aggravii nuovi?

E sono opportuni in loro stessi? Nei riguardi dei viaggiatori non si è tenuto conto che i limitati percorsi sono quelli di cui maggiormente s'avvalgono i contadini, gli operai, i piccoli commercianti, gli impiegati, i modesti proprietari e i modesti industriali. In Italia si viaggia meno che in ogni altro paese d'Europa. E fa pena vedere che proprio ai meno abbienti precudiamo l'adito a servirsi più frequentemente delle ferrovie e proprio nel momento in cui le ferrovie dello Stato annunciano sui giornali di avere istituito elegantissime agenzie a Londra e Parigi per attirare viaggiatori sulle nostre linee! Nè qui si arresteranno, perchè altre ne saranno impiantate. Tali agenzie sono utili certamente.

Ma è ella sicuro, onorevole Ciuffelli, che in queste agenzie le ferrovie, la cui parsimonia ormai è nota, non troveranno modo di spendere più di quanto incasseranno non facendo viaggiare o facendo viaggiare malamente i meno abbienti? (*Interruzioni*).

CIUFFELLI, *ministro dei lavori pubblici*. I contadini e gli operai viaggiano in terza classe; e per questa le tariffe non sono aumentate.

DE VITO. Il piccolo proprietario e il piccolo impiegato viaggiano sempre in seconda classe; è la miseria in guanti gialli.

E nei riguardi delle merci non si è pensato che, colpendo i trasporti nel raggio di 26 chilometri, s'inaspriscono ancora gli effetti dell'urbanesimo, e si sconvolgono le industrie che si sono collocate presso i centri di produzione o di sbarco, facendo appunto assegnamento sul minore costo dei trasporti. Le ferrovie di Stato si sono preoccupate che i percorsi brevi a carico completo importano maggiori spese e fastidio, ma si sono preoccupate egualmente dell'influenza delle proposte?

Dovendosi apportare aumenti, sarebbe stato meglio pensare ad altri cespiti.

Ma sono proprio necessari tali aumenti?

Qui si deve distinguere. Se la necessità si vuole riferire allo stato attuale dell'azienda, con i criteri amministrativi in corso e con l'elevatissimo nostro coefficiente di esercizio, non è da dubitare che qualunque nuovo provento giunge in buon punto, pur avendosi fondato timore che ogni nuovo provento sia per essere inghiottito dalla voragine immensa delle spese. Ma se la necessità si vuol riferire solo ai 15 milioni proposti per i ferrovieri, io non esito a rispondere negativamente.

Con la sola abolizione delle chiusure e semplificazione dei segni di vigilanza dei passaggi a livello sulle linee non principali, cui si riferisce il presente disegno di legge, l'Amministrazione delle ferrovie di Stato si propone risparmiare almeno un quinto dell'attuale spesa di 20 milioni. Sarebbero quindi già 4 milioni almeno da portare in deduzione della nuova spesa richiesta.

Ma gli stessi 11 milioni rimanenti sono suscettivi di ulteriore rimedio.

La Direzione generale invero per attuare i nuovi turni di servizio si propone d'aumentare ancora di 3,950 agenti il personale; accresciutosi già di 52,000 agenti dall'inizio dell'esercizio statale ad oggi.

Questa cifra è assolutamente eccessiva. Non propugnerò certo io soppressioni di treni richieste dalle esigenze del traffico, ma debbo rilevare come per il desiderio di assicurare ai diretti una maggiore regolarità di marcia si siano istituiti e si vengano istituendo treni paralleli i quali non sempre corrispondono ad effettive esigenze del traffico e talora anzi peggiorano le comunicazioni locali. Qualche cosa può dire il collega Carboni che pochi giorni or sono lamentavasi delle comunicazioni stabilite per il circondario di Frosinone. E qualche cosa possiamo dire noi deputati di Abruzzo che vediamo tolte le coincidenze e rese sempre più difficili le nostre comunicazioni.

Sopprimendo taluni di questi treni e quelli che l'esperienza ha dimostrato di scarsissimo rendimento, curando sempre più una migliore utilizzazione dei treni merci, tornando su alcuni particolari di servizio, sarà possibile una maggiore elasticità ed occorrerà un aumento minore nel personale di macchina e dei treni.

E quanto al personale di stazione io credo che si debbano utilizzare gli applicati i quali oggi intristiscono negli uffici. Negli

uffici della sola Direzione generale sono più di dodicimila agenti e taccio di quelli degli uffici compartimentali; la sottrazione di 470 agenti, quanti ne sono previsti occorrere, non sarà nemmeno avvertita. E ciò senza pretendere a immediate semplificazioni dei servizi amministrativi cui sarà pur necessario addivenire in modo radicale.

Pertanto io credo non andare lungi dal vero affermando che la preoccupazione dovrebbe limitarsi a fronteggiare la maggiore spesa per meno di 9 milioni.

E più facile sarebbe ancora il problema posto dall'onorevole Pantano — perchè si tratterebbe di una sospensiva di pochi mesi, facilitata dal fatto che non tutte le spese per la riduzione dei turni si verificherà sin da ora. — Ora converrebbe disperare seriamente d'ogni regola di savia amministrazione, se sopra un bilancio così vasto come quello delle ferrovie, non dovesse riuscire possibile economia sì modesta.

Negli attuali momenti la Direzione generale avrebbe potuto non richiedere nuovi sacrifici al paese e imporsi maggiore parsimonia.

Non ha creduto di farlo ed io non so dare torto all'onorevole Ciuffelli di non essersi opposto. Alla parsimonia non ci si abitua d'un tratto, e l'onorevole Ciuffelli, al pari di me ed al pari di noi tutti, deve dubitare che la parsimonia sia una delle maggiori virtù dell'azienda statale. Trovo quindi giusto che, in pendenza dell'opera della Commissione, il Governo non abbia voluto esporsi alla possibile accusa dell'Amministrazione delle ferrovie d'aver compromessa la regolarità del suo bilancio con una nuova e rilevante spesa. E per mia parte, se dal Governo vengono mantenuti, voterò anche gli aggravii, ma a condizione che questi servano esclusivamente alle migliori presenti e future del personale e non a rafforzare larvatamente le risultanze dell'esercizio.

Ciò io dico perchè l'aumento di quota al tesoro deve essere effetto d'un migliore, reale rendimento e non d'artificiosi impinguamenti. E questo io dico perchè, rifatti i conti, ho acquistato il convincimento che, se non intervengono elementi perturbatori a deprimere il traffico, il gettito dei provvedimenti proposti sarà superiore ai 15 milioni previsti con eccessiva prudenza. Voterò quindi gli aggravii alla condizione, che io spero accettata dal ministro, che dei maggiori introiti e dei risparmi di spesa qui previsti si tenga separato conto.

RUBINI, *ministro del tesoro*. Non è possibile.

DE VITO. È possibile ed è giusto, perchè anche nei riguardi delle ferrovie concesse all'industria privata si è stabilito l'obbligo della separazione dei conti.

E sarà prudenza, perchè dovendo concedere ulteriori miglioramenti non si vengano a richiedere poi novelli sacrifici.

Parsimonia nello spendere?

L'onorevole Ancona, giudice severo dell'indirizzo amministrativo ferroviario, avverte che in Italia l'esercizio delle ferrovie è più costoso che altrove. Ed è vero. Ma le condizioni più onerose, in confronto degli altri Stati, s'avevano anche al tempo dell'esercizio sociale.

Ed esistono in parte anche nei riguardi dell'industria privata che, pur avendo minori risorse e pur subendo aumenti al personale, trova modo di assicurare dividendi agli azionisti e di pagare talora compartecipazioni allo Stato.

Due obiezioni sento già farmi: le linee esercitate dall'industria privata sono soltanto quelle redditizie, o quelle i cui cespiti sono integrati da rilevanti sussidi chilometrici. Ma come accade che le linee stesse, passando per riscatto allo Stato, non danno più quell'utile e risultano talora passive?

E come accade che tronchi posti in identiche condizioni e nella stessa contrada danno risultati essenzialmente diversi, secondo che sieno amministrati dallo Stato o da privati? Nè si parli di sovvenzioni. È notorio che anche quando una parte di queste vengono riservate all'esercizio, in realtà i concessionari le impiegano nelle costruzioni. E quale differenza è allora per tale riguardo fra concessionario e azienda ferroviaria di Stato, se quegli esercita una linea costruita in massima parte con il capitale ricavato dalle sovvenzioni, e questa esercita una linea alla cui costruzione non essa provvede ma il bilancio del tesoro?

Che l'esercizio di Stato debba essere più costoso di quello privato si comprende e si giustifica.

Ma quando pensiamo che nelle ferrovie abbiamo investito sino ad oggi circa 9 miliardi, e quando vediamo che nonostante l'aumento dei prodotti da 410 a 590 milioni, l'utile netto è disceso a 27 milioni nell'esercizio decorso e forse si è annullato, quando si pensa che già nuove richieste di spese si presentano da ogni parte, si deve

necessariamente restare perplessi ed è obbligo pensare all'economie.

Ma quali economie volete voi fare? domandava tempo fa l'onorevole Raimondo in uno smagliante suo discorso. Forse sui carboni che ogni giorno aumentano? forse sul personale che ogni giorno rincara?

Non voglio qui ricercare se anche sui carboni non sarebbero possibili economie, e se l'attuale dispendio non sarebbe stato minore se si fossero fatte più limitate provviste nei primi momenti di rincaro. Nè voglio ora entrare in particolari.

Le economie sono di doppio genere: quelle che si fanno giorno per giorno, ora per ora, su ogni cespite e dovunque possibile per la studiosa cura del minimo mezzo sempre e dovunque — le altre che dipendono da semplificazioni istituzionali. Le prime si attuano con qualunque ordinamento: sono nel sangue, non s'imparano, nè s'impongono con leggi e Commissioni.

Le altre possono essere ordinate, ma all'atto pratico ne sarà maggiore o minore l'efficacia secondo che maggiore o minore sia l'attitudine amministrativa di chi deve attuarle.

Sono state le prime attuate sinora?

No certamente, ed il caldo e giusto appello, fatto dall'onorevole Danieli nella perspicua sua relazione al bilancio di entrata, è rimasto purtroppo senza effetto.

Nè con ciò intendo muovere rimprovero ad alcuno. Il commendator Bianchi, l'uomo dalla indiscussa rettitudine e dalla mente elevatissima, ha acquistato tali e tante benemerienze per aver portate le ferrovie dall'antico disservizio all'attuale altezza tecnica attraverso difficoltà di ogni genere, che sarebbe anche scusabile se alla parte amministrativa non avesse potuto rivolgere ogni sua cura. Ma anche qui, per il modo stesso onde sorse l'azienda statale, dovevasi avere necessariamente un ambiente favorevole agli eccessi di spesa che oggi lamentiamo.

Con una legge noi ci affrettammo a chiamare di Stato l'azienda cui affidavamo l'esercizio dell'intera rete, ma anche a tale riguardo poteva bastare una legge per trasformare d'un tratto le stesse aziende sociali in una vera e propria amministrazione di Stato?

Le società avevano sino allora lottato per ottenere a stento pochi e scarsi fondi da destinare agli aumenti patrimoniali che d'ogni parte s'imponevano, ed avevano lottato per rendere sempre meno dura la

vigilanza dello Stato e per assicurarsi maggiori guadagni. Di queste lotte erano stati ideatori e strumento gli agenti direttivi ed a queste lotte avevano assistito quegli esecutivi. I primi erano usi a riguardare lo Stato con lo stesso sentimento onde il pupillo riguarda il fastidioso tutore: ed essi e gli altri insieme lo consideravano come il cerbero che tiene gelosamente stretti e custoditi i cordoni della borsa nella quale racchiudevansi il rimedio a tutti i mali.

Costituita la nuova azienda, tutta quella massa di persone non poteva d'un tratto comprendere ch'essa ormai rappresentava lo Stato stesso, che dello Stato era parte integrante. Ed ecco perchè assistemmo allo strano fenomeno di un'azienda statale la quale consideravasi come entità distinta ed opposta allo Stato, verso il quale conservava solo l'increscioso dovere di versare annualmente una quota residua dei prodotti. E se questa quota rapidamente diminuiva sin quasi ad annullarsi del tutto, non si trovava altro rimedio che riversare su altri bilanci dello Stato una parte delle spese, o di lamentare gli oneri dipendenti da linee militari e strategiche per chiedere contributi nuovi allo Stato, dimenticando che i prodotti delle ferrovie sono dello Stato e non dell'azienda, dimenticando che non l'azienda ma lo Stato sostiene le spese ferroviarie e che ogni assottigliamento di prodotti è una diminuzione delle entrate statali con la necessità d'un conseguente aggravio pei contribuenti.

Nelle società s'aveva severo freno alle spese nel Consiglio d'amministrazione che rappresentava gl'interessi degli azionisti, ed all'assemblea degli azionisti doveva rendere conto: di qui la cura assidua, assillante di ricercare, persino nei particolari, ogni più piccola economia, e di conseguire sempre il massimo fine col minimo sforzo. Ed il Consiglio d'amministrazione fu mantenuto nella nuova azienda, ma gli azionisti più non v'erano.

Nè esso rappresentava lo Stato, poichè anzi consideravasi come parte essenziale dell'azienda, alla dipendenza morale del direttore generale, presidente del Consiglio stesso, e all'infuori d'ogni rapporto anche più lontano coi ministri del tesoro e dei lavori pubblici.

PRESIDENTE. Onorevole De Vito, la prego di concludere. Scegliere questa occasione per discutere del bilancio delle ferrovie, dell'Azienda ferroviaria, di tutta la questione delle tariffe, via, è un po' troppo!

DE VITO. Ho finito, onorevole Presidente.

Al Consiglio quindi, non la gelosa tutela degl'interessi dell'Erario per accertare la necessità e la congruità di ogni spesa, ma l'annuenza alle proposte della Direzione, la piena solidarietà con essa sempre e in ogni caso e persino negli eventuali dissidi col Governo.

Ed in tali proposte e in tali annuenze la visione grandiosa di un esercizio ferroviario signorile, con profusione di mezzi preordinati ad uno straordinario sviluppo del traffico, ad una straordinaria floridezza economica: visione che onora chi la concepisce e rende orgoglioso l'animo d'ogni italiano, ma che fa troppo contrasto con la realtà e rende pensoso e triste il già rattristato contribuente.

Ed è mancato il freno costituito dalla assemblea degli azionisti. Ad essa avrebbero dovuto sostituirsi Governo e Parlamento: ma voi sapete che l'azione dell'uno e dell'altro si sono infrante contro una male concepita autonomia.

L'autonomia invero che doveva servire esclusivamente ad assicurare un servizio semplice e spedito, libero da pastoie, in una parola, a tipo veramente industriale, è servita a costituire nel fatto un'azienda irresponsabile, sottratta ad ogni controllo efficace, cui bene può addirsi il vecchio precetto *stat pro lege voluntas*. E si è almeno conseguita l'organizzazione industriale?

Nemmeno lontanamente, poichè è difficile trovare un'azienda che sia organizzata più burocraticamente di quella delle ferrovie di Stato.

Nella naturale tendenza di continuare a mantenere quanto più possibile gli ordinamenti sociali e nello sforzo di dare ad essi una parvenza statale, si è finito col creare un organismo ibrido nel quale uffici si sovrappongono ad uffici, e negli uffici si moltiplicano a dismisura gl'impiegati, proporzionando non questi alle funzioni, ma le funzioni alle persone.

Ovunque una tendenza accentratrice, ovunque un desiderio di esclusività che spingono l'Amministrazione ad estendere ognora più la sua sfera d'azione. Una rete iniziale d'oltre 12,000 chilometri era già troppo vasta: quella rete s'è voluta ampliare sempre più e voi ricorderete che persino sulle tramvie e sulle ferrovie concesse all'industria privata voleva la nuova azienda estendere l'opera sua.

Voi ricorderete la lotta sostenuta per

assicurarsi le costruzioni di ferrovie. Ricorderete come a lato della rete ferroviaria si vengano ormai istituendo anche linee di navigazione le quali, nonostante la sovvenzione di lire 2,700,000, restata tale pure con la soppressione della linea concessa alla Società Sicilia, sono causa certa ed immediata di continua e rilevante passività. Nè io voglio accennare al desiderio costante dell'azienda ferroviaria di potere da sè a tutto provvedere.

Occorrono riparazioni straordinarie a veicoli nuovi. Vi sono officine private che dopo aver ampliati i loro impianti per le straordinarie forniture, languono e volgono a perdita sicura?

Non importa, si costruiscono officine nuove ferroviarie e s'aumenta già la grossa falange degli operai di Stato. Occorre trasportare per mari carbone? Vi sono flottiglie intere di piroscafi somieri, adatti ai vari percorsi, che potrebbero essere facilmente noleggiati ed a buone condizioni? Non importa: si comprano piroscafi appositi ed il ferroviere si trasforma in marinaio. Occorre acqua per talune linee e talune stazioni. Vi sono modeste sorgenti, facilmente allacciabili, od acque sotterranee facili a ricercarsi o ad elevarsi, o sono possibili raccolte d'acqua piovana limitate alle esigenze ferroviarie? Non importa: sorride alla mente l'idea di costruire estesi acquedotti e creare grandiosi bacini, e si costruiscono acquedotti costosi nell'impianto e costosi nell'esercizio, e di un grande bacino nel vallone di Camastra presso Licata si fa già il primo esperimento.

Certamente è nobile l'intento di venire in aiuto anche ai comuni sprovvisti d'acqua potabile facendo insieme le spese, ma è questo il compito delle ferrovie?

Occorrono rotaie a dentiere? Vi sono tante fabbriche che possono produrle. Non importa: si fa persino proposta di costruirle direttamente. In ogni caso, ch'io direi di sconfinamento, si fanno rosei preventivi: si dimostra con cifre su cifre sapientemente ragionate la convenienza commerciale della cosa. Ma ahimè! in definitiva i conti non tornano o tornano soltanto in ipotesi. E intanto l'utile netto sempre più s'assottiglia: intanto i fondi assegnati per le costruzioni rapidamente diminuiscono!

La grandiosità, il lusso, la mancanza di ogni concetto di economia sono state la caratteristica necessaria e fatale della nostra azienda. La legge economica del minimo mezzo si è convertita in quella del minimo

fine col massimo sforzo; una pleiade d'impiegati s'annida negli uffici per complicate statistiche, scritturazioni e ripetuti controlli che in pratica a nulla servono, mentre sulle linee e nelle stazioni si lesina il numero degli agenti strettamente necessari, dimenticando quasi che per l'esercizio e per il pubblico e non per loro stesse e per le ingombranti pratiche amministrative sono state create le ferrovie.

Questi difetti iniziali e fatali verranno man mano attenuandosi, poichè ormai cominciano a cadere le esagerazioni di una autonomia trasformata in autarchia, e lo stesso rapido dileguarsi d'immani somme spinge necessariamente a contenere le spese in limiti più acconci. Non è quindi da disperare ed io confido nell'alta mente e nella provata rettitudine del commendator Bianchi, confido nella valentia dei dirigenti, nello zelo e nell'onestà del personale tutto.

Ma urge affrettarsi, prima che le disastrose conseguenze finanziarie s'accrescano. E merita lode il commendator Bianchi per avere voluto egli stesso il concorso d'una Commissione parlamentare. Molte e radicali economie potrà la Commissione suggerire nell'ambito stesso degli attuali ordinamenti e potrà mettere il concetto d'autonomia in rapporto alle esigenze nostre amministrative senza ricorrere a nuove essenziali modifiche dell'azienda. Un terzo riordinamento d'una azienda a sè stante a così breve scadenza, non farebbe che turbare interessi legittimi, occasionare disservizi e creare per il momento almeno spese nuove e maggiori. (*Approvazioni*). Ignoro se il Governo abbia intendimento di creare il Ministero delle ferrovie; ma in caso affermativo io spero che non si tratti di un solo mutamento di etichetta. (*Approvazioni*).

Se un Ministero si vorrà costituire, si dovrà trasformare tutta l'azienda e dare al ministro la possibilità di rispondere, pur lasciando alla Direzione dell'esercizio la necessaria indipendenza e la libertà di movimento necessaria, a tipo vero industriale. Ed io mi auguro che da questo Dicastero si facciano dipendere anche tutti gli altri mezzi di trasporto a trazione meccanica, sia per terra, sia per acqua. Le vie di comunicazione terrestri, fluviali, marittime non debbono essere considerate le une alle altre nemiche, ma tutte si debbono coordinare ad un'unico fine. Ed è tempo ormai che s'instauri una vera politica dei trasporti, una politica che, al disopra d'ogni compe-

tenza e nella concordia piena di dirigenti e di agenti, assicuri all'Italia il suo progresso economico in un'era feconda di pace e di lavoro. (*Vivissime approvazioni — Applausi — Moltissimi deputati si congratulano con l'oratore.*)

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno dell'onorevole Pescetti firmato anche dall'onorevole Casalini:

« La Camera invita il Governo a voler porre il trattamento del personale ferroviario in adeguata armonia col proposto elevamento delle paghe minime ».

Chiedo se quest'ordine del giorno sia appoggiato.

(*È appoggiato.*)

Essendo appoggiato, l'onorevole Pescetti ha facoltà di svolgerlo.

PESCETTI. Onorevoli colleghi, non perchè l'ora è tarda, sono già le 21 vicine, ma perchè molti degli oratori che mi hanno preceduto, con singolare fervore, con competenza grande, hanno trattato molti degli argomenti che io dovevo svolgere, sarò breve, e non ripeterò cose dette.

Il gruppo parlamentare socialista ha delegato l'onorevole Merloni e me a parlare in questa discussione che riguarda la maggiore e più delicata nostra azienda industriale di Stato, e tocca argomenti di alto e delicato valore politico.

Io mi sento incoraggiato a svolgere alcune osservazioni, perchè dinanzi a questa Assemblea parlai sull'ordinamento ferroviario a nome del gruppo parlamentare socialista, quando l'onorevole Gianturco, nel maggio dell'anno 1907, presentò il primo progetto sul così detto ordinamento definitivo, e mi trovai a parlare quando venne presentata nell'anno 1911 dall'onorevole Sacchi l'altra riforma ferroviaria, che pure si chiamò definitiva.

Mi dà coraggio l'essere vecchio osservatore della materia, di cose e di uomini, di propositi e di insuccessi. Questo argomento ha sempre attratto con singolare fervore la mia attenzione, anche perchè mi trovai vicino al costituirsi dei primi nuclei dei ferrovieri, e li ho seguiti in tutte le loro trasformazioni, in tutti i loro atteggiamenti, in tutto quello che poteva essere la naturale resistenza, la doverosa protesta prima verso le Compagnie private, poi verso lo Stato, i ministri che lo rappresentavano, e i dirigenti organi statali.

Ferrovie e ferrovieri sono uno Stato dentro lo Stato. Se togliete l'esercito, non

vi è gruppo di dipendenti che appaia così imponente, così numeroso come quello dei ferrovieri. È un gruppo di 150,000 agenti, più omogeneo, più selezionato e intelligente della stessa milizia. Esso dispone di mezzi di comunicazione che gli altri non hanno; tiene nelle sue mani tale un servizio e di così grande importanza, che può arrestare di un tratto la vita economica di tutto il paese.

Dinanzi a un gruppo così potente e imponente di lavoratori bisogna portare considerazione singolare, esame profondo, obiettivo, onde trovare provvidenze e trattamento perchè esso non abusi della delicata e grande forza che tiene nelle sue mani.

Per non ripetere il già detto mi intratterò sopra un lato della questione che l'oratore precedente pareva volesse svolgere con tono riguardoso, ma che poi non ha sviluppato.

La famiglia dei ferrovieri ancora una volta si mostrò inquieta, ancora una volta si mise in agitazione fino a minacciare uno sciopero. Il Governo, preoccupato, si presentò alla Camera e, precipitosamente, senza nemmeno consultare il direttore generale delle ferrovie, dichiarò che avrebbe adottato provvedimenti a favore del personale. E i ministri che dovrebbero essere competenti, ma che per divenirlo fanno un corso affrettato di studi, sono anche prima di averli compiuti i consiglieri tecnici del presidente del Consiglio. Questa è la realtà.

Registriamo che i provvedimenti legislativi che ci stanno dinanzi, sono frutto ancora una volta, non di ordinato, calmo pensiero governativo, ma di preoccupazione politica del momento che urge.

E sempre fu così.

Risalendo da questa ultima proposta di miglioramenti notevoli ad altre proposte antecedenti si trova sempre in ritardo e in colpa il Governo: non lo troviamo mai preveggenete.

Quando cominciò l'agitazione dei ferrovieri in Italia?

Le Società private esercenti le reti dello Stato, mosse da uno spirito di lucro eccessivo, trascurarono il personale e male lo trattarono: ancora una volta in alto si stava bene e in basso si soffriva.

Le stesse convenzioni stipulate col Governo non erano rispettate. Il Governo aveva detto: fate i piani organici, ma l'organico non esisteva. Il personale lo reclamava ad alta voce. Fu un periodo di lotta, durante il quale i ferrovieri appresero quanto poco rispetto meritassero Governo e Società, per-

chè l'uno non faceva il suo dovere, e l'altra era un gruppo di capitalisti così forte che si teneva al disopra della legge e dello Stato.

Nel 1890, in forza di questa agitazione, che minacciò lo sciopero, si ebbe l'inchiesta Gagliardo. Si ebbe l'aumento dei salari, si ebbe la sistemazione degli avventizi, si ottenne la rappresentanza dei ferrovieri nei Comitati per le Casse pensioni.

Nel 1902, nel 1907, nel 1911, sempre sotto la minaccia di scioperi il Governo si mosse e provvide. Credè coprire la sua colpa facendosi carabinieri. Invece di ricercare le cause che giustificano l'agitazione del personale ed eliminarle, credè salvar tutto col pugno di ferro, si militarizzarono i ferrovieri.

Il decreto del 23 febbraio 1902, n. 37, che chiamò sotto le armi tutti i militari in congedo illimitato, i quali si trovassero a far parte del personale ferroviario di tutte le reti, è rimasto celebre per la sua prepotenza e imponenza ad un tempo.

E sempre collo stesso sentimento, e per la medesima via, si volle per i ferrovieri l'universale qualifica di pubblici ufficiali per porli sotto le pene dell'articolo 181 del codice penale; si crearono l'articolo 56 della legge 7 luglio 1907 e l'articolo 16 del decreto 22 aprile 1909, che approva le norme per le pensioni del personale delle ferrovie dello Stato.

Queste formole, questi vincoli, queste pene, queste spogliazioni sono poco conosciuti. Parlando in questo momento, chiedo nuovi provvedimenti legislativi che cancellino dalla legislazione italiana ciò che fu un alto torto di Governo, di Camera legiferante in condizioni di paura.

Che cosa contengono gli articoli surricordati?

Un giovane collega nazionalista, debuttando oggi in questa seduta, ha invocato leggi di rigore contro i ferrovieri. Pare che, sopraffatto da uno spirito reazionario, non abbia avuto tempo di riflettere sulle leggi del nostro Paese, sulla legge del 1907, sul regolamento approvato del 1909.

Lo Stato italiano ha sancito coll'articolo 56 che quando un ferroviere partecipi ad uno sciopero viene considerato dimissionario; e con l'articolo 16 delle norme sulle pensioni stabilisce che il ferroviere dimissionario perde ogni diritto anche alla pensione, ai versamenti fatti: perdono tutto anche i figli, la moglie.

Da ciò deriva che nel mondo ferroviario

se un agente si fa stupratore, ladro, falsario, la sua moglie, i suoi figli possono avere dei diritti; ma se sciopera perde tutto, la posizione, e il versato per vedersi assicurati i giorni della vecchiaia, per vedere assistiti la moglie e i piccoli figli.

Tali disposizioni costituiscono un assurdo logico, una indegna finzione giuridica, una spogliazione, una iniquità civile.

Come è possibile considerare lo scioperante come dimissionario?

Uno scrittore francese osserva, con finezza, che lo scioperante è come il padrone di casa, il quale si ritira momentaneamente per far ripulire il quartiere, per farlo più bello, e tornarci al più presto con maggiore comodità. Lo sciopero non è l'abbandono, ma la sospensione del servizio.

Se si crede di dare una punizione, si comini, ma con forme razionali, miti, disciplinari, tali da mettere tutto nelle mani di chi tiene il supremo potere disciplinare.

Nessuno Stato si è messo per la via, che l'Italia ha, con tanto disdoro della ragione giuridica e sociale, seguita.

Coi nuovi provvedimenti mi auguro vengano corrette queste norme. Si consideri anche il conflitto che vi è persino tra il disposto dell'articolo 181 del Codice penale, che commina una interdizione temporanea, ed il disposto dell'articolo 56 della legge 7 luglio 1907, che distrugge per sempre nell'agente ferroviario il suo ufficio, la sua posizione di dipendente, d'impiegato o di salariato.

Si hanno poi due autorità chiamate ad intervenire in materia così delicata e complessa, l'Amministrazione ferroviaria ed il procuratore del Re, tanto che sono occorse per lo sciopero recente due circolari: una segreta del ministro guardasigilli, e una del direttore generale delle ferrovie.

CIUFFELLI, *ministro dei lavori pubblici*.
Ma no!.. Il guardasigilli non ha emanato nessuna circolare; e nessuna ne ho emanata io...

PESCETTI. Non ho detto di lei.

Dati i mali che si sono lamentati e si lamentano, occorrono parole e atti di pacificazione alta e civile.

Più il personale ferroviario si vedrà trattato con giustizia e più sentirà il dovere di tenersi in quella linea di composta e meditata rigidità, propria di chi tiene nelle sue mani uno strumento così delicato e importante, così vitale per tutta la economia del paese, quale è quello delle ferrovie.

Ricordiamo le parole che Nicolò Machia-

velli, con civile sapienza e forma magnifica, fa dire ad un plebeo durante il tumulto dei Ciompi: « Conviene ingegnarsi ad avere molti compagni, perchè dove molti errano nessuno si gastiga, e i falli piccoli si puniscono, i grandi, i gravi si premiano. E quando molti patiscono pochi cercano di vendicarsi, perchè le ingiurie universali con più pazienza che le particolari si sopportano ».

E mentre chiedo ed insisto che norme nuove e razionali siano dettate per la famiglia dei ferrovieri, lasciate, onorevole ministro, che vi inviti a pensare ai sedici ferrovieri colpiti in occasione dello sciopero dell'anno 1907. Occorre una riparazione tante volte richiesta, e sempre attesa. Essi ebbero le colpe di tutti gli altri non puniti: furono privati dell'ufficio e spogliati di tutti i versamenti.

Lasciate pure che vi inviti ad ispirarvi a sensi di bontà e di mitezza per i ferrovieri partecipanti alle ultime agitazioni, perchè essi sono parte della grande famiglia proletaria, e perchè tutti li lega un intimo senso fraterno, da sanguinose violenze, troppe volte ripetute, portati allo sdegno ed alla protesta.

Se piuttosto che seguire il metodo autoritario, che guarda sempre in basso per colpire, si considererà la condotta di chi tiene in mano il potere, si vedrà che la catena delle colpe è in alto ben grossa e ininterrotta.

Permettetemi, onorevoli colleghi, che io ricordi la discussione fatta alla Camera in occasione della discussione del progetto di legge sul riordinamento dell'azienda ferroviaria, presentato dall'onorevole Sacchi, avvenuta in questa Camera nell'anno 1911. Nella seduta del 15 febbraio io ebbi a svolgere il seguente ordine del giorno:

« La Camera, convinta che l'ordinamento ferroviario debba essere informato a criteri che assicurino l'unità dei tre servizi essenziali con vere e proprie Direzioni di esercizio e stimolino l'efficace collaborazione del personale direttivo ed esecutivo, afferma la necessità che non siano permessi organismi e funzioni ingombranti e tanto meno parassitari, e che il personale sia meglio tutelato nelle sue ragioni morali ed economiche ».

Conseguenza delle discussioni sostenute da vari colleghi e da me fu l'articolo 1 della legge 13 aprile 1911. Disponeva questo articolo: « Con decreti Reali, udita una Commissione consultiva, entro il giugno del 1912 sarà provveduto a riformare l'ordinamento delle ferrovie dello Stato a scopo di sem-

plificare e decentrare con facoltà di modificare le disposizioni legislative ».

Quello che oggi si torna a deliberare si deliberò con la legge del 13 aprile 1911. Quella Commissione deve avere lavorato poco, tanto che il suo lavoro neppure è raccolto e pubblicato.

Certo è che conseguenza pratica dei lavori di quella Commissione furono tre decreti, che portano tutti la data del 5 agosto 1912 coi numeri 905, 906 e 907.

Impotenza e delusione. Se il lavoro fosse stato serio e completo, oggi non si avrebbe l'agitazione dei ferrovieri, e non si dovrebbe cominciare da capo.

I sintomi però non sembrano troppo buoni, perchè a presidente della nuova Commissione già creata per il personale veggio dall'onorevole ministro nominata persona di dottrina e rispettabile, ma che è un gran colpevole per il modo col quale venne inizialmente costituita l'azienda ferroviaria di Stato.

Da questa parte della Camera, che ama gli studi storici, che ricorda come i re Carlo di Francia e di altri paesi siano rimasti celebri cogli epiteti di Carlo il temerario, il bello, il semplice, il vittorioso, il pazzo, il saggio, il buono, l'attuale presidente durante la discussione dei progetti di riforma ferroviaria si conquistasse il titolo di Carlo il Guastatore. (*Si ride*).

Auguriamoci che la nuova Commissione sul personale e la Commissione parlamentare di inchiesta lavorino seriamente, e ci presentino il risultato di studi positivi, completi, efficaci.

La Commissione sul personale riconoscerà che i ferrovieri hanno ragione, quando sostengono che non bisogna guardare ai milioni assegnati in un decennio. Ciò si suol dire per impressionare l'opinione pubblica, del resto fatta più esperta ed avveduta, tanto che gli onorevoli Colajanni e Pantaleoni non ripeterebbero quanto ebbero ad asserire sul grasso trattamento fatto ai ferrovieri. Occorre determinare quanto realmente percepiscono in rapporto alle loro fatiche, in rapporto ai bisogni e alle difficoltà del vivere, e si vedrà che il loro trattamento è piuttosto misero, che modesto.

Ciò è dimostrato da un parallelo fra le paghe mensili lorde e le competenze accessorie delle varie categorie percepite dal personale nell'anno 1902, con quelle percepite nel 1914, in un centro importante come Bologna.

LEGISLATURA XXIV — 1ª SESSIONE — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 4 LUGLIO 1914

| Qualifiche | Anno 1912 | | | Anno 1914 | | | Parr. am. % |
|---------------------------|-----------|-------|--------|-----------|--------|--------|-------------|
| | Paga | Comp. | Totale | Paga | Comp. | Totale | |
| Portieri | 75.— | — | 75.— | 75.— | 13.65 | 88.65 | 20 |
| Sorveglianti | 82.50 | 25.— | 107.50 | 90.— | 38.65 | 128.65 | 20 |
| Capi Squadra | 66.— | 15.— | 81.— | 66.— | 21.65 | 87.65 | 10 |
| Canonieri | 51.— | 5.— | 56.— | 51.— | 24.— | 75.— | 38 |
| Capi Manuali | 90.— | 30.— | 120.— | 90.— | 43.65 | 133.65 | 11 |
| C. S. Deviatori | 75.— | 23.— | 98.— | 75.— | 36.— | 111.65 | 15 |
| C. S. Manuali | 75.— | 15.— | 90.— | 75.— | 28.65 | 103.65 | 15 |
| Guardiastazioni | 63.— | 3.— | 66.— | 63.— | 16.65 | 79.65 | 25 |
| Manovratori | 63.— | 15.— | 78.— | 63.— | 28.65 | 91.65 | 18 |
| Deviatori | 63.— | 18.— | 81.— | 63.— | 31.65 | 94.65 | 18 |
| Manovali | 51.— | 5.— | 56.— | 51.— | 21.— | 72.— | 28 |
| Macchinisti | 120.— | 170.— | 290.— | 125.— | 165.— | 290.— | — |
| Fuochisti | 75.— | 110.— | 185.— | 75.— | 103.65 | 178.65 | — |
| Capi Treni | 90.— | 100.— | 190.— | 90.— | 93.65 | 183.65 | — |
| Conduttori | 89.— | 90.— | 179.— | 89.— | 88.65 | 177.65 | — |
| Guardia freno | 75.— | 75.— | 150.— | 75.— | 78.65 | 153.65 | 2 |
| Frenatore | 70.— | 60.— | 130.— | 70.— | 63.65 | 133.65 | 3 |
| Operai deposito | 75.— | 25.— | 100.— | 81.— | 35.65 | 116.65 | 16 |
| Operai officine | 75.— | 50.— | 125.— | 81.— | 35.65 | 116.65 | 10 |

Questi sono calcoli fatti sulle paghe e sulle competenze lorde, dalle quali vanno quindi detratte lire 13.70 per cento, che a tanto ammontano le trattenute che si fanno al personale ferroviario, meno qualche abbuono per le sole competenze.

Poche sono dunque le categorie che hanno ottenuto appena il 30 per cento di aumento; le altre percepiscono fra il 20 ed il 10. Quelle del personale di macchina e viaggiante, per effetto delle competenze accessorie sempre variabili, vengono a perdere in confronto della media che percepivano nell'anno 1902.

La Commissione riconoscerà parimente che il personale giustamente si è lamentato, e si lamenta di vedersi troppo spesso ripreso, colla mano sinistra, quanto gli è stato concesso colla mano destra. Così vedemmo dare una indennità per un servizio oltre le 24 ore; poi si disse che doveva essere tale servizio continuativo per una settimana, ma con una circolare segreta si raccomandò di non fare mai compiere agli agenti il lavoro per una intera settimana.

Tanti altri casi potrei citare.

Gli aumenti e i miglioramenti proposti noi li accettiamo come un punto di partenza, come una biffa cui debbono essere ripartiti con equo criterio i miglioramenti di altre categorie. Lo vuole la giustizia, lo richiede il lungo servizio prestato, lo impone la stessa ragione disciplinare. L'agente entrato con nomina recente, e anche con minori titoli accademici, come avviene per gli aiuti applicati, non può avere il trattamento di impiegato consumato nel servizio negli uffici, nei piazzali o nei depositi.

Tutti ho cercato di tranquillizzare, con l'assicurazione che ciò sarà fatto.

I ferrovieri per mezzo delle loro organizzazioni del Sindacato, della Federazione, dell'Unione impiegati hanno presentato il loro desiderata: non basta averli raccolti in volumi stampati, bisogna equamente studiarli ed esaudirli.

E mentre si attende il lavoro e lo studio sollecito della Commissione sul personale della Commissione di inchiesta, il Governo ricordi le colpe dei Governi che lo hanno preceduto, il non rispettoso trattamento fatto alle rappresentanze elettive di categorie del personale, e più che pensare alla repressione, pensi seriamente, realmente a prevenire, e ad eliminare tutte le cause di malcontento di indole economica, fisiologica e morale che turbano il personale addetto al servizio ferroviario, cause pure segnalate da uomini non sospetti di irriverenza verso la podestà pubblica.

Se reprimerete, verrete come ad appoggiarvi sul malcontento di uomini che si sentono stanchi di condurre una vita affaticatissima e mal retribuita: la repressione aggraverebbe il male, per le cause di malcontento, che la durezza stessa del reprimere provoca e determina.

Bisogna assistere, animare il personale ferroviario a sostenere e compiere con dovuta continuità la grande opera civile che gli è affidata, e ciò non può essere che il fatto di un'azione unita, di un beninteso accordo tra dirigenti e diretti, tra superiori ed inferiori, accordo strettamente serrato, largamente esteso, onestamente, sempre onestamente praticato. (*Vive approvazioni — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno dell'onorevole Arcà:

« La Camera invita il Governo e la Commissione d'inchiesta sulle condizioni del personale a proporre l'abolizione o la modifica dell'articolo 56 della legge del 1907 sulle ferrovie ».

Chiedo se quest'ordine del giorno sia appoggiato.

(È appoggiato).

Essendo appoggiato, l'onorevole Arcà ha facoltà di svolgerlo.

ARCÀ. Limite ad un punto solo — quello che mi pare non debba, per alcuna ragione, andar trascurato — le brevi osservazioni che avrò l'onore di esporre alla Camera.

Quella Commissione, che pareva nata come Commissione d'inchiesta nelle prime parole del presidente del Consiglio, che poi

divenne più umilmente Commissione d'indagine sulle condizioni del personale, che ora diventa sorella minore della più larga Commissione d'inchiesta parlamentare, ha un compito sempre molto importante, in quanto le fu affidato il mandato, come si legge nella relazione ministeriale, « di esaminare le condizioni del personale e di proporre, entro il corrente anno, i miglioramenti e le riforme che reputerà opportune per la sistemazione economica e giuridica di esso ».

Ebbene, io credo che assoluto dover nostro debba esser quello di richiamare l'attenzione del Governo e della Commissione su quella mostruosità giuridica e politica che è rappresentata dall'articolo 56 della legge 7 luglio 1907, sia in sé stesso che messo in relazione con l'articolo 181 del codice penale, per cui la categoria dei ferrovieri è posta fuori del diritto comune e le è tolta la sua insopprimibile libertà di sciopero.

È risaputo che per il primo capoverso dell'articolo 56 sono considerati pubblici funzionari tutti gli addetti alle Ferrovie esercitate dallo Stato, dal più umile manovale e dalla più disgraziata guardia barriera al direttore generale. È risaputo ancora che questa dignità nuova fu conferita ai ferrovieri perchè potesse avere applicazione, in loro confronto, l'articolo 181 del Codice penale, per il quale i pubblici ufficiali che in numero di tre o più, e previo concerto, abbandonano indebitamente il proprio ufficio, sono puniti con la multa da lire cinquecento a tremila e con l'interdizione temporanea dall'ufficio.

E come se non bastasse, lo stesso articolo 56 al suo secondo capoverso dispone che, senza pregiudizio dell'azione penale, coloro che volontariamente abbandonano o non assumono l'ufficio o prestano l'opera loro in modo da interrompere o perturbare la continuità e la regolarità del servizio, sono considerati come dimissionari e sono surrogati.

Ora, nell'applicare, e per giunta agli effetti penali, questa qualità di pubblici funzionari a tutti gli addetti alle ferrovie dello Stato, si sono, nel modo più evidente, violati i più fondamentali principi di diritto pubblico, trasformando, con la più impareggiabile disinvoltura, in funzionari dello Stato tutti i lavoratori addetti al servizio ferroviario.

Non son passati molti giorni da quando il nostro collega Ruini riproclamava qui, che quando si tratta di funzionari dello

Stato, lo sciopero non sia un diritto. Ma tuttavia egli stesso, che è spirito acuto e sottile, a qualche interruzione di questa parte della Camera ed a qualche mia precisa obiezione interrottiva, rispondeva: « Badiamo bene; io dico ciò per gli impiegati, e se fosse possibile un punto netto di distacco fra le funzioni di diritto pubblico, di imperio, di vera amministrazione pubblica e quelle in cui lo Stato agisce e si profila come un mero industriale, non avrei difficoltà alcuna ad ammettere, per i dipendenti dello Stato, nell'attuazione di questo secondo ordine di funzioni, anche il diritto di scioperare ».

Ebbene, questa possibilità netta di distacco fra le funzioni di imperio e quelle industriali c'è; e si rivela soprattutto perspicuamente, osservando la grande azienda delle ferrovie dello Stato, la immensa famiglia ferroviaria. E non siamo noi sovversivi, noi socialisti, quelli che la facciamo, ma sono i più ortodossi maestri del diritto pubblico. La questione, anzi, fu lungamente dibattuta in Francia non solo e non tanto nei riflessi del diritto di sciopero, quanto nei riflessi del diritto di sindacato o di organizzazione, che è, peraltro, strettamente connesso con quello di sciopero, in quanto lo sciopero è lo sbocco naturale, il fine supremo del fatto dell'organizzazione.

È noto che la legge francese del 1884, abrogando la legge Chapelier e l'articolo 416 del Codice penale, proclamava la libertà dei Sindacati professionali; che però la giurisprudenza francese, per lungo tempo, escluse l'applicazione della legge a tutti gli stipendiati dello Stato, esercitassero funzioni di imperio, o fossero addetti a funzioni di carattere industriale, fossero impiegati o fossero anche operai; che successivamente si fece la distinzione tra funzionario vero e proprio, ossia addetto a funzioni d'imperio o d'autorità, ed impiegato, semplicemente addetto a servizi di carattere industriale, e si fece ancora la distinzione tra impiegato e lavoratore dello Stato, tra stipendio e salario, tra contratto d'impiego e contratto di lavoro; finchè la Camera francese nel 1894 approvò un ordine del giorno, in cui si affermava la più ampia libertà di sindacarsi negli impiegati e negli operai addetti a servizi industriali dello Stato e specificatamente ai ferrovieri, trovando così approvazione e consacrazione legislativa la dottrina, certo non sovversiva dei Laferrière, dei Bourgoïn, dei Barthélemy, secondo la quale appunto è lecito fare quella di

stinzione che accennava come impossibile il collega Ruini, tra agenti d'autorità ed agenti di gestione, riconoscendo che i primi sono legati allo Stato da relazioni non soltanto contrattuali, in quanto ad essi è conferita una parte di sovranità, mentre i secondi non sono legati allo Stato che da un contratto puro e semplice di locazione d'opera, ed anzi più propriamente di lavoro, in cambio del quale non ricevono che un salario — esclusa ogni investitura di sovranità; onde si trovano, di fronte allo Stato, nello stesso rapporto di un operaio privato di fronte al suo padrone, per la difesa del suo salario e dei suoi interessi economici.

E quando, in seguito, fu approvata la legge del 1º luglio 1901, che è la legge fondamentale e generale del diritto di associazione, se non fu più possibile non ammettere la legalità delle associazioni dei funzionari, si assistette in Francia alla lunga lotta dei funzionari contro lo Stato non più per il diritto di associarsi, ma per quello più largo di sindacarsi, onde poter aderire alla Confederazione generale del lavoro; lotta sostenuta specialmente dagli agenti di gestione, e soprattutto dai veri e propri lavoratori dello Stato, i quali in fatto fanno parte dei quadri della rivoluzionaria Confederazione, senza che il Governo possa ormai più arginare questa corrente.

Ecco, adunque, come è possibile la distinzione fra funzionari e lavoratori dello Stato, la quale è, così materialmente, come giuridicamente, fondata sulla diversità sostanziale del rapporto che intercede tra funzionari ed impiegati e lo Stato da una parte, e tra lavoratori e lo Stato dall'altra. Sarebbe negare la più luminosa ed evidente evoluzione del diritto, se non si riconoscesse accanto al contratto di impiego pubblico (prestazione dell'opera di concetto, dietro retribuzione di uno stipendio, con fine continuativo, progressivo, di carriera e con carattere di esclusività, e col di più di una investitura di autorità, di sovranità, di imperio, nei veri e propri funzionari) il contratto di lavoro pubblico, nel quale lo Stato non ha di fronte che un datore di opera materiale, un semplice produttore o trasformatore di ricchezza, un mero produttore di servizi, un lavoratore, che potrebbe prestare la stessa opera indifferentemente ad un privato salariatore, come la presta allo Stato.

Se a questo semplice lavoratore dello Stato si vuol gettare sulle spalle la pomposa clamide del funzionario pubblico la

cosa diventa — come per i ferrovieri d'Italia — grottesca ed anti-giuridica.

Una volta che lo Stato scende dalle olimpiche sue primigenie funzioni di tutelatore dell'ordine e di distributore di giustizia — ordine e giustizia quali torna conto alla classe detentrica del potere e della ricchezza di determinare nell'organizzazione dei mezzi di coazione che lo Stato mette in funzione per assicurarle o rafforzarle il suo predominio — e passa ad esercitare servizi di ferrovie e di navigazione, servizi postali, telegrafici e telefonici ed a produrre generi di monopolio, quali potrebbe esercitare o produrre una qualunque azienda privata; una volta che lo Stato diventa industriale, imprenditore, salariatore non può più pretendere di identificare colla stessa qualifica i funzionari che esercitano le sue attività di imperio, con gli agenti della sua produzione, coi produttori dei suoi servizi e delle sue merci di monopolio, coi suoi operai che salaria nè più nè meno di qualsiasi altro imprenditore e non può deformare la condizione di questi agenti economici della sua produzione, questi effettivi operai, questi reali lavoratori, facendoli passare, con una semplice disposizione di legge, o con una generica presunzione, da una classe all'altra.

I salariati dello Stato saranno sempre un quadro, una categoria — colossale quanto si voglia — della grande classe lavoratrice, della quale sempre sentiranno tutti i palpiti, con la quale avranno sempre comuni tutti i loro interessi e fini di classe; e se, come è indubbiamente, il fine supremo della classe lavoratrice è quello di abolire il rapporto di salariato, i salariati dello Stato saranno necessariamente e fatalmente, per quanto volontariamente per identità di interessi, contro lo Stato, sia nella veste di loro industriale, di loro imprenditore, di loro padrone che nella veste, più ampia, di organo politico e giuridico di coazione, che cerca di assicurare, mantenere e perfezionare il vigente equilibrio delle forze e delle classi sociali.

E se lo Stato pretende con una disposizione legale distruggere o modificare la reale posizione di classe dei suoi salariati, non farà altro che creare una disposizione, come quella dell'articolo 56 per i ferrovieri, artificiale, inapplicabile, anti-giuridica; poichè non è possibile tentare di violare la insopprimibile disposizione delle classi secondo i loro interessi, i loro fini, la loro politica; la realtà, giuridicamente violen-

tata, ritroverà la sua via fuori del giuridico, nell'extragiuridico e nell'antigiuridico.

Abolite, onorevole ministro, abolite, onorevole Commissione, la disposizione dell'articolo 56 che crea artificialmente pubblici funzionari tutti gli addetti alle ferrovie esercitate dallo Stato; abolitela, anche per evitare nella lotta fatale, che quella disposizione non può impedire, che lo Stato rimetta parecchie di più delle penne maestre della sua autorità; perchè, lo Stato si troverà sempre nella impossibilità di applicare la sua finzione legislativa, quando davvero fosse attuato lo sciopero dei suoi salariati.

E non andate dietro a quella che fu per molto tempo una vera menzogna *democratica*: che i lavoratori, sol perchè passano alle dipendenze dello Stato e quindi — si disse mentendo — della collettività, devono rassegnarsi ad alienare, nelle mani dello Stato, sull'altare del preteso interesse collettivo i loro diritti di lavoratori, i loro interessi e fini di classe, la loro aspirazione comune con tutta la classe lavoratrice di abolire il rapporto di padronato, sia questo impersonato dal privato salariatore, o dallo Stato industriale. Con questa menzogna democratica si arriverebbe a questo assurdo: che man mano che aumentano le funzioni industriali dello Stato, le mansioni dello Stato quale capitalista, analogamente diminuiscono le possibilità del proletariato di realizzare il suo fine di classe di sostituire all'attuale sistema di produzione il regime della produzione affidata alla gestione dei lavoratori liberamente associati.

Nè si dica che lo Stato, assicurando particolari vantaggi, può legittimamente imporre particolari sacrifici ai suoi lavoratori; non sono le accidentalità del rapporto quelle che costituiscono il motivo fondamentale della lotta, o della tregua, ma il rapporto stesso; e di qui l'inutilità fondamentale di tutti quei mezzi pacifici ai quali accennava ieri l'onorevole Tovini, come gli arbitrati, o le garanzie della giustizia amministrativa.

Si sa, a questo proposito, che è devoluta alla quarta sezione del Consiglio di Stato il ricorso contro i provvedimenti della Direzione generale delle ferrovie dello Stato a carico del personale. Ma per dimostrare come insufficiente assolutamente sia questa garanzia per i ferrovieri, permetterà la Camera che io accenni ad un caso clinico... professionale.

Un ferroviere era stato punito gravemen-

te quanto ingiustamente dalla Direzione generale; avanzò ricorso alla quarta sezione del Consiglio di Stato, affidandolo a motivi tali che dovevano rendere sicuro il suo avvocato nella vittoria. Fu invece una piena sconfitta con la relativa condanna alle spese!

Senonchè, quando l'avvocato, molto contrito, comunicò al suo difeso la sconfitta, ricevette una cartolina nella quale gli annunciava che parecchio tempo prima della discussione del ricorso la punizione era stata revocata, e gli chiedeva scusa della mancata comunicazione.

Il che dimostra come la quarta sezione sia più realista della Direzione generale e prova a meraviglia come funzionano i servizi ferroviari, visto che la Direzione aveva avuto, nell'informare il suo ufficio legale, la stessa premura che aveva avuto il ferroviere col suo avvocato!

Non dico con questo che si debba abolire il ricorso contenzioso alla quarta sezione!

DE VITO. Bisognerebbe estendere al merito la giurisdizione del Consiglio di Stato.

ARCA. Raccolgo subito l'interruzione del collega De Vito e faccio mia la sua idea che il giudizio sui provvedimenti contro il personale sia affidato alla quinta Sezione, la quale si sa, giudica in merito, con quella discrezionalità, per di più, che è connaturata alla sua funzione.

Accennavo in principio che è assurdo l'articolo 56 in quanto, per poter rendere applicabile l'articolo 181 del codice, dichiara i ferrovieri pubblici funzionari.

Ma quel che è, oltre che assurdo, giuridicamente mostruoso, è l'ultimo capoverso dello stesso articolo 56, secondo il quale, come già ebbi l'onore di accennare, i ferrovieri che abbandonano volontariamente l'ufficio, oltre l'azione penale possono anche esser licenziati, perchè considerati come dimissionari, con la perdita, per di più in essi e nelle famiglie, di ogni diritto a trattamento di pensione. Ora, è semplicemente enorme che una disposizione di indole disciplinare, possa essere più grave di una disposizione del Codice penale. Eppure è così; perchè l'articolo 181 oltre la multa da lire 500 a 3,000 non sancisce altra pena che quella dell'interdizione *temporanea* dall'ufficio mentre l'articolo 56 sancisce la definitiva perdita dell'ufficio.

La Commissione d'indagine — se avrà senso di diritto e di equità — non potrà

non eliminare questa mostruosità legislativa.

Ma in questo momento, oltre che alla Commissione, io mi rivolgo all'onorevole ministro dei lavori pubblici, e spero di avere da lui, più che una cortese parola, un affidamento ed una promessa. Una gran quantità di ferrovieri è stata denunciata all'autorità giudiziaria per gli ultimi parziali scioperi ferroviari, in virtù degli articoli 56 della legge del 1907 e 181 del Codice penale. L'autorità competente giudicherà e vedrà se non sia il caso, come noi crediamo, di non applicare l'articolo 181 perchè non concorre nella specie il previo concetto.

Ma intanto, il ministro non faccia applicare il mostruoso secondo capoverso dell'articolo 56, che contiene una disposizione più grave del Codice penale!

Io vorrei che le mie parole avessero tanta efficacia da persuadere l'onorevole ministro come, anche giuridicamente, l'articolo 56 non si può applicare a quei ferrovieri che hanno scioperato, dimostrandogli che il fatto cui l'articolo 56 attribuisce la conseguenza gravissima di far considerare il ferroviere come dimissionario volontario non è il fatto puro e semplice dell'assenza, sia pure arbitraria; ma un fatto che, per le circostanze oggettive e soggettive che lo accompagnano, equivalga all'abbandono definitivo dall'ufficio, il che non può dirsi per alcuno dei ferrovieri che, secondo l'ordine della Federazione, aveva, solo per un brevissimo periodo di tempo, abbandonato il lavoro e con intendimento provvisorissimo.

Ma io non voglio una risposta dall'onorevole ministro in termini giuridici, bensì in termini politici, una risposta cioè che dimostri infondate le preoccupazioni di una reazione, violenta o larvata che sia, per la partecipazione dei ferrovieri all'ultimo sciopero di protesta e di solidarietà. (*Approvazioni e congratulazioni all'estrema sinistra*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

ANCONA, relatore. Data l'ora e le condizioni della Camera, sarò molto breve. Mi limiterò ad esporre innanzi tutto alcune considerazioni di indole generale sul problema ferroviario, su quello che, a mio avviso, è lo stadio attuale di questo grave problema nazionale che ormai risolto — come dirò poi — dal lato tecnico, deve affrontarsi dal lato amministrativo e finanziario. Trascurerò tutto il dettaglio, limitandomi ad esaminare le grandi linee, sopra tutto finanzia-

rie. Risponderò poi molto brevemente ai colleghi Gasparotto e De Vito a proposito dell'aumento delle pensioni ai vecchi pensionati, ed infine dirò qualche parola all'onorevole Chiaraviglio, circa le sue osservazioni sull'aumento di tariffe per le piccole distanze.

Notiamo anzitutto che i fatti e le circostanze nelle quali nacque il servizio ferroviario di Stato e che ebbero influenza sulla sua infanzia e sul suo sviluppo, possiamo raggrupparli in questo modo:

1° L'azienda ferroviaria di Stato (credo che siamo tutti d'accordo su questo punto) nacque senza adeguata preparazione, come miscuglio disordinato e disorganico delle vecchie aziende private delle Società esercenti e doveva quindi passare a traverso il primo periodo disordinato dell'ormai felicemente sorpassato disservizio. È inutile ripeterne le note cause. Il fatto è questo.

2° Abbiamo consegnato le ferrovie dello Stato ad un tecnico, al direttore generale.

Io ho sempre, nei miei modestissimi scritti e discorsi ferroviari, che qualche collega ha, con troppa indulgenza e gentilezza ricordato, espressa grande fiducia nel direttore generale delle ferrovie, un tecnico, che è vanto dell'ingegneria italiana, ed esempio mirabile, tra gli alti funzionari dello Stato, di abnegazione e lavoro. Ripeto però ora il concetto espresso, quando si discusse la legge Sacchi nel 1911, e cioè che alla testa delle ferrovie di Stato non bastava un tecnico, un ferroviere, ma ci voleva a lato e forse al disopra un amministratore, anzi un finanziere.

Credo che la questione fondamentale e principale di un'azienda che ha un bilancio d'oltre un miliardo e gestisce il massimo patrimonio dello Stato che arriva a quasi dieci miliardi ed i cui risultati finanziari influiscono tanto sul bilancio dello Stato, sia la questione finanziaria. Ed oggi lo constatiamo. Ciò però non mi impedisce di riconoscere che il direttore generale ha saputo, dalle misere reti ferroviarie delle Società preesistenti, costituire quell'organismo ferroviario di Stato che sta saldo e sicuro, che è senza dubbio un fecondo organismo d'unità nazionale, e dà all'Italia un servizio ferroviario che non ha nulla da invidiare a quello delle altre nazioni. Questo è un merito che va onestamente riconosciuto.

3° Il servizio di Stato è nato succedendo ad un periodo, l'ultimo periodo degli esercizi sociali, nel quale, per motivi che

non è qui il caso di ricordare, si fecero eccessive economie nelle reti: non lavori, non rotabili, non materiali. Cosicché lo Stato trovò le reti con gravissime deficienze.

Vi fu uno spostamento di lavori e di approvvigionamenti di circa dieci anni, cosicché lavori ed approvvigionamenti che avrebbero potuto farsi a prezzi molto minori, si dovettero fare dopo, quando il costo della mano d'opera e dei materiali era di molto cresciuto. E questo rappresenta un notevole danno, un peso morto che le ferrovie trascinano tuttora nella loro esistenza.

D'altra parte bisogna considerare che, se lo Stato negli ultimi anni dell'esercizio sociale non spese e non lasciò spendere, non appena ebbe le ferrovie in mano sembrò preso dal prurito di spendere centinaia di milioni, spalancò la borsa e diede i milioni senza contarli, e v'è ancora l'eco dei discorsi parlamentari che incitavano alla spesa d'almeno un miliardo nelle ferrovie.

Terribile e dannosa discontinuità!

4° Abbiamo quindi dato all'azienda ferroviaria un'autonomia un po' strana, il cui risultato fu senza dubbio questo, che il direttore generale, ottimo tecnico, innamorato delle grandi soluzioni tecniche, si chiuse nel suo mondo ferroviario, si occupò esclusivamente della soluzione di questo problema tecnico. Tanto più che l'autonomia si tradusse in realtà in una vera assoluta indipendenza nella quale il direttore liberato da ogni vincolo e preoccupato prevalentemente del miglioramento del servizio, non fece tutte quelle economie che sarebbero state doverose, e forse non diede alla questione finanziaria tutto il peso che doveva avere.

5° Un'altra circostanza sopravvenne, strana se volete, ma che ebbe grande influenza. Proprio quando lo Stato assunse le ferrovie, vi fu un aumento anormale di traffico. Nè prima nè poi vi fu aumento di prodotto di oltre 30 milioni, come nei primi anni dell'esercizio di Stato dal 1906 al 1909.

Proprio mentre l'impianto era così deficiente, proprio allora si riversava su di esso un insolito aumento di traffico. Questo fenomeno è molto confortante nel cielo così nuvoloso del bilancio ferroviario. Noi non siamo ancora neanche a venti lire di prodotti per abitante e per anno, il che è pochissima cosa per un paese come l'Italia; ed è precisamente da questo aumento di prodotto che noi possiamo sperare bene per l'avvenire delle ferrovie. Certo è per

che in quel momento il grande aumento di traffico fu una grave difficoltà che si sovrappose alle altre.

Tali, onorevoli colleghi, le condizioni e le circostanze che accompagnarono la nascita delle ferrovie di Stato e influirono sulla loro infanzia. Esse spiegano il risultato che possiamo giudicare oggi come risultato naturale, logico ed evidente. Il problema tecnico ha avuto una piena soluzione e le ferrovie danno oggi un notevole servizio, infinitamente migliore di quello che si aveva dalle Società private. Invece il problema amministrativo e quello finanziario non sono ancora risolti in modo soddisfacente.

Parlerò d'ora innanzi del problema finanziario perchè, in realtà, questo involge il problema amministrativo. È un problema ormai in prima linea nella vita nazionale, ed è giunto il momento di affrontarlo e di coordinarlo alla potenzialità finanziaria del paese.

Domandiamoci dunque, onorevoli colleghi: quali sono i risultati finanziari globali di questo primo periodo? Il risultato finanziario che si è andato delineando prima in un modo incerto, ma poi netto, preciso e sicuro e sul quale non vi può essere alcun dubbio, è questo: che all'aumento notevole dei prodotti del traffico, aumento che corrisponde al confortante sviluppo del paese, si è accompagnata una diminuzione continua dell'utile netto ossia del versamento al Tesoro dello Stato.

Ora che un simile fenomeno, fratello gemello del disservizio, si verificasse nei primi anni dell'esercizio si comprende e si spiega come risultato delle suaccennate condizioni; ma il prolungarsi, come si prolunga, dipende dal modo come è congegnata l'azienda, e come dimostrerò poi delle spese eccessive, volute non solo dalla Direzione ma altresì dal Parlamento e dal paese.

Se si confrontano i risultati finanziari globali del triennio 1906-1907-1908-1909 si ha che in questo triennio i prodotti aumentarono da 403 a 437 milioni ossia di 34 milioni; ma questo aumento di prodotti è stato accompagnato da una diminuzione degli utili da 50 a 23 milioni cioè di 27 milioni.

I nodi vengono sempre al pettine e la verità si fa sempre strada. Cosicché nel 1909, sotto l'impressione di questa rapida diminuzione degli utili netti dell'azienda, si approvò la cosiddetta *legge di sgravio*, la quale sgravò il bilancio ferroviario di parecchi oneri accollandoli al tesoro dello Stato.

Io non discuto tale sgravio che può anche essere giusto; dico però che per confrontare i bilanci antecedenti con quelli del quadriennio successivo del 1909-10 al 1912-13, bisogna tenerne conto, aggravando questi ultimi dello sgravio effettuato.

Ed è precisamente tenendone conto che io, per questi ultimi anni, sono arrivato a risultati globali che non coincidono assolutamente con quelli della Direzione generale delle Ferrovie, che non ne tiene conto. Cosicché mentre nella relazione della Direzione si dà per l'ultimo esercizio 1912-13 un versamento al Tesoro di 27 milioni, io applicando a questo bilancio la legge di sgravio, cioè aggravando questo bilancio dei 31 milioni di oneri onde fu sgravato dalla legge del 1909, arrivo ad un *deficit* di circa quattro milioni.

Questo risultato fu da me detto e scritto parecchie volte sia nei miei modesti scritti sia nei miei discorsi alla Camera e coincide del resto coi risultati ottenuti dall'onorevole Rubini, l'attuale ministro del tesoro.

Siamo dunque giunti a questo punto. E poichè ancora una volta la verità si è fatta strada e ancora una volta questa ulteriore ininterrotta diminuzione degli utili netti, per quanto si cercasse di celarla, è venuta a galla, si è pensato che bisognava pure fronteggiarla e quindi si è cominciato a varare una idea nuova in fatto di finanza ferroviaria. Si è detto e si è stampato e si continua a dire, che le ferrovie sono un pubblico servizio del quale non si deve in alcun modo tener conto del maggiore o minore utile finanziario. Si deve soprattutto tener conto della economia nazionale; si debbono considerare le ferrovie soltanto come strumenti di traffico e di ricchezza; poco importa che gli utili netti dell'azienda continuino a scendere, e magari spariscano!

Orbene, intendiamoci sopra questo punto che è fondamentale. Che le ferrovie sieno realmente uno strumento importantissimo di traffico e di ricchezza nessuno può negare; che non si debba in una azienda di Stato badare unicamente all'utilità netta ed al rendimento finanziario dell'azienda stessa questo è altrettanto evidente ed elementare! Ma che si debba prescindere completamente dall'andamento finanziario di questa azienda e non si debba calcolare neanche all'ingrosso quale sia il sacrificio finanziario globale che lo Stato fa per le ferrovie e quale è l'*imposta speciale ferroviaria* che i contribuenti pagano non per viaggiare o far viaggiare, ma per restare a casa

e per assicurare al paese il servizio ferroviario, questo è un assurdo. Questo significherebbe voler astrarre dalla potenzialità finanziaria del paese, tanto più che non si tratta di limitare il servizio e lo sviluppo delle ferrovie ma solo di contenerlo coll'abolizione di ogni spesa superflua od eccessiva nei giusti rapporti coll'economia e colla potenzialità finanziaria del paese! Ecco perchè giunti a questa situazione finanziaria io credo che un calco o globale debba essere fatto, per chiarire quanto costano le ferrovie dello Stato, agli utenti, in quanto viaggiano o fanno viaggiare, e ai contribuenti, in quanto debbono assicurare questo servizio di prima necessità. (*Bravo!*)

Orbene, ho fatto il calcolo globale; certo in questi calcoli bisogna andar all'ingrosso perchè si tratta di centinaia di milioni. Abbiamo investito nelle ferrovie dello Stato prima del 1905 circa 5,200 milioni i quali costano al contribuente italiano, calcolando un tasso medio del 3.75 per cento, 195 milioni d'interessi annui; se da questa spesa si sottrae il versamento netto delle ferrovie dello Stato (e io concedo anche di tener conto dei 27 milioni di utile netto per quanto abbia osservato prima che si dovrebbe parlare di un *deficit* di 4 milioni) rimane a carico dei contribuenti uno sbilancio passivo di 168 milioni. A questo sbilancio si devono aggiungere i 50 milioni di nuove costruzioni ferroviarie, perchè tutti sanno che da vari anni spendiamo 50 milioni all'anno per nuove linee ferroviarie, milioni che non stanno sul bilancio delle ferrovie, ma stanno sul bilancio dei lavori pubblici; andiamo quindi in totale a 220 milioni.

Se si applica questa somma al bilancio 1912-13, ossia se si confronta questa speciale imposta ferroviaria di 220 milioni coi prodotti del traffico pagati dagli utenti, si arriva a questo risultato: che nel 1912-13 le ferrovie dello Stato sono costate 810 milioni, i quali sono stati pagati in questo modo: gli utenti, in quanto hanno viaggiato od hanno fatto viaggiare, hanno pagato 590 milioni di prodotti del traffico; i contribuenti per non viaggiare, per rimanere a casa e per assicurare il servizio ferroviario dello Stato hanno pagato 220 milioni di imposta speciale ferroviaria; quindi gli utenti hanno pagato il 73 per cento e i contribuenti il 27 per cento! Cifre eloquenti.

Si può fare poi un altro confronto relativo al sussidio chilometrico che il contribuente dà alle ferrovie dello Stato.

Si è parlato e si parla delle sovvenzioni che si danno all'industria privata perchè possa costruire ed esercitare le ferrovie più misere e più meschine, quelle che in genere danno un prodotto lordo al massimo di 7 od 8 mila lire a chilometro. La Camera sa che coll'ultima legge siamo arrivati a dare un massimo di 10,000 lire di sovvenzione chilometrica per queste meschine ferrovie e per 50 anni. Sono grosse sovvenzioni!

Orbene delle cifre suesposte, e ricordando che la rete di Stato è di circa 14 mila chilometri, voi vedete che si giunge a questa conclusione, che mentre noi sovvenzioniamo al massimo con 10,000 lire le rachitiche ferrovie dell'industria privata che hanno 4 o 5 o al massimo 8 mila lire di prodotto per chilometro, il contribuente sovvenziona con lire 15,000 al chilometro le linee della rete dello Stato che hanno in media 44 mila lire di prodotti per chilometro!!

Ed io vorrei dire all'onorevole Merloni che il bilancio ferroviario non è congegnato come egli diceva, cioè che questi risultati si ottengono perchè non si tiene conto del sacrificio che fa il bilancio ferroviario per le altre Amministrazioni dello Stato. No, onorevole Merloni, le altre Amministrazioni pagano il loro trasporto e questi pagamenti fatti dalle altre Amministrazioni dello Stato figurano realmente come debbono figurare come entrate nel bilancio dello Stato.

Orbene, perchè io faccio questo ragionamento? Perchè ho istituiti questi colcoli? Lo faccio per arrivare ad una considerazione semplicissima, e cioè, che in Italia questo concetto fondamentale, che i contribuenti debbono sacrificarsi per assicurare il servizio ferroviario dello Stato, è già applicato in un modo larghissimo: voi vedete quale enorme contributo si è chiesto in Italia al contribuente per assicurare il servizio di Stato.

Non voglio fare confronti con l'estero: nei miei primi studi ferroviari io mi dilettao molto con i confronti tra le ferrovie italiane e le ferrovie estere; ma ormai sono arrivato a questa conclusione, che i confronti conducono a risultati molto incerti, perchè le condizioni sono tante diverse, e perchè si tratta di amministrazioni così complicate, che questi confronti non hanno un grande valore. È certo però che in nessun altro paese i contribuenti pagano una imposta ferroviaria così grande, la quale anche tenendo conto delle speciali e diffi-

cili condizioni del paese è ormai giunta ad un limite massimo ed enorme.

Orbene se questa è la situazione finanziaria e questa è certamente, perchè io non credo che si possa giudicare nelle grandi linee il problema finanziario, se non in questo modo, noi ci domandiamo: chi è il colpevole? e per non adoperare parole grosse, non parliamo di colpe, parliamo di responsabilità. Ebbene quali sono i responsabili?

Prima la Direzione generale, poi il Parlamento, i singoli deputati ed il Paese! E lo dimostrerò.

Quanto alla Direzione generale ho già detto che essa è troppo tecnica e troppo poco finanziaria.

Io ho sentito l'onorevole Chiaraviglio e l'onorevole De Vito nel suo bel discorso, per quale gli faccio i miei rallegramenti, parlare dell'eccesso di spese dell'Amministrazione delle ferrovie. È un argomento che fu altra volta trattato alla Camera e sul quale siamo perfettamente d'accordo, onorevoli colleghi. L'ho detto prima, tutto ciò è un portato naturale della persona che abbiamo messo a capo delle Ferrovie di Stato; un tecnico illustre, che prima di tutto, badiamo bene, aveva come sacrosanto dovere quello di far funzionare le ferrovie e le ha fatte funzionare. Egli ha assolto questo supremo dovere non molto facile dato lo stato miserando delle reti sociali. Ma è certo che il sentimento, l'anima finanziaria non vibra a sufficienza nella Direzione delle ferrovie. Siamo d'accordo che l'azienda troppo farraginoso va resa più semplice, va coraggiosamente riordinata con concetti più semplici, con maggiore responsabilità individuale, con efficaci economie.

Non parlerò di lavori perchè i colleghi De Vito e Chiaraviglio hanno parlato tanto di questo argomento. Potrei accennare a certi lavori strani ed eccessivi che si fanno coi fondi patrimoniali; accennerò per esempio solo alla distruzione della stazione di Milano. A Milano si distrugge completamente la stazione, si fa *tabula rasa*. Non ho mai visto una cosa simile in nessuna capitale di Europa; le ho visitate tutte e mi sono anche occupato un po' del loro servizio ferroviario.

A Parigi, Vienna, Londra voi trovate qua una stazione, poco lungi un'altra. Noi distruggiamo completamente la stazione principale a Milano, la quale a mio modo di vedere doveva essere mantenuta; e questa distruzione costa parecchie decine di milioni che avrebbero potuto essere rispar-

miati. Nè questa nè altre spese che si fanno sui fondi patrimoniali sono giustificate; credo che si potrebbe essere più guardinghi, andare più adagio. Io vedo qui il risultato logico dell'indirizzo generale del direttore Bianchi, che ha nel suo concetto le ferrovie tedesche dai grandi impianti. Tutti sanno che vi sono due indirizzi: l'inglese, che ha questo concetto fondamentale: servizi rapidissimi, spedizioni velocissime, treni celeri, impianti numerosi scentrati pratici ed economici senza lusso e senza superflue grandiosità. L'indirizzo tedesco ha invece un concetto fondamentale diverso: impianti enormi, stazioni enormi, tutto colossale. Ma non bisogna dimenticare che in Germania tutto costa meno che da noi, sia per il buon mercato dei metalli, del carbone, come anche per le condizioni orografiche e idrografiche.

Non so quindi se l'accostarci alle soluzioni grandiose degli impianti tedeschi come andiamo facendo sia proprio opportuno per noi. Anzi ne dubito forte.

Ma su questo punto, ossia sulla necessaria maggiore modestia nelle spese e negli impianti io non voglio fermarmi più oltre perchè è stato illustrato così bene dagli altri colleghi. Vorrei invece fermarmi sopra un altro punto che i colleghi non hanno toccato affatto, vale a dire: Parlamento e paese che cosa hanno fatto? Non hanno essi alcuna responsabilità? Io credo che il Parlamento ed il paese abbiano una notevole responsabilità.

Come l'hanno anche i singoli deputati che sia privatamente sia collettivamente hanno sempre spinte e votate spese ferroviarie eccessive ed anche inutili.

Ieri l'onorevole Reggio in un discorso molto equilibrato diceva: noi abbiamo le arterie principali della nostra rete ferroviaria che sono deboli rispetto all'aereosciuto traffico. È perfettamente vero: le linee fondamentali, le spine dorsali della rete sono ancora deboli; ma perchè? Perchè noi con la nostra politica invece di rafforzare quelle linee abbiamo deliberato la costruzione di tante altre linee, molte delle quali non voglio dire inutili, ma certo assai meno utili e passive. Invece il primo compito nostro sarebbe stato quello di rafforzare le spine dorsali, le linee principali. Un bel giorno ci abbiamo pensato, ed allora... sembra uno scherzo, abbiamo cominciato con quella che era meno urgente... la direttissima Roma-Napoli.

Ora io dico: nulla di più santo, di più

giusto, di fare dei sacrifici per collegare il nord al sud; nulla di più giusto di collegare Roma con Napoli; ma io mi domando: come è stato applicato questo concetto? Era proprio necessario per collegare Roma con Napoli di votare la direttissima Roma-Napoli? Io debbo dire di no. (*Commenti — Interruzioni*).

Queste sono cose grosse, onorevoli colleghi; e quando io sento parlare di pochi milioni di economia negli uffici io penso a queste cose affermandone la gravità, e mi sento confortato dal consenso di quanti qui dentro s'intendono di servizio ferroviario. Io credo che la linea attuale Roma-Napoli si sarebbe potuta rettificare e rinforzare nell'armamento con una spesa all'incirca di quaranta milioni, ciò che avrebbe condotto allo stesso risultato che otterremo spendendo quasi 180 milioni e più per questa direttissima. Sono 140 milioni circa che si potevano risparmiare, ed io li avrei impiegati a fare il doppio binario fra la Spezia e Ventimiglia e credo che sarebbero stati impiegati molto meglio. (*Commenti*).

Oggi si va a Napoli da Roma in quattro ore circa; rettificando la linea, cambiando l'armamento, spendendo cioè come dissi all'incirca 40 milioni per modificare la linea e per mettere delle rotaie più forti, delle rotaie da 50 chili, credo che si sarebbe potuto andare a Napoli in tre ore e un quarto.

Con la direttissima si andrà a Napoli in due ore e mezzo, quindi si risparmieranno tre quarti d'ora.

Ora domando a voi, onorevoli colleghi, se per risparmiare tre quarti d'ora fra Roma e Napoli si doveva affrontare la maggior spesa di 140 milioni! Chi è responsabile, se non il Parlamento?

PERRONE. Quando io ne parlai alludevo al continente e non a Napoli! Perchè il Mezzogiorno non si ferma a Napoli, anzi comincia di lì!

ANCONA, *relatore*. Onorevole Perrone, ella mi dà lo spunto per un altro esempio. Andiamo più in giù, andiamo in Sicilia.

Quando noi abbiamo voluto migliorare le comunicazioni colla Sicilia — ed anche questo era doveroso — abbiamo istituito il servizio della navigazione di Stato. Per quello squilibrio così strano, che succede tanto spesso nelle deliberazioni, e specialmente nelle spese pubbliche, del nostro paese, abbiamo votato un servizio di Stato che si basa sopra questo concetto: viaggiare molto rapidamente, viaggiare a venti nodi! Ora venti nodi nel Mediterraneo per una

simile comunicazione, io credo che sia un assurdo. E questi venti nodi, che sono stati votati dal Parlamento, sono la causa, non solo prima, ma la causa unica, di quel *deficit* che è rappresentato dall'azienda della navigazione dello Stato.

CIUFFELLI, *ministro dei lavori pubblici*. Non si viaggia più a venti nodi, onorevole Ancona. La velocità è stata diminuita!

DI PALMA. Ma il *deficit* esiste lo stesso, perchè si viaggia a velocità minore con piroscafi da venti nodi.

ANCONA, *relatore*. Ora, onorevole ministro, non si può esprimere una condanna più severa della navigazione di Stato di quella che ella esprime in questo momento con questa frase.

Me lo creda, costruire delle navi che data la linea dovevano essere a piccolo tonnellaggio e pretendere i venti nodi, significava sacrificare il maggior posto alle caldaie ed alle macchine. Così avvenne. E questi piroscafi portano così poco carbone, che quando andarono in crociera per la guerra di Libia, se ne dovette mettere nei saloni! Così non si serve la Sicilia, ma si sciupa il danaro.

Ricordo che allora ho scritto un modesto articolo su queste navi ferroviarie e dicevo che il giorno in cui il Parlamento ha votato queste navi ferroviarie poteva pure, spendendo meno, votare un articolo di legge così concepito:

« Articolo unico. — Tutti gli italiani possono viaggiare *gratis* e trasportare merci *gratis* sulle linee marittime di Stato, e, per favorire il movimento dei forestieri, anche gli stranieri hanno libero passaggio sui piroscafi dello Stato ».

E rimanevano disponibili oltre 300 mila lire per dare il pranzo *gratis* a tutti i passeggeri.

Ora, onorevoli colleghi, questi bastimenti sono specificati in una legge votata dal Parlamento, la stessa legge che stabiliva un servizio speciale...

SONNINO SIDNEY. La colpa è del Governo che ha proposto questi provvedimenti!

ANCONA, *relatore*. ...fra Napoli e Messina a fianco del servizio dei treni diretti lungo la costa. Strano, ma vero.

Io non dico di chi sia la colpa, onorevole Sonnino. Il filo logico del mio ragionamento è che siccome nei discorsi di ieri e di oggi ho sentito addossare tutte le responsabilità alla Direzione generale delle Ferrovie, mentre riconosco che anch'essa è colpevole di questo stato di cose, debbo anche riconoscere

che il Parlamento ha votato parecchie leggi ferroviarie che pesano troppo sul bilancio e rappresentano perdite notevolissime.

DI PALMA. Il tipo di bastimento non è stato stabilito dal Parlamento.

ANCONA, *relatore*. Onorevole Di Palma, non facciamo di queste disquisizioni; lei che n'è maestro in materia navale mi insegna che la spesa grossa della navigazione proviene dalle ventimiglia come appunto dissi.

DI PALMA. Sì, ma sono due gli errori: e uno è appunto quello del tipo della nave che fu scelto da tecnici, che lo andarono a studiare in Inghilterra.

PRESIDENTE. Ma non facciamo dialoghi!...

ANCONA, *relatore*. Noi, in certe questioni, ci illudiamo di essere dei miliardari, copiamo senz'altro gli inglesi, ed abbiamo creduto che si potessero adottare le stesse velocità che gli inglesi adottano per le comunicazioni fra le loro isole e col continente! Pretesa assurda! E siccome le lezioni non ci servono mai, un anno o due dopo abbiamo votato le linee celeri di Egitto e siamo ricaduti nello stesso errore, dei venti nodi troppo lussuosi!

E quanti altri esempi potrei citare, onorevoli colleghi! Potrei citare gli esempi di altre linee che sono state votate dal Parlamento e che avrebbero dovuto essere sospese, o che, per lo meno, si sarebbero dovute fare in seguito.

E dovrei inquietare parecchi miei colleghi, perchè trattasi di errori che sono distribuiti in tutta Italia dal Nord al Sud.

Ad esempio, esiste adesso una questione di un'altra direttissima; la Bergamo-Milano. Tra Bergamo e Milano le comunicazioni ci sono, sono comode, e frequenti; eppure si domanda un'altra direttissima, e questa direttissima deve essere sovvenzionata dallo Stato, e si chiede che lo Stato sovvenzioni questa direttissima con oltre mezzo milione all'anno, danneggiando le sue linee. Dunque lucro cessante e danno emergente e tutto ciò per risparmiare dieci minuti, al massimo un quarto d'ora sui quarantacinque chilometri fra Milano e Bergamo!!

Non parlo di quella che, secondo me, è una illusione, della Cuneo-Ventimiglia, una linea che costerà, compreso lo spostamento della stazione di Cuneo, 100 milioni all'incirca. Comprendo lo spostamento di questa stazione. Si dice: sarà anche una linea che sarà utile. Già! Tutto è utile! Ricordo che in una adunanza di professori del Politecnico di Milano si propose di fare un corso

speciale di giapponese, perchè siccome nel Giappone le industrie si sviluppano i nostri giovani possono trovare impiego laggiù. Ora, siccome i nostri giovani sono congestionati di lavoro e di lezioni, si è fatto osservare a questo professore che era, sì, un corso utile, ma che non si poteva fare, data la ristrettezza del tempo di cui potevano disporre gli alunni. Evidentemente non c'era equilibrio fra l'utilità e la spesa di tempo e di danaro.

Onorevoli colleghi, la questione è questa: non basta dire che una linea è utile, ma bisogna che la spesa sia in relazione alla sua utilità. E quanti esempi potrei citare, se non avessi paura di fare arrabbiare i nostri colleghi! A Perugia, nelle Marche, ecc. E la direttissima Milano-Genova?

Sapete che cosa è successo per questa direttissima? Si è vista una grande, patriottica, nobilissima città, insorgere per difendere un suo tracciato, che richiedeva allo Stato una maggiore spesa di trenta o quaranta milioni almeno, senza raggiungere nessun risultato... È così... purtroppo.

L'onorevole Nofri è al corrente di questa questione. Io non so a che punto stia, nè se quella nobilissima città abbia desistito dalla sua opposizione, che è stata lì lì per accollare alle Ferrovie una spesa di trenta o quaranta milioni di più per una linea senza ottenere assolutamente nessun risultato, nè tecnico, nè politico.

Ora, onorevoli colleghi, domando una cosa semplicissima: queste responsabilità di chi sono? Voi vedete che qui non si tratta di pochi milioni, si tratta di centinaia di milioni, e se io dovessi completare la serie, e tirare le somme di tutte le spese ferroviarie eccessive votate dal Parlamento, non so a quali cifre si arriverebbe!

Ed i biglietti ridotti alle falangi d'impiegati, di funzionari, di Commissioni chi li ha votati se non il Parlamento, eccedendo come tutti riconoscono e sottraendo al bilancio legittimi introiti?

E i deputati singolarmente non pretendono forse spesso lavori ferroviari, ampliamenti di stazioni, treni e fermate non sempre giustificate? Inutile negare... è così.

E tutti questi sforzi e tutte queste enormi spese le facevamo senza curare le spine dorsali principali del nostro paese, tanto vero che la Porrettana è in quella bella condizione che tutti sanno; una condizione che di giorno in giorno diventa più grave, addirittura pericolosa. E la linea Genova-Milano soltanto, quando saranno

fatti i nuovi lavori, sarà in condizioni tali da poter soddisfare al proprio traffico. Ecco la politica ferroviaria del paese e del Parlamento!

E tutti chiedono e sempre!

Ieri, per esempio, l'onorevole Bonardi, che ha fatto senza dubbio un notevole discorso, domandava i freni Westinghouse su tutti i treni!

E l'onorevole Bonardi partiva da un punto di vista igienico: voleva salvare un po' da fatiche eccessive i ferrovieri. Ora, onorevole Bonardi, sopra 164,000 treni-chilometri al giorno ne abbiamo 145,000 col Westinghouse; quindi circa l'80 per cento! e aumentare questa alta percentuale sarebbe assolutamente un lusso inutile.

Così si dice dei blocchi che pure richiedeva l'onorevole Bonardi.

Di blocchi noi ne abbiamo fatti moltissimi, servono per le linee a grande traffico e le abbiamo ormai su oltre 800 chilometri. Ne faremo altri. Ma andiamo adagio. Ed ho ricordato quanto disse l'onorevole Bonardi, appunto per arrivare alla conclusione che dal Parlamento e dal Paese e dai singoli deputati sorgono continuamente ogni giorno, ogni ora, voci che conducono a nuovi aggravii per il già oberato bilancio delle ferrovie.

E mentre io mi riservo una brevissima conclusione generale alla fine del mio modesto discorso, passo ora a poche considerazioni sulle pensioni, perchè io devo rispondere all'onorevole Gasparotto e all'onorevole De Vito.

Gli onorevoli Gasparotto e De Vito hanno chiesto che siano aumentate le pensioni anche ai vecchi pensionati delle ferrovie, cioè a dire che sia aumentata la pensione anche a coloro ai quali la pensione stessa fu liquidata prima del 30 giugno 1913. È questa una domanda naturale, una domanda che, specie da parte dei deputati, si spiega facilmente, dato l'interesse di molti agenti ferroviari a vedere aumentate le loro pensioni, che come tutte le altre soffrono del caro vivere più ancora degli stipendi in vigore.

Ora, io devo dichiarare all'onorevole Gasparotto e anche all'onorevole De Vito, che sarei ben contento di poter sostenere la loro tesi che è senza dubbio simpatica, mentre quella del relatore della Giunta del bilancio è invece antipatica, dovendo resistere a tale domanda che non è in alcun modo giustificata. Ma devo fare il mio dovere.

Io mi proverò in poche parole di spiegare

questa mia affermazione all'onorevole Gasparotto che a sostegno della sua tesi disse che i vecchi pensionati hanno diritto all'aumento della pensione facendo le seguenti affermazioni: il fondo delle pensioni è ricco, essi hanno contribuito a tale ricchezza; essi hanno quindi diritto di goderne ossia di avere aumentate le proprie pensioni!

Orbene, onorevole Gasparotto, quando lei parlava, io mi sentivo umiliato, perchè la parte della mia relazione che ho scritto e riscritto parecchie volte, e nella quale ho cercato di essere chiaro perchè si trattava di un argomento difficile, è precisamente quella che riguarda il fondo delle pensioni ferroviarie. Evidentemente se una persona così intelligente come lei non ha capito, ciò vuol dire che non fui chiaro!

Io mi sono sforzato di sfatare questa leggenda che corre per il paese, che il fondo delle pensioni ferroviarie è ricco. È una leggenda, la quale si fa correre naturalmente ad arte. Cercherò di spiegarmi chiaramente e comincio col ricordare che le pensioni ferroviarie si basano, molto correttamente, sul sistema della *riserva matematica*, lo stesso sistema sul quale si basa l'Istituto nazionale delle assicurazioni dello Stato. È il sistema giusto, è il sistema corretto, il quale prevede gli obblighi che un fondo pensioni avrà nell'avvenire, e prescrive che la riserva matematica debba essere sempre completa, ed avere ogni giorno il corrispettivo *attuale* di questi obblighi futuri.

Questo significa avere la riserva completa.

Quando si discusse in questa Camera il monopolio delle assicurazioni, io ho combattuto il monopolio delle assicurazioni presentato dall'onorevole Nitti; ma su un punto eravamo perfettamente d'accordo con l'onorevole Nitti, e cioè che non si dovessero avocare allo Stato che i portafogli delle compagnie di assicurazioni aventi la riserva matematica completa, e che l'Istituto nazionale delle assicurazioni dovesse basarsi come su realtà si basa sopra questo concetto della riserva matematica completa.

Nessuna neanche minima divergenza su questo punto fondamentale fra i fautori e gli oppositori della legge!

CASALINI. Questo non fu fatto!...

ANCONA, *relatore*. Sì, fu fatto!... Se non completamente... quasi. Ad ogni modo, era ed è un concetto teorico perfettamente giusto.

Ora, onorevoli colleghi, noi dobbiamo applicare al fondo pensioni ferroviarie lo stesso concetto che è il solo concetto sano, mentre è da condannare il concetto delle pensioni dei funzionari dello Stato, il quale non è basato sopra nessuna riserva matematica, e riserva quelle tali sorprese che voi tutti conoscete.

CIUFFELLI, *ministro dei lavori pubblici*. Ma il concetto è diverso!...

ANCONA, *relatore*. Sì, il concetto è perfettamente diverso, ma è errato. Da tanto tempo c'è una Commissione che studia per riformare le pensioni dello Stato. Si è detto anzi che esse sarebbero passate all'Istituto Nazionale, ma ancora non se ne è fatto nulla, e la questione delle pensioni di Stato, del debito vitalizio, diventa ogni giorno più grave.

L'onorevole De Vito è nel mio ordine di idee. Egli ha difeso il concetto della riserva matematica completa; egli ha detto che noi abbiamo già una grossa deficienza nella riserva matematica. Ed ha ragione; invece l'onorevole Gasparotto ha forse equivocato quando ha osservato la tabella che è annessa al disegno di legge. Quella tabella, onorevole Gasparotto, non è che un conto di cassa, non è il conteggio tecnico della riserva matematica; e quando ella ha detto che vi sono ogni anno 23,000,000 di eccedenze negli introiti, mi permetta di dire che ha preso equivoco, perchè queste eccedenze di introiti hanno un ufficio ben diverso. Quei 23 milioni non sono che la riserva matematica che si deve accantonare per far fronte agli impegni futuri, aumentata della quota di reintegro di quel *deficit* della riserva stessa che l'onorevole De Vito ha calcolato in 400 milioni.

Ho sott'occhio i calcoli della Commissione presieduta dall'onorevole Saporito e fatti dall'attuario Toia, che è uno dei migliori che noi abbiamo in Italia. Essi stabiliscono una deficienza della riserva matematica di circa 240,000,000 nel 1901. Vede onorevole Gasparotto, che razza di ricchezza!

Ora, voi comprendete quale è il giuoco di questa deficienza e dei mancati interessi. Di fronte a una simile deficienza madre, dirò così, si va costituendo ogni anno una deficienza figlia rappresentata dai mancati interessi di questa somma. È vero che noi, per rimediare a questa deficienza, abbiamo votato nel 1903 un due per cento sui prodotti lordi del traffico; ma questo due per cento, l'ho detto nella relazione, non può servire che in parte al reintegro, perchè in parte va a migliorare il trattamento delle pensioni.

Il reintegro ha potuto colmare le crescenti deficienze per interessi mancanti? Ha potuto altresì colmare una parte della deficienza del capitale? Io non lo so. Lo dirà il bilancio tecnico ossia il calcolo della riserva matematica che verrà fatto dalla Commissione d'attuari prevista nell'articolo 2 di questa legge. Ma data la deficienza calcolata nel 1901 di circa 240 milioni, che per soli interessi producevano annualmente un'ulteriore deficienza di circa 10 milioni, è certo che noi abbiamo tuttora un grosso seppure imprecisato *deficit* nel fondo pensioni. Come si può sostenere che il fondo pensioni sia ricco? Esso è indebitato di fronte agli obblighi da esso assunti verso gli agenti delle ferrovie. Noi a poco a poco stiamo reintegrando il suo debito, e questo aumento di pensioni che noi facciamo oggi, lo facciamo con uno strappo alla velocità di questa reintegrazione, lo facciamo rallentando il processo di reintegrazione.

Noi attendiamo adesso dalle Società ferroviarie un certo gruzzolo di milioni per accelerare il reintegro. Quanti anni durerà tale reintegro? Non lo so! Ma certo saranno molti!

Diceva l'onorevole Gasparotto che i vecchi pensionati hanno diritto all'aumento delle pensioni. Io non tratto la questione giuridica. Non sono giurista, non me ne intendo di questioni giuridiche; ma parecchi colleghi hanno detto che tale questione non esiste, e che non hanno alcun diritto. Ma in linea tecnica, onorevole Gasparotto, come mai può ella parlare di diritti di questi pensionati? Essi hanno avuto delle pensioni che sono superiori a quelle che avrebbero dovuto avere in rapporto alle loro ritenute.

GASPAROTTO. Ma i vecchi pensionati hanno continuato a migliorare il fondo delle pensioni.

ANCONA, *relatore*. Non è così, onorevole Gasparotto. Il fondo delle pensioni presenta un grosso *deficit*, e gli attuali pensionati non hanno in alcun modo contribuito alla ricchezza di questo fondo, ricchezza che non esiste e non hanno quindi nessun diritto.

Come ho già detto essi ebbero liquidate le pensioni contrattuali in misura assai maggiore a quella che sarebbe corrisposta alle loro ritenute. Ed invero fino al 1902 il loro trattamento di pensione costava il 14.50 per cento degli stipendi, e la loro ritenuta non era che del 3 per cento. Si vide allora che la ritenuta era troppo bassa e fu aumentata prima al 4 e poi al 5 per cento. Essi

davano meno di quanto dovevano. Come si può sostenere che furono defraudati?

A me non piace essere così severo, nè resistere in questo modo, ma devo compiere il mio dovere e dire tutta la verità! Ed io osservo al valoroso amico De Vito che in alcune affermazioni del suo bel discorso egli è stato forse un pochino incongruente, poiché mentre da un lato difendeva la riserva matematica e la rigidità finanziaria, dall'altro chiedeva anch'egli qualche concessione ossia qualche strappo a tale rigidità per gli anziani e pei vecchi pensionati. (*Interruzioni — Commenti*).

L'onorevole De Vito ha avuto un piccolo battibecco col ministro dei lavori pubblici circa i contributi degli agenti. Ora la più bella prova che questi contributi erano insufficienti per le pensioni che si liquidavano loro, è quanto dissi testè e cioè, che nel 1902, si è dovuto aumentare il contributo degli agenti, perchè con quello che davano non si poteva continuare a servire la medesima pensione.

Spero di aver convinto l'onorevole Gasparotto. Ma debbo dire francamente: la Giunta generale del bilancio si è talmente fatta rigida custode di questa riserva matematica ed ha soppresso l'articolo 8 di questa legge che era uno strappo a questa rigidità.

E qui cade acconcia l'osservazione che quando lo Stato assume dei servizi finanziari, deve applicare i medesimi concetti di rigidità finanziaria consacrati dalla lunga esperienza delle Società private.

In finanza nè dai privati nè dallo Stato nulla si crea e nulla si distrugge come nelle scienze naturali, e noi dobbiamo attenerci a questi principi.

So bene che molti sostengono che lo Stato non ha bisogno di riserve matematiche, perchè la sua più sicura riserva è la tasca del contribuente! Ma questa è finanza allegra, ed io, sicuro interprete del sentimento della Giunta generale del bilancio e in perfetto accordo col ministro dei lavori pubblici, mi oppongo per quanto sta in me a che siano fatte concessioni di questo genere.

Quando il calcolo molto lungo e complicato del *deficit* si sarà fatto avremo la prova matematica di queste deficienze, e allora anche l'onorevole Gasparotto non insisterà più nelle sue proposte.

Vengo ora all'ultimo punto. Un'osservazione dell'onorevole Chiaraviglio mi costrinse ad uno scatto, del quale le chieggo scusa, ottimo amico, quando alzatomi in

piedi, gli dissi: non è lecito fare certe osservazioni. Io mi sentii colpito quando l'onorevole Chiaraviglio criticando l'aumento delle tariffe dei trasporti a piccola distanza affermava che in questo modo andiamo ad aumentare il prezzo delle derrate alimentari per le grandi città a tutto danno delle classi popolari, ad affamare le città. Ora, onorevoli colleghi, ciò è assolutamente insussistente. E mi spiego.

Voi conoscete la proposta: si vogliono aumentare le tariffe per i trasporti a piccole distanze e a carri completi; quelli che vanno dai 5 ai 26 chilometri con una sovratassa che da 44 centesimi per tonnellata sino a cinque chilometri va poi decrescendo e scompare dopo il 26° chilometro. È logico questo concetto fondamentale come è stato applicato? Sì, esso è logico.

In Italia le tariffe sono tutte basate sul concetto della tariffa differenziale. Le grandi distanze sono favorite. C'è il convincimento che il diminuire la tariffa per le grandi distanze sia tutto a vantaggio degli speditori. Non è vero, è anche a vantaggio delle ferrovie perchè senza di ciò non potrebbero arrivare a quelle distanze.

Ma è la piccola distanza che ci interessa, e qui sono da considerarsi tre prezzi: il prezzo della concorrenza, ossia del trasporto colla trazione animale; il prezzo del trasporto ferroviario; e il costo del trasporto ferroviario. Evidentemente la disposizione logica naturale dovrebbe essere: più alto di tutti il prezzo della concorrenza, poi il prezzo del trasporto ferroviario, poi il prezzo del costo ferroviario. La differenza tra il prezzo ed il costo del trasporto ferroviario dovrebbe essere l'utile delle Ferrovie.

Ora in Italia la situazione è questa: che il costo è per le piccole distanze non già inferiore ma superiore al prezzo. I trasporti a 5, 10 o 20 chilometri rappresentano per ogni carro completo una perdita per le Ferrovie di parecchie lire, anzi secondo la Direzione il trasporto d'un carro completo a soli dieci chilometri darebbe fra nolo del carro, spese di manovre, ecc. una perdita di circa otto o dieci lire.

Ora che precisare tale perdita in lire e centesimi sia difficile è evidente; ma che la perdita ci sia e grave non può essere dubbio, com'è sicuro che è maggiore per le distanze minori. Si tratta quindi colla proposta sovratassa non già di togliere, ma soltanto di diminuire una perdita notevole, che per l'aumento dei materiali e

della mano d'opera era andata crescendo, così com'è andato crescendo il costo della concorrenza a trazione animale.

I trasporti più sovratassati ossia quelli sotto i cinque e fino a dieci chilometri sono forse numerosi? No! Sono assolutamente eccezionali. Ad esempio, il trasporto a soli cinque chilometri si può dire sia addirittura eccezionalissimo.

Ed invero le merci spedite dal porto di Genova fanno capo a Sampierdarena, o alla stazione di Brignole. Da qualunque punto del porto di Genova fino a Sampierdarena, o fino a Brignole, si costeggia oltre alla distanza reale di tre chilometri, una distanza virtuale di altri sei chilometri; ne viene che solo per arrivare ai due punti di partenza le merci pagano per nove chilometri e quindi sono al di là della sovratassa massima che è determinata per cinque chilometri, mentre per nove chilometri la sovratassa è già ridotta a trentasei centesimi per tonnellata.

Il porto di Venezia non ha spedizioni a cinque chilometri, perchè Mestre è a nove chilometri da Venezia. Quindi queste spedizioni a cinque chilometri sono assolutamente eccezionali. È certo però che fra 10 e 20 chilometri ve ne sono molte, ma per questa distanza la sovratassa è già ben ridotta. Per esempio, Sestri Ponente è distante da Genova sei chilometri e mezzo. Se a questi si aggiungono i sei chilometri di distanza virtuale, si arriva a 12 chilometri e mezzo, cosicchè una tonnellata di carbone avrebbe da Genova a Sestri un sovrapprezzo di 22 centesimi su un valore di lire 33 all'incirca!

Quanto poi all'osservazione dell'onorevole Chiaraviglio a proposito delle derrate alimentari per le grandi città che, secondo lui, sarebbero rincarate da questa sovratassa, gli osservo che esse dalle piccole distanze arrivano alla città coi carri a trazione animale. Evidentemente non si spediscono derrate a carri ferroviari completi in un limite nel quale il produttore agricolo può arrivare coi suoi mezzi di trasporto. E così succede realmente. L'osservazione non è dunque affatto giusta!

Ed ora concludiamo.

Nel mio discorso ho voluto sostenere il concetto che le ferrovie dello Stato si trovano ormai in uno stadio tale in cui è necessario considerarle soprattutto dal lato finanziario, onde decidere quanta parte della ricchezza nazionale vogliamo devolvere a questo, che è senza dubbio un pro-

blema fondamentale, ma che non è l'unico, poichè tanti altri ve ne sono in questo momento che altamente ed urgentemente interessano.

Molte leggi attendono i fondi, molte provvidenze sociali sono chieste al Parlamento, soprattutto dalle classi meno abbienti.

Ora, quale politica ferroviaria dobbiamo fare? Ho scritto nella mia relazione: qual'è il piede di casa ferroviario consono alla nostra potenzialità finanziaria? Credo che il nostro piede di casa sia ora troppo lussuoso, credo che dobbiamo spendere meno per le ferrovie, per un giusto equilibrio e dare invece di più per altri bisogni sociali. La Commissione che si deve nominare ha appunto il compito di indicare quale debba essere il posto e l'ampiezza che nella finanza, italiana devono occupare le ferrovie.

L'onorevole Cavagnari ha detto che vi sono anche troppe Commissioni per doverne creare un'altra. Orbene, non si è nominato che una sola Commissione ferroviaria: la Commissione Finali del 1911, di cui faceva parte l'onorevole Alessio; ma questa doveva occuparsi soltanto dell'ordinamento della azienda ferroviaria e nel mandato conferitole era detto tassativamente che non si dovesse occupare del controllo parlamentare, nè del bilancio delle ferrovie.

Vedete dunque, onorevoli colleghi, che questa Commissione, che deve risolvere una grave questione ferroviaria, ha un campo completamente diverso da quella del 1911.

La questione della vigilanza parlamentare sempre aperta ed insoluta, perchè la Commissione di vigilanza non ha mai funzionato, deve essere risolta.

La questione sempre sospesa del Ministero delle comunicazioni o delle ferrovie deve essere risolta. La Commissione parlamentare deve occuparsi appunto di queste questioni, e specialmente di finanza, ossia precisamente di quanto fu precluso alla Commissione Finali.

Si tratta, onorevole Nofri, per la Commissione parlamentare di affrontare il nostro problema ferroviario in tutta la sua ampiezza e perciò non basta occuparsi delle ferrovie dello Stato, ma bisogna occuparsi anche delle ferrovie che concediamo a spizico, senza regola, senza coordinamento, senza concetti organici e senza un piano regolatore, all'industria privata (1), e che

pure ci costano circa 40 milioni all'anno di sovvenzioni.

E poichè ho toccato questo argomento, aggiungerò poche parole. L'onorevole Murialdi, considerando ieri il problema ferroviario in tutto il suo complesso ossia anche colle ferrovie secondarie dell'industria privata, fece una proposta coraggiosa. Per la prima volta ho sentito proporre alla Camera italiana che si mantengano le spine dorsali della rete ferroviaria, cioè circa 6000 chilometri allo Stato e che si dia tutto il resto all'industria privata. (*Interruzioni*). Il concetto non è nuovo poichè formò oggetto della proposta del senatore Breda nel 1903. Ma vorrei chiedere all'onorevole Murialdi: che cosa farebbe del personale? Questo è lo scoglio! Non si tratterebbe di cedere piccolissimi tratti (per lo più raccordi) come si fa ora senza personale, ma di cederle 7 od 8 mila chilometri e molte migliaia di agenti. Mi pare davvero difficile che l'industria privata voglia assumerlo ed è ancor più difficile che il personale voglia passare ai privati. Questo concetto andava affrontato nel 1905, e rappresentava forse la giusta soluzione del nostro problema ferroviario! Oggi è infinitamente più difficile, direi quasi politicamente impossibile e me ne dolgo. Piuttosto per rimanere in un campo più pratico si potrebbe estendere il servizio economico, su molte e molte linee di piccolo traffico. Ed anche qui quali scogli! Pensi, onorevole Murialdi, che sino dal 1907 esiste una Commissione (legge 30 giugno 1906) che dovrebbe classificare le linee in principali e secondarie e che ancora non ha classificato niente, perchè nessuna linea vuol essere classificata come secondaria; e quando si tenta di farlo, piombano a Roma i relativi deputati a reclamare che la sia mantenuta fra le principali a servizio normale.

Ho finito e ringrazio la Camera dell'attenzione di cui ha voluto onorarmi anche in questa circostanza.

Onorevoli colleghi! Io ho finito. È assolutamente necessario che questa volta si affronti il problema in tutta la sua ampiezza, e con meditate audacie e fermezze.

Per le ferrovie già aperte all'esercizio, o che si presume si possano aprire entro il corrente luglio, lo Stato corrisponderà la sovvenzione annua complessiva di circa 21 milioni.

Tenuto conto delle linee in costruzione e dei termini assegnati per la loro ultimazione, si presume che nell'esercizio 1919-20, l'onere dello Stato per sovvenzioni governative a ferrovie concesse all'industria privata raggiungerà la somma di circa 39 milioni.

(1) La rete ferroviaria esercitata dall'industria privata misurava al 31 dicembre 1913 la lunghezza complessiva di chilometri 4.072.

È necessario, perchè il mondo guarda, e giudica che le nazioni sono grandi non quando vincono le battaglie militari, ma quando vincono queste battaglie civili. L'indice più sicuro della civiltà di un popolo è il grado di perfezionamento che sa raggiungere nei servizi civili, nei grandi servizi pubblici, tra le cui pieghe si annidano le insidie pericolose negli usi e negli abusi del pubblico danaro, spiriti maligni, tarli roitori e snervatori delle più sane e feconde energie. Ed è con cuore ed affetto di figlio devoto che io auguro e confido che troveremo il coraggio per risolvere questa e le altre maggiori questioni che incombono sulla vita nazionale, onde la nostra cara, sacra patria più rapidamente e velocemente ascenda su su per l'erta dolorante del benessere e della civiltà! (*Vivissime approvazioni — Vivi applausi — Moltissimi deputati vanno a congratularsi con l'oratore.*)

PRESIDENTE. Il seguito di questa discussione è rimesso a domani.

Presentazioni di relazioni.

PRESIDENTE. Invito gli onorevoli Cotugno, Edoardo Giovanelli, Torre e Falletti a recarsi alla tribuna per presentare delle relazioni.

COTUGNO. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: Modificazioni alla legge 28 febbraio 1886, n. 3732, serie III, sul concorso dello Stato nelle spese per opere di irrigazioni. (256)

GIOVANELLI EDOARDO. Mi onoro di presentare alla Camera le relazioni sui seguenti disegni legge:

Provvedimenti intesi a parificare il trattamento del personale subalterno delle Amministrazioni centrali; (255)

Provvedimenti per il personale dipendente dall'Amministrazione delle tasse sugli affari. (258)

TORRE. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: Convenzione con il *Collegio italiano* in Alessandria d'Egitto; acquisto di un terreno, costruzione e arredamento di un edificio ad uso di sede del Regio Consolato in quella città. (206)

FALLETTI. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: Aggiunte e varianti alle leggi sull'avanzamento del Regio esercito. (248)

PRESIDENTE. Queste relazioni saranno stampate e distribuite.

Interrogazioni.

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interrogazioni pervenute alla Presidenza.

LOERO, segretario, legge:

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per conoscere le ragioni che indussero il sottoprefetto di Velletri a chiedere il rinvio delle elezioni amministrative nel mandamento di Valmontone.

« Morgari ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per sapere se la Direzione generale per le ferrovie dello Stato, in vista della prossima vendemmia che si presenta esuberante di prodotto, e in seguito alle giuste ed autorevoli sollecitazioni pervenute da parte del Consiglio provinciale di Lecce, della Camera di commercio, e da parte di parecchi comuni, non sia il caso di concedere la quinta coppia di treni al tronco Zollino-Maglie-Otranto, al quale è legata la linea Maglie-Tricase-Gagliano, traversante una plaga vinicola e olearia importantissima e degna di essere tenuta in considerazione dal Governo.

« Tamborino ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro di agricoltura, industria e commercio « per sapere, nell'assenza del regolamento alla legge 1913 sui maltrattamenti agli animali, come sia regolato l'uso (a scopo di richiamo di caccia) degli uccelli accecati anteriormente alla legge. (*L'interrogante chiede la risposta scritta.*)

« Gasparotto ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle poste e dei telegrafi « per sapere se e come intenda provvedere alle giuste aspirazioni dei supplenti postali-telegrafici. (*L'interrogante chiede la risposta scritta.*)

« Gasparotto ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici « per conoscere le vere e serie ragioni per cui il treno diretto 137, che da Savona a Genova fa servizio in tutte le più piccole stazioni, non presta servizio anche alla stazione di Tag-

gia a cui fa capo la popolosa ed industrie Valle Argentina. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Nuvoloni ».

PRESIDENTE. Le interrogazioni testè lette saranno iscritte nell'ordine del giorno, trasmettendosi ai ministri competenti quelle per le quali si chiede la risposta scritta.

Sull'ordine del giorno.

SALANDRA, presidente del Consiglio, ministro dell'interno. Propongo che la Camera tenga domani una seduta straordinaria alle 13, per la discussione dei disegni di legge il cui elenco ho comunicato all'onorevole Presidente.

PRESIDENTE. Come la Camera ha udito, l'onorevole Presidente del Consiglio propone che domani la Camera tenga una seduta straordinaria al tocco.

Se non vi sono opposizioni in contrario, resta così stabilito.

In questa seduta prima di tutto continuerà la discussione dei provvedimenti per i ferrovieri; poi l'onorevole Presidente del Consiglio desidera che siano discussi i seguenti disegni di legge:

Modificazioni della legge 4 aprile 1912, n. 297, concernente la spesa straordinaria consolidata del Ministero dei lavori pubblici. (192)

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. (143, 143-bis)

Contributo dello Stato per la pubblicazione della edizione critica delle opere di Dante. (190)

Trattamento di quiescenza del personale di macchina dei battelli incrociatori addetti alla vigilanza finanziaria. (162)

Sulle ferie giudiziarie. (112)

Soppressione degli espressi urgenti. (153)

Responsabilità degli albergatori e di altre classi affini, per gli oggetti appartenenti ai viaggiatori. (66, 99 e 100)

Provvedimenti riguardanti la categoria transitoria dei furieri del Corpo Reale equipaggi. (159)

Modificazioni alla legge contro le frodi nella preparazione e nel commercio dei vini. (93-94)

Riduzione del canone daziario governativo assegnato al comune di Bologna. (135)

Costituzione del comune di Castell'Azara. (191)

Piano regolatore di Ancona nella zona esterna a piazza Cavour. (167)

Costruzione di una sede per la Regia Legazione d'Italia a Durazzo. (214)

Modificazione alla legge 2 agosto 1913, n. 1075, per la tutela giuridica degli emigranti. (243)

Aggregazione del comune di Montecreto al mandamento di Fanano, sezione di Sestola. (173)

Applicazione del regime dei depositi franchi agli stabilimenti industriali per la rettificazione degli oli di oliva esteri. (215)

Non credo che sarà possibile esaurire domani la discussione di tutti questi disegni di legge; perciò rinnovo ai colleghi tutti la preghiera di aver pazienza, e di rimanere qui ancora per qualche giorno. (*Approvazioni — Commenti*). E ciò anche perchè molti dei disegni di legge, pur avendo soltanto carattere amministrativo, hanno però una certa importanza, ed è necessario che siano discussi con la dovuta ponderazione.

Inoltre, se in un solo giorno si procede alla votazione di venti o più disegni di legge, coloro che stanno al di fuori di questo ambiente, e spesso giudicano dalle apparenze, possono riportarne non buona impressione.

Facciamo dunque vedere al Paese che non abbiamo nessuna fretta, e che tutti siamo disposti a rimanere qui il tempo necessario per il completo ed esatto adempimento dei nostri doveri! (*Vivissime approvazioni*).

MODIGLIANI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MODIGLIANI. Se la Camera dovesse tener seduta anche lunedì pregherei l'onorevole presidente del Consiglio di consentire che fosse discusso anche il disegno di legge per il personale dipendente dall'Amministrazione delle tasse sugli affari.

SALANDRA, presidente del Consiglio, ministro dell'interno. La relazione di questo disegno di legge è stata presentata soltanto oggi; perciò non è ancora iscritta nell'ordine del giorno. Ne potremo quindi riparlare domani sera.

NUVOLONI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

NUVOLONI. Anch'io vorrei rivolgere al presidente del Consiglio la preghiera di voler portare alla discussione della Camera, prima delle vacanze, il disegno di legge sull'ordinamento giudiziario.

PRESIDENTE. Ma non è stata ancora presentata la relazione!

NUVOLONI. Ho sentito dire che sarà presentata domani. Ecco perchè ho rivolto questa preghiera al presidente del Consiglio, trattandosi di un disegno di legge di estrema urgenza, che deve rimediare ad una condizione di cose veramente intollerabile.

PRESIDENTE. Ma le ripeto che la relazione non è stata ancora presentata. Se sarà presentata domani, ella ne potrà riparlare in fine di seduta.

La seduta è tolta alle 22.25.

*Ordine del giorno per la seduta di domani
al tocco.*

1. Seguito della discussione sul disegno di legge:

Disposizioni per il personale delle Ferrovie dello Stato e per modificazioni di tariffe. (151)

Discussione dei disegni di legge:

2. Modificazioni della legge 4 aprile 1912, n. 297, concernente la spesa straordinaria consolidata del Ministero dei lavori pubblici. (192)

3. Aumento di retribuzione ai ricevitori postali e telegrafici di 3ª classe, ai collettori ed ai portalettere rurali. (155)

4. Costruzione di un edificio per la cura gratuita dei poveri in Bagni di Montecatini. (236)

5. Provvedimenti per l'assetto della stazione termale di Salsomaggiore. (211)

6. Proroga di agevolazioni tributarie per le case di abitazione in Roma. (143, 143-bis)

7. Contributo dello Stato per la pubblicazione della edizione critica delle opere di Dante. (190).

8. Trattamento di quiescenza del personale di macchina dei battelli incrociatori addetti alla vigilanza finanziaria. (162)

9. Sulle ferie giudiziarie. (112)

10. Soppressione degli espressi urgenti. (153).

11. Responsabilità degli albergatori e di altre classi affini, per gli oggetti appartenenti ai viaggiatori. (63, 99 e 100)

12. Provvedimenti riguardanti la categoria transitoria dei furieri del Corpo Reale equipaggi. (159)

13. Riduzione del canone daziario governativo assegnato al comune di Bologna. (135)

14. Costituzione del comune di Castell'Azzara. (191)

15. Piano regolatore di Ancona nella zona esterna a piazza Cavour. (167)

16. Costruzione di una sede per la Regia Legazione d'Italia a Durazzo. (214)

17. Modificazione alla legge 2 agosto 1913, n. 1075, per la tutela giuridica degli emigranti. (243)

18. Aggregazione del comune di Montecreto al mandamento di Fanano, sezione di Sestola. (173)

19. Applicazione del regime dei depositi franchi agli stabilimenti industriali per la rettificazione degli oli di oliva esteri. (215)

20. Modificazioni alla legge contro le frodi nella preparazione e nel commercio dei vini. (93-94)

PROF. EMILIO PIOVANELLI

Capo dell'Ufficio di Revisione e Stenografia