CCCLXI.

TORNATA DI MARTEDÌ 28 MAGGIO 1907

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE **GORIO**

INDI

DEL PRESIDENTE **MARCORA**.

INDICE.

Atti vari . . . . . *Pag.* 14785

Comunicazioni della Presidenza:

Nomina della Commissione per l'esame del disegno di legge: Onoranze a Giuseppe Garibaldi 14797

Disegni di legge:

Modificazioni alle ripartizioni delle spese straordinarie approvate con la legge 2 luglio 1905 (*Presentazione*) (MIRABELLO). 14812

Interrogazioni:

Cassa forte per i ricevitori postali:

BERTETTI (*sottosegretario di Stato*). . . 14787-89

MORANDO 14787

Linee Lecce-Gallipoli e Zollino-Maglie-Otranto:

DARI (*sottosegretario di Stato*). 14789-91

VALLONE 14790

Mosca olearia:

SANARELLI (*sottosegretario di Stato*) . . 14791-93

ZACCAGNINO 14792

Sciopero minerario in provincia di Caltanissetta:

COCCO-ORTU (*ministro*) 14824

PASQUALINO-VASSALLO 14824

Mozione (*Lettura*):

Lavori forzati ed ergastolo (LARIZZA) . . . 14824

Ordinamento delle ferrovie di Stato (*Seguito della discussione del disegno di legge*) 14798

ALESSIO. 14819

DE SETA 14798

GUERCI 14801

PANTANO 14812

RUMMO 14806

Osservazioni e proposte:

Lavori parlamentari:

GIOLITTI (*presidente del Consiglio*) . . . 14825-26

LARIZZA. 14825-26

Proposte di legge (*Lettura*):

Tombola a favore della Congregazione di carità di Cotrone (LUCIFERO ALFONSO) . 14786

Tombola a favore degli asili infantili e degli ospedali poveri dei mandamenti di Caluso, San Giorgio, Strambino e Rivarolo Canavese (COMPANS) 14786

Lotteria a favore della Società nazionale zootecnica (ID.) 14786

Pag

Modificazioni alla data delle estrazioni delle tombole concesse per gli ospedali di Livorno, Chieti e Lecce (MEZZANOTTE) . 14786

Estensione della legge 28 giugno 1885 ad altri volontari della spedizione guidata dal generale Garibaldi (GRAFFAGNI) . . 14786

Aggiunta di comuni all'elenco dei comuni danneggiati unito alla legge a favore della Calabria (TURCO) 14786

Locazione delle zone di terreno danneggiate con i mezzi di fusione adoperati nelle zolfare di Sicilia (*Svolgimento*):

COCCO-ORTU (*ministro*) 14795

DE LUCA IPPOLITO. 14794

Tombola a beneficio dell'ospedale di Padova (*Discussione*) 14795

FERRI GIACOMO 14796

LACAVA (*ministro*). 14795

Tombola a favore dell'erigendo ospedale di Sampierdarena (*Id.*) 14796

ALESSIO. 14797

FERRI GIACOMO 14796

GIOLITTI (*presidente del Consiglio*) 14796

LACAVA (*ministro*). 14797

Relazione (*Presentazione*):

Consiglio superiore di marina (COSTA-ZENOGLIO) 14812

La seduta comincia alle ore 14.5

PAVIA, *segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto un congedo, per motivi di famiglia, gli onorevoli: Falletti, di giorni 4 e Cesaroni, di 3.

(*Sono conceduti*).

Comunicazioni della Presidenza.

PRESIDENTE. Il ministro dell'interno ha trasmesso l'elenco dei decreti di scioglimento di Consigli comunali.

Sarà stampato e distribuito.

Lettura di proposte di legge.

PRESIDENTE. Gli Uffici hanno ammesso alla lettura parecchie proposte di legge d'iniziativa parlamentare.

Prego l'onorevole segretario di leggerle.

PAVIA, *segretario, legge*:

Proposta di legge del deputato Turco.

Art. 1.

Agli elenchi dei comuni danneggiati annessi alla legge a favore della Calabria del 25 giugno 1906, n. 255, per tutti gli effetti della legge stessa, non esclusa l'esenzione dalle imposte e sovrimposte, si aggiungono i comuni di:

Amendolara, Canna, Nocara, Rocca Imperiale, Roseto Capo Spulico, Civita Montegiordano.

Le rate di imposte e sovrimposte, di cui all'articolo 3 della legge, già pagate, saranno compensate con l'esonero di altrettante rate, ad incominciare dal bimestre successivo alla pubblicazione della presente legge.

Art. 2.

Alla tabella *G* della sovra citata legge « Consolidamento di frane minaccianti abitati » si aggiungono i comuni di Amendolara, Roseto Capo Spulico, San Lorenzo Bellizzi.

Proposta di legge dei deputati Mezzanotte, Orlando Salvatore, Cassuto e Fazzi.

Articolo unico.

La data dell'estrazione delle tombole telegrafiche a benefizio dei regi ospedali riuniti di Livorno, dell'ospedale di Chieti e dell'erigendo ospedale civile di Lecce, fissata dalle rispettive leggi di concessione non oltre il 30 giugno 1908, è prorogata non oltre il 30 giugno 1909.

Il Governo del Re è autorizzato a riunire in una sola le tombole a favore dell'ospedale di Chieti e dell'erigendo ospedale civile di Lecce.

Proposta di legge del deputato Compans.

Art. 1.

Il Governo del Re è autorizzato a concedere, con esenzione da ogni tassa e diritto erariale, una lotteria nazionale per l'ammontare di lire 1,800,000 a favore della Società nazionale zootecnica.

Art. 2.

Rimane fissata la data dell'estrazione al 30 giugno 1908; ed il programma di esecuzione della lotteria verrà approvato con lo stesso decreto reale che ne autorizzerà la concessione.

Proposta di legge dei deputati Graffagni, Pais-Serra, Leali, Gattorno, Pansini e Filì-Astolfone.

Articolo unico.

È esteso il beneficio della legge 28 giugno 1885, concernente i Mille di Marsala, ai superstiti: Lagorara Stefano, Canepa Giacomo, Botta Pietro, Danovaro Michele, Castello Lorenzo, Razeto Lorenzo.

Tale legge avrà effetto con il giorno primo del mese successivo a quello della sua pubblicazione.

Proposta di legge del deputato Compans.

Articolo unico.

Il Governo del Re è autorizzato a concedere, con esonero da ogni tassa e diritto erariale, una tombola telegrafica nazionale per l'ammontare di un milione di lire a favore degli asili infantili e degli ospedali poveri nei mandamenti di Caluso, San Giorgio, Strambino, Rivarolo Canavese.

Proposta di legge del deputato Alfonso Lucifero.

Articolo unico.

Il Governo del Re è autorizzato a concedere, con esonero da ogni tassa, alla Congregazione di carità di Cotrone, per esclusivo vantaggio di quell'ospedale civile, una tombola telegrafica per l'ammontare di lire cinquecentomila.

PRESIDENTE. Verrà poi stabilito il giorno per lo svolgimento di queste proposte di legge.

Interrogazioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca le interrogazioni.

La prima interrogazione inscritta nell'ordine del giorno è quella dell'onorevole Morando, il quale desidera sapere dal ministro delle poste e dei telegrafi « se non ritenga troppo gravosa e quasi crudele, particolarmente per i ricevitori postali mi-

nori, la circolare 4 maggio numero 6529, con la quale si fa loro obbligo di provvedersi entro un mese di una cassaforte ».

A questa interrogazione si connette quella dell'onorevole Monti-Guarnieri, annunziata ieri e parimenti diretta al ministro delle poste e dei telegrafi « per sapere se intenda revocare una circolare emessa obbligante i ricevitori postali (già tanto malamente retribuiti) a fornirsi a loro spese di una cassaforte ».

L'onorevole sottosegretario di Stato per le poste ed i telegrafi ha facoltà di parlare.

BERTETTI, *sottosegretario di Stato per le poste e i telegrafi*. Le interrogazioni degli onorevoli Morando e Monti-Guarnieri, sono fondate sopra una semplice supposizione. Si dice che sarebbe gravosa e crudele una circolare ministeriale che imponesse ai ricevitori minori, quelli di terza classe, di provvedersi entro un mese di una cassa-forte. Sarebbe certamente gravosa e crudele, ma questa circolare non c'è; dunque non si merita nessuno di questi titoli. Però io debbo informare la Camera sulle circostanze alle quali queste interrogazioni si riferiscono.

Tutti i ricevitori, senza distinzione di categoria, sanno, prima di essere nominati, quali sono i loro obblighi; fra questi ce n'è uno che riguarda la provvista della cassa-forte, per la custodia dei valori. Questo è uno degli obblighi imposti dal vigente regolamento, che riproduce sotto questo aspetto la disposizione dei regolamenti precedenti.

È una conseguenza della responsabilità dei ricevitori, in caso di effrazioni, di colpi di mano, di furti; ed è anche stabilito quest'obbligo nell'interesse dei ricevitori, i quali hanno la custodia, sotto la loro responsabilità, dei valori, come lo prova la cauzione che essi debbono prestare.

Una volta tutti questi uffici avevano relativamente un'importanza molto minore di quella che hanno oggi, e che vanno assumendo ogni giorno maggiore a cagione dei molteplici incarichi che essi ricevono nell'interesse del pubblico; l'ufficio postale non serve più soltanto la posta; ma è una impresa di trasporti; è una banca; è una Cassa di risparmio; quindi, man mano che cresce la quantità delle attribuzioni, cresce la responsabilità dei ricevitori, specialmente per ciò che riguarda i depositi. Però, per ciò che concerne le disposizioni del regolamento nel riguardo delle casse-forti o ripostigli per la custodia dei valori, il Ministero finora ha proceduto e procede nell'applicazione di esse con grande equità e con molti riguardi verso i ricevitori non soltanto di terza classe, ma anche verso i ricevitori di seconda, perchè ha riconosciuto e riconosce che le retribuzioni di questi ricevitori sono di molto inferiori all'importanza delle funzioni delicate che essi debbono adempiere nell'interesse del pubblico.

E qui, fra parentesi, noto che le retribuzioni dei ricevitori di ogni classe sono determinate da una tabella di coefficienti, che ora il ministro ha voluto far rivedere da un'apposita Commissione che in questi giorni ha finito o sta per finire i suoi lavori. Questa revisione, e lo dico come mio apprezzamento personale, dedotto dalla esperienza, è destinata ad ottenere che le retribuzioni meschine dei ricevitori di terza classe, ed anche di qualcuno tra i ricevitori di seconda, abbiano un miglioramento secondo i principî che ora vengono generalmente adottati.

Ritornando ai ricevitori di terza classe, ai quali incombe l'obbligo di custodire i valori postali in un apposito ripostiglio o in una cassa, bisogna ritenere che, se finora le loro attribuzioni sono meschine, esse sono prossime ad un miglioramento e che del resto, per quanto riguarda l'obbligo di avere la cassa-forte, come si è proceduto finora, si procederà nell'avvenire con i maggiori riguardi, anche venendo in aiuto dei ricevitori con rimunerazioni speciali e con sussidi.

Mi pare, in sede di interrogazione, di avere perfino ecceduto nel dare tutte queste spiegazioni agli onorevoli interroganti, perchè, se avessi dovuto rispondere alle loro interrogazioni nei puri termini in cui sono formulate, avrei potuto limitarmi a dire che la circolare ministeriale citata non esiste; che esistono invece disposizioni regolamentari e che si è soltanto fatta qualche osservazione e qualche eccitamento a qualche ricevitore, nel suo stesso interesse.

Io confido quindi che, dopo queste spiegazioni, gli onorevoli interroganti, o per lo meno l'onorevole Morando (poichè l'onorevole Monti-Guarnieri non è presente), se anche non si dichiareranno totalmente sodisfatti, vorranno almeno dichiararsi non malcontenti.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Morando per dichiarare se sia sodisfatto.

MORANDO. La mia piccola interrogazione, forse per influenza dello stesso mio

nome, è rimasta prima nell'ordine del giorno un tempo superiore al normale forse perchè *Morando* viene da *morare:* ma finalmente è arrivata la sua volta.

In verità sono molto perplesso se debba dichiararmi o no sodisfatto.

Voci. Si dichiari sodisfatto, sodisfatto!

MORANDO. No no, sodisfatto non posso dichiararmi per molte ragioni che indicherò brevemente.

Solo per una parte della risposta del sottosegretario posso dichiararmi sodisfatto, là ove ha dichiarato essere oggi l'importanza degli uffici di seconda e terza classe sempre maggiore, mentre la retribuzione di questi ricevitori è inadeguata all'importanza delle loro funzioni.

BERTETTI, *sottosegretario di Stato per le poste e i telegrafi.* Questo è vero!

MORANDO. Meno male che, riconosciuta la esattezza di questa affermazione, io potrò, a tempo opportuno, ricordarla al ministro delle poste e dei telegrafi affinchè si provveda come di dovere.

Ma passiamo alla parte che non mi sodisfa: l'onorevole sottosegretario di Stato Bertetti dice che la mia interrogazione non ha base, che è fondata sopra una supposizione perchè la circolare cui io mi riferisco non esiste.

Ora io non posso essere addentro a tutte le segrete cose, nè conoscere tutte le circolari del Ministero delle poste e dei telegrafi, ma debbo attenermi ai fatti ed agli effetti che queste circolari, vere o supposte che vogliate chiamarle, possono avere, agli ordini precisi e categorici dati dalle direzioni in nome del Governo, che cadono sopra i ricevitori postali e sono di loro grave disagio.

Ora la mia interrogazione è stata mossa precisamente dai giusti lamenti di questa benemerita classe, che, come avete riconosciuto, ha molto lavoro, grandi responsabilità e piccola retribuzione.

Nella interrogazione non ho mancato di indicare anche la data della circolare.

BERTETTI, *sottosegretario di Stato per le poste e i telegrafi.* Ma non esiste! (*Commenti*).

MORANDO. E allora se non esiste richiami le singole direzioni postali, che inviano dichiarando che si tratta di ordini del Ministero, circolari draconiane obbligando questi poveri ricevitori a gravi inutili spese, invitandole ad essere più indulgenti, quando non si tratta delle esigenze del servizio.

Giova poi notare che non si tratta di casi isolati, che si riferiscono ad una sola direzione, ma di casi frequenti, visto che l'onorevole Monti-Guarnieri ha presentato una identica interrogazione sopra questo argomento.

Prima di tutto ritengo che il brevissimo termine di un mese dato a questi ricevitori per provvedersi di casse-forti, rappresenti una ingiusta imposizione e dovesse essere almeno di un anno, ma ritengo altresì che sia un assurdo bello e buono questa imposizione delle casse-forti per gli uffici minori: le casse forti non rappresenteranno alcuna maggior sicurezza, ma al contrario potranno riescire di allettamento ai ladri come recenti esempi in questi ultimi tempi ce lo dimostrano: una piccola cassa-forte con grande facilità si apre e si asporta; ma vi è di più: la cassa-forte è inutile, perchè i ricevitori postali durante il giorno tengono i valori nell'ufficio, ma hanno l'obbligo tassativo di trasportarli a casa loro durante la notte.

A che serve adunque questa cassa-forte onorevole sottosegretario? Non serve durante il giorno perchè il ricevitore vigila in ufficio i valori, non durante la notte perchè deve portare i valori al proprio domicilio salvo che non pretendiate che il ricevitore si porti ogni sera a casa la cassa-forte sulle spalle. (*Si ride*).

La cosa dunque riesce assurda, tanto più assurda quando si consideri che questi ricevitori postali percepiscono dalle venticinque alle trentacinque lire al mese di stipendio. La circolare poi anche da un'altro punto di vista ha una certa importanza: vedete munificenza! La circolare, offre ai ricevitori il modo di fornirsi della cassa-forte senza troppo sacrificio dicendo loro che possono acquistarla dalla ditta Toldi di Bologna, pagando lire venti al mese per nove mesi. E questo, dico la verità, non mi piace, perchè mi ricorda il caso di quei maestri che obbligano gli alunni a comprare quale libro di testo quello che essi stessi hanno pubblicato. (*Commenti*).

Così la cassa che vale forse cento lire costerà ai ricevitori lire 180 e ciò a beneficio di questa ditta bolognese mentre questi disgraziati ricevitori dovrebbero pagare venti lire al mese e per nove mesi lavorare per la grande somma di lire sei o dieci al mese.

Le direzioni dovevano dare il termine di un anno per l'acquisto delle casse-forti: non si trattava poi di cosa urgente nè utile come ho dimostrato, nè trovo infine rego-

lare questa specie di favoritismo a vantaggio di questa o di quella ditta.

Non voglio fare insinuazioni, queste non entrano nei miei sistemi di azione parlamentare; ma sarà utile guardarsi da certe circolari appunto per evitare insinuazioni possibili.

Credo avere provato che in nome del Ministero si è fatto l'obbligo tassativo ad alcuni di acquistare entro un mese queste casse, coll'aggravante che le direzioni si riservano sin d'ora il diritto di accertare se le casse si trovino nelle condizioni volute, cioè robuste e di ferro, tali da poter contenere tutti i valori; così vi è anche il rischio che non vengano approvate, salvo che le casse non siano acquistate dalla ditta Leone e Toldi di Bologna (*Aah! — Commenti animati — Interruzioni*), le quali hanno, a quanto pare, le qualità richieste, e le potremo chiamare casse forti postali di Stato. (*Si ride*).

COMPANS. È una camorra indecente!

MORANDO. Io pregherei adunque l'onorevole sottosegretario di Stato, visto che egli è stato così cortese di darmi una risposta abbastanza lunga e che ha ammesso che le retribuzioni siano inferiori alla importanza dell'ufficio e delle funzioni, di voler essere un poco indulgente verso questi ricevitori e almeno di prorogare il termine dell'acquisto delle casse forti in modo che essi abbiano tempo largo e sufficiente per fornirsene. Meglio sarebbe togliere questo obbligo che a mio dire non ha alcun valore pratico. (*Approvazioni*).

BERTETTI, *sottosegretario di Stato per le poste e i telegrafi*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BERTETTI, *sottosegretario di Stato per le poste ed i telegrafi*. Io sono uscito un momento dall'orbita di una semplice interrogazione, ma ci rientro subito, perchè l'onorevole interrogante mi invita a ridurre a più eque proporzioni il termine entro il quale le casseforti debbono essere provvedute e ad impedire che si faccia una specie di camorra a favore di una ditta.

MORANDO. Non ho detto camorra.

COMPANS. Ma è così!

BERTETTI, *sottosegretario di Stato per le poste ed i telegrafi*. Ora io affermo che il Ministero non conosce affatto circolari che riguardino interessi di terzi nel senso esposto dall'onorevole Morando, ed anzi, se le conoscesse, non mancherebbe di reprimerle subito.

FERRI GIACOMO. Dovrebbe conoscerle!

BERTETTI, *sottosegretario di Stato per le poste ed i telegrafi*. Ora l'onorevole interrogante ha portato alla cognizione nostra informazioni sulle quali bisogna provvedere.

Io ho inteso però dire, nel rispondere alla interrogazione, che non esisteva nessuna circolare ministeriale e che si poteva trattare di fatti isolati di qualche direzione locale. E volevo anzi dire (in quel momento mi sfuggì) che probabilmente era la direzione di Brescia che aveva dato pretesto all'onorevole Morando di muovere la interrogazione.

Ma io ho affermato che questi fatti isolati non possono avere quell'importanza che viene loro attribuita dalla interrogazione stessa.

Dopo queste ulteriori dichiarazioni spero che il collega Morando voglia proprio dichiararsi sodisfatto. Ripeto che una circolare ministeriale non esiste e che, se ci fossero circolari da parte delle direzioni od anche disposizioni particolari difformi dalle dichiarazioni che io ho fatto, si assicuri l'onorevole Morando che queste mie dichiarazioni produrranno le loro conseguenze, in quanto che esse contengono una sconfessione di quelle circolari, le quali non avranno il temuto effetto.

PRESIDENTE. Segue la interrogazione dell'onorevole Vallone al ministro dei lavori pubblici «per sapere se creda giusto di integrare, rispetto al numero dei treni, conforme al regolamento vigente, il servizio economico già impiantato sulle linee ferroviarie Lecce-Gallipoli e Zollino-Maglie-Otranto».

Ha facoltà di rispondere l'onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.

DARI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. È vero che la legge attuale ha tenuto fermi i regolamenti anteriori relativi alla facoltà degli esercizi economici; ma, in quanto alle due linee delle quali tratta questa interrogazione, bisogna anzitutto avvertire essere ad esse stata applicata soltanto la riduzione delle tariffe, che anzi è stata portata al massimo del 40 per cento.

Quanto poi all'aumento dei treni, è da distinguere.

Nel primo tratto, come sa benissimo l'onorevole Vallone, nel tratto cioè Lecce-Gallipoli, venne applicata la legge anche per l'aumento dei treni; perchè, prima ancora dell'esercizio economico, c'era una coppia

in più di quelle che il regolamento voleva obbligatorie.

L'altro tratto, da Lecce a Otranto, aveva ed ha tre coppie di treni: si tratterebbe di aggiungerne una, la quarta coppia. Ma bisognerebbe all'uopo applicare per intero, in tutto il suo complesso, il regolamento relativo all'esercizio economico, vale a dire anche le disposizioni speciali che riguardano il personale, le varie classi, la disposizione e la composizione dei treni; tutto un complesso di disposizioni che riguarda l'economia delle spese di esercizio e che non ha mai trovato applicazione, perchè presentemente il cosiddetto esercizio economico si risolve in una semplice eccezionale riduzione di tariffe per viaggiatori e bagagli.

Sicchè presentemente la direzione generale autonoma crede che aggiungere una quarta coppia significherebbe andare al di là dei mezzi, purtroppo limitati, che sono a sua disposizione, e senza necessità urgente del pubblico servizio.

Ciò non toglie però che, se in avvenire l'aumento dei traffici si verificherà in maggiore misura, e se una quarta coppia di treni sarà reclamata dalle urgenze reali e sicure del servizio, la direzione generale si riserva di provvedere allora anche a questo. Ma per ora ritiene che le condizioni locali, sia per i mezzi limitati di esercizio, sia per il lieve aumento dei traffici, non richiedano con urgenza l'impianto della quarta coppia.

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

VALLONE. Sono dolente di non potermi dichiarare sodisfatto, perchè fin da bel principio il sottosegretario di Stato ha accennato ad uno stato di cose alquanto inesatto.

La Camera di commercio di Lecce nel 1903 chiese l'impianto dell'esercizio economico sulle linee Lecce-Gallipoli e Zollino Maglie-Otranto. Corsero trattative; finalmente il ministro Balenzano, nell'agosto 1903, acconsentì alla richiesta. Ognuno si sarebbe aspettato un esercizio economico conforme alle disposizioni legislative vigenti; ma niente affatto! Con l'esercizio economico il numero dei treni deve essere accresciuto almeno di un'altra coppia; questo avrebbe dovuto praticarsi per disposizione legislativa; così si fece in tutte le altre parti d'Italia. Ma in quelle provincie le leggi ed il buon diritto debbono subire sempre limitazioni. Quindi anche in questo caso il ministro del tempo si affrettò a dichiarare, con la medesima nota del 30 agosto 1903, che: il numero dei treni, per indeclinabile determinazione della Società esercente, l'Adriatica, sarebbe restato quale era allora. Fu quella una limitazione imposta dalla Società Adriatica ed alla quale il ministro e quelle popolazioni dovettero acconciarsi. Ma ora che le Società sono fortunatamente sparite, tale stato di cose non deve più sussistere. Tale limitazione d'un diritto diventa un fatto odioso e lesivo non solo, ma è un grave danno economico per la stessa azienda ferroviaria.

Ora che le Società sono sparite ed è sottentrato il Governo ad esse, non è equo, domando io, che giustizia sia resa a quelle popolazioni e sia impiantata un'altra coppia di treni, come minimo, che la legge vigente richiede, allorchè si stabilisce l'esercizio economico su di un tronco ferroviario?

L'articolo 2 della legge 9 giugno 1901 tassativamente dispone che il numero di coppie di treni viaggiatori sulle linee, o tratti di linea, sui quali si applichi l'esercizio economico, sia superiore almeno di una coppia a quelli esistenti.

Nè vale, onorevole Dari, il considerare, come lei ha fatto, che su quelle linee esistevano già tre coppie di treni, ossia una in più dell'obbligo che aveva la Società esercente, perchè la terza coppia di treni serviva e serve tuttora per il servizio delle merci; solo, con grave disagio per tutti, fa anche il servizio viaggiatori.

Inoltre è nello spirito della legge del 9 giugno 1901 che, con l'impianto dell'esercizio economico, sia accresciuto il numero di coppie di treni viaggiatori e sia accresciuto non di una coppia soltanto. È su tal principio fondamentale che posa la struttura di quella legge.

La necessità dell'impianto di un'altra coppia di treni viaggiatori era stata in ultimo riconosciuta anche dalla cessata Società esercente, che già si disponeva ad attuarla, ma col riscatto venne anche a cadere questo giusto provvedimento.

Lei, onorevole Dari, lei che testè ha onorato di sua presenza quella provincia, del che a nome della stessa le rendo i più sentiti ringraziamenti, sa quanto sia penoso il lungo viaggio da Roma o da Napoli a Lecce! Orbene quando si è giunti a Lecce con i treni diretti e, spossati e stanchi, si deve continuare il viaggio fino a Gallipoli od Otranto, si è costretti di sostare a Lecce

per lunghe ore oppure di passarvi la notte con danno non lieve.

Lo stesso avviene per i treni diretti in partenza da Lecce, per viaggiare coi quali occorre recarsi il giorno innanzi a Lecce. Ora è mai possibile tutto ciò? È possibile che i viaggiatori che debbono portarsi a Gallipoli, uno dei porti più importanti del Mezzogiorno, giunti a Lecce, a pochi chilometri da casa loro, debbano fermarsi là e perdere un'altra giornata?

Lungo la linea Zollino-Gallipoli vi sono stabilimenti vinicoli delle ditte più importanti d'Italia. Orbene nel tempo della campagna vinicola quei negozianti, per cui il tempo è preziosissimo specialmente allora, giunti a Lecce coi treni diretti, debbono o fermarsi, o servirsi delle vetture ordinarie per continuare oltre. L'impianto d'un'altra coppia di treni ovvierebbe tutto. Disgraziatamente nella provincia di Lecce abbiamo una rete ferroviaria sbagliata, non coordinata ad un piano regolatore logico, studiato.

Ora io comprendo che difficile sia la coordinazione degli orari, ma una sola coppia di treni aggiunta coordinerebbe tutto il servizio con grande vantaggio del movimento dei viaggiatori e delle merci. Quivi il servizio cumulativo di viaggiatori e merci intralcia e paralizza l'uno e l'altro movimento; di guisa che i viaggiatori continuano a servirsi delle ordinarie vetture, le merci si riversano, con grave danno dell'azienda ferroviaria, ai vicini porti di Gallipoli e di Brindisi.

Su quelle linee dovrebbero formarsi treni leggeri, magari con automotrici, per i soli viaggiatori ed essere lasciati i treni misti per le sole merci. Così disposto, il servizio arrecherebbe certo grandi vantaggi a tutti.

DARI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Parli.

DARI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Ringraziando l'onorevole Vallone delle parole cortesi che si è compiaciuto di rivolgermi, e che confermano la cortese gradita ospitalità della terra di Lecce, aggiungerò questo: egli ha parlato di diritti, e qui non possiamo essere d'accordo, perchè il diritto consiste in una coppia di treni in più di quelle che per regolamento la Società era obbligata ad impiantare; ed in questo senso c'è l'esecuzione perfetta della legge: l'obbligo era per due coppie, e l'impianto si fece per tre. Non è dunque esatta nè opportuna l'invocazione di diritti. Se non che, tenendo equa ragione delle vere condizioni locali, com'è dovere dell'amministrazione ferroviaria, per lo sviluppo di traffici e la comodità degli orari, sarà da me invitata la Direzione generale ad esaminare se non convenga applicare in tutta l'estensione il vero esercizio economico che ora non c'è, perchè c'è soltanto una riduzione di tariffe, o impiantare altrimenti qualche speciale servizio di automotrici, nell'intento di provvedere ai bisogni oggi segnalati dall'onorevole Vallone, e che io mi auguro possano accertarsi e trovare proporzionata sodisfazione; sarò ben lieto se potrò annunziare favorevoli provvedimenti, che la Direzione fosse per adottare al riguardo.

PRESIDENTE. Viene ora l'interrogazione dell'onorevole Zaccagnino, al ministro di agricoltura, industria e commercio, « sui criteri adottati per gli esperimenti di quest'anno contro la mosca delle olive e sulla scelta del personale per la direzione di dette prove ».

Ha facoltà di parlare l'onorevole sottosegretario di Stato per l'agricoltura, industria e commercio.

SANARELLI, *sottosegretario di Stato per l'agricoltura, industria e commercio*. La Commissione per la olivicoltura e l'oleificio, chiamata quest'anno a tracciare un programma di lavori per la lotta contro la mosca olearia, dopo avere lungamente studiato tutti gli esperimenti fatti, dopo aver vagliato i risultati degli esperimenti stessi, espresse al Ministero i seguenti voti, che mi faccio il dovere di comunicare all'onorevole Zaccagnino.

Essa in primo luogo chiese « che fosse promossa la costituzione di Consorzi affinchè fossero continuati gli esperimenti, che nello scorso anno diedero buoni risultati nella maremma toscana, dando ai Consorzi medesimi il personale dirigente e il rimedio per combattere la mosca.

« In secondo luogo che fosse affidato al direttore della stazione entomologica agraria di Firenze di applicare il rimedio stesso in Puglia e possibilmente anche in qualche località della Calabria ».

In seguito a questi voti il Ministero, sentito il parere del Comitato permanente per la olivicoltura e l'oleificio, ha stabilito di istituire due grandi stazioni di esperimenti, la prima in Puglia, sopra un vasto oliveto del principe di Frasso Dentice, che comprende diciassettemila olivi, la seconda in

Calabria nell'oliveto del principe Belmonte a Corigliano Calabro di cinquemila olivi.

Il Ministero poi ha favorita la costituzione di Consorzi affinchè essi trovino modo di organizzare campi sperimentali contro la mosca, e questi campi sperimentali comprenderanno un totale di piante circa settantamila. Il Ministero, per quanto riguarda il programma dei lavori e la lotta per l'anno in corso, si è attenuto strettamente ai voti ed alle opinioni espresse non solo dal Comitato permanente per la olivicoltura, ma anche da persone autorevolissime in materia. Non era possibile far di più e di meglio. Ma l'onorevole interrogante domanda anche come si provvederà al personale. Io posso dichiarare all'onorevole Zaccagnino che il Ministero conosce tutta la responsabilità che gli incombe, e che quindi, per la buona riuscita degli esperimenti, sceglierà il personale che gli sembrerà più adatto e meglio addestrato.

Ma, siccome egli desidera avere qualche maggiore informazione, gli dirò che il Ministero non è alieno dal riconfermare nell'ufficio per questi esperimenti il personale dell'anno scorso. Vi sarà soltanto una variante, che riguarda, dirò così, il direttore-capo di questi esperimenti, il quale si è dovuto sostituire per ragioni di incompatibilità, che certo l'onorevole Zaccagnino conosce, col professor Leonardo, persona molto ben nota, tecnico distinto della Scuola superiore di agricoltura di Portici. Io posso assicurarlo che il Ministero ha predisposto tutto affinchè gli esperimenti di quest'anno portino ad una soluzione definitiva.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Zaccagnino per dichiarare se sia sodisfatto.

ZACCAGNINO. La mia interrogazione tocca due punti, riguardanti la lotta contro la mosca olearia.

Per la prima parte l'onorevole sottosegretario di Stato mi ha esposto il metodo, che si terrà quest'anno per combattere la mosca olearia ed io sono sodisfatto delle sue dichiarazioni, poichè mi sembra che tre esperimenti abbastanza grandi, fatti in tre parti d'Italia, possano dare sodisfazione agli olivicoltori.

Soltanto avrei desiderato che a questi tre esperimenti se ne fosse aggiunto un altro per il Lazio, vicino a Roma, poichè un esperimento presso la capitale avrebbe dato modo a coloro, che presiedono alle cose del Ministero, di poter vedere coi propri occhi gli effetti dell'esperimento stesso.

Per quanto riguarda la seconda parte che concerne il personale, io sono stato ben lieto di udire dall'onorevole sottosegretario di Stato che sarà riconfermato tutto quanto il personale che negli anni decorsi ha preso parte agli esperimenti contro la mosca. Egli ha soggiunto però che la direzione suprema di questi esperimenti, per ragioni di incompatibilità, è stata tolta al professore che l'anno scorso l'aveva ed è stata data al professor Leonardo.

Io non so quali ragioni di incompatibilità vi siano state per dare questo incarico al Leonardo, ma per questo mi affido alle dichiarazioni dell'onorevole sottosegretario di Stato.

Tengo solo a notare che l'anno scorso gli esperimenti fatti in Toscana e fatti in Puglia diedero diversi risultati, laonde fu nominata una Commissione per vagliare i risultati dell'uno esperimento e dell'altro. Questa Commissione, recatasi sopraluogo, assodò che gli esperimenti fatti in Toscana avevano dato un risultato completo, sotto l'aspetto del metodo, e che quelli di Puglia non avevano dato risultato pratico perchè gli esperimenti non erano stati fatti bene.

In questi esperimenti, che furono fatti dal professore Silvestri, entrarono anche varie persone incaricate dal Ministero per vedere, ogni volta che si facevano i reclami, se gli esperimenti si facessero esattamente, ed anche il professore Leonardo prese parte alle indagini che furono fatte.

Comprendo bene che il professor Leonardo, di cui non discuto i meriti, i quali sono noti, se ha accettato questo incarico, vuol dire che ha fiducia di portarlo bene innanzi, ma non posso nascondere al sottosegretario di Stato che gli olivicultori sono un poco diffidenti su questa scelta. Perchè se, per ragioni di incompatibilità, si è creduto di affidare ad un estraneo la direzione della campagna contro la mosca, sarebbe stato assai meglio e più opportuno che questo incarico si fosse dato a persona assolutamente estranea agli esperimenti fatti l'anno scorso. Ad ogni modo, ripeto, il professor Leonardo, avendo accettato, l'incarico, sono sicuro che vorrà compierlo con ogni esattezza.

Debbo però dire al Governo che quest'anno è grave la responsabilità sua e del detto professore. Perchè se l'anno scorso si è discusso intorno al modo come gli esperimenti furono fatti, ora io debbo raccomandare all'onorevole sottosegretario di

Stato che non manchi tutto quello che occorre perchè gli esperimenti diano un risultato utile.

Occorre che il personale adatto ci sia, e su di questo mi ha dato affidamento l'onorevole sottosegretario di Stato; occorre anche che non manchino tutti quegli ingredienti che sono necessari per simili esperimenti, ed occorre altresì che non manchino i denari, perchè l'anno scorso spesso non si potevano pagare gli operai, per le difficoltà burocratiche mancando i denari.

È necessario dunque sistemare le cose in modo che questi esperimenti possano dare i risultati dovuti, poichè questa lotta contro la mosca è interessantissima per tutta l'Italia.

La olivicultura rappresenta un cespite assai considerevole al quale la mosca ogni anno reca danni assai gravi. Facendosi quest'anno gli esperimenti in modo esatto, noi potremo discutere non già se gli esperimenti sieno stati fatti bene o male, perchè su di questo la Commissione già dall'anno scorso ha espresso opinioni abbastanza definitive, ma potremo discutere su tutti quegli altri problemi che interessano l'olivicultura e specialmente vedere se questo dachicida sia o no in grado di combattere efficacemente il terribile flagello della mosca; e siccome agli olivicultori interessa che sia detta l'ultima parola intorno a questo grave problema, io interesso nuovamente l'onorevole sottosegretario di Stato di voler dare al professore incaricato di questi esperimenti tutti quegli aiuti e quei mezzi che sono necessari per assodare veramente i risultati di simili prove.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole sottosegretario di Stato per l'agricoltura, industria e commercio.

SANARELLI, *sottosegretario di Stato per l'agricoltura, industria e commercio.* Desidero assicurare l'onorevole Zaccagnino, il quale domandava che venissero istituiti dei campi di esperimento nell'Agro romano, che questi esperimenti sono già stati stabiliti in massima.

Abbiamo un completo programma di azione per moltiplicare le necessarie esperienze non solo per quanto riguarda il dachicida De Cillis, ma per quanto riguarda anche l'azione e l'efficacia di altri insetticidi che sono stati consigliati e preconizzati contro la mosca olearia. Però devo far osservare all'onorevole Zaccagnino che non è possibile che il Ministero di agricoltura possa moltiplicare i campi sperimentali, i quali debbono risolvere una questione così delicata e così grave.

Prima di tutto perchè, il collega Zaccagnino lo comprende, dobbiamo fare questi esperimenti con unità di criterio e con unità di indirizzo, e dobbiamo affidare questi esperimenti a persone di provata abilità, a persone le quali si occupino, e da tempo si siano occupate di questa difficile questione. Tanto vero che la diversità dei risultati che si è conseguita negli esperimenti fatti nell'Italia centrale e in quelli fatti nell'Italia meridionale, in parte dipende dalle diverse forme della coltura dell'olivo nel Mezzogiorno e in Toscana, ma può dipendere anche dal fatto che alcuni di questi direttori di esperimenti hanno seguito metodi diversi: noi dobbiamo seguire un metodo solo, e mettere tutti questi esperimenti alla dipendenza di una sola persona, la quale da tempo vada occupandosi di queste cose. Noi ora quest'anno abbiamo nominato il professore Leonardo come capo di questi esperimenti.

L'onorevole Zaccagnino esprime qualche dubbio, ma il professore Leonardo è persona che si è occupata di questa questione.

Noi non possiamo abbandonare questi esperimenti, la cui importanza è gravissima, poichè giunti ad un determinato risultato, positivo o negativo che sia, ella comprende che il Governo è obbligato a sviluppare un'azione che è basata sul risultato di questi esperimenti, azione o funzione che potrà costare molto denaro, e potrà portare a risultati diversi a seconda che gli esperimenti siano fatti bene o male.

Occorrono tutte le garanzie, e il fatto che certi esperimenti posti sotto la sua direzione non furono concordi, non deve indurre a ritenere che questo egregio insegnante non abbia le qualità volute.

Del resto assicuro l'onorevole Zaccagnino che il Ministero si occupa con grande cura di questi esperimenti e desidera quest'anno di costituirli in modo che i risultati sieno definitivi, e che dicano a noi se sia o no da accettare un metodo, la cui efficacia nella profilassi della mosca olearia non è assicurato per tutte le forme della coltura dell'ulivo in modo che questo dachicida sia accettato, ammesso nella pratica ovvero rifiutato.

Svolgimento di una proposta di legge.

PRESIDENTE. Essendo trascorsi i quaranta minuti assegnati alle interrogazioni, procederemo nell'ordine del giorno il quale

reca lo svolgimento di una proposta di legge del deputato De Luca Ippolito circa la locazione delle zone di terreno danneggiate coi mezzi di fusione che si adoperano nelle solfare di Sicilia.

L'onorevole De Luca Ippolito ha facoltà di parlare per isvolgere la sua proposta di legge

DE LUCA IPPOLITO. Onorevoli colleghi, il regolamento provvisorio approvato col rescritto 5 marzo 1851, tuttora vigente, vieta ai coltivatori delle solfare siciliane di fondere il minerale ad una distanza minore di 50 canne (100 metri circa) dai colti altrui, nel periodo che corre dal 22 dicembre al 30 luglio di ogni anno, salvo le convenzioni particolari che fossero consentite con gli interessati; e ciò sotto pena di una ammenda non lieve, oltre il risarcimento dei danni cagionati ai colti stessi dall'anidride solforosa.

Quei provvedimenti in origine non produssero inconvenienti notevoli: allora, per la fusione del minerale del solfo, erano in uso solamente i calcaroni i quali, nel periodo delle pioggie e del vento, non si adattano al loro ufficio.

Ma, dopo che ad essi vennero sostituiti altri mezzi i quali permettono di fondere lo zolfo in qualunque stagione, il regolamento in parola tiene inceppata l'industria solfifera per oltre 7 mesi dell'anno, con gravissina iattura degli esercenti e dei lavoratori.

In questi ultimi tempi, poi, la giurisprudenza si è andata affermando in modo da attribuire la responsabilità del danno e l'obbligo dell'emenda anche agli esercenti i cui impianti di fusione, oltre che tenuti ed usati a regola d'arte, si trovino al di là della distanza regolamentare, sempre che l'anidride solforosa che si svolge dagli impianti stessi abbia cagionato danni ai colti altrui.

Intanto, le convenzioni particolari alle quali quel regolamento si affida, o non si fanno o non riposano sopra una base di equità. Mentre l'esercente ha premura di fondere il minerale di zolfo per renderlo commerciabile, i proprietari delle zone esposte all'azione del fumo tendono a speculare sulle proibizioni regolamentari e sulle eventualità del danno; anzi, alquanti di essi, nelle zone minacciate, non fanno che una parvenza di cultura, allo scopo di opporre poi che il raccolto sia mancato a causa del fumo e, quindi, di ottenere compensi esagerati.

In definitivo vi ha adunque una proibizione inesorabile, rispetto ai terreni che stanno infra le 50 canne; ed una responsabilità indefinita rispetto a tutti gli altri terreni verso cui il vento o altre cause naturali spingano il fumo: vi ha inoltre un incitamento alla mala fede e alle speculazioni poco scrupolose, mentre poi la ricchezza che le miniere contribuiscono è di gran lunga superiore a quella che viene contribuita dalle zone stesse.

Non vorrò qui esaminare il principio fondamentale cui fu inspirato quel rescritto: cioè esaminare se sia giusto e conveniente paralizzare l'industria zolfifera, così fruttuosa, per proteggere la coltivazione di zone di terreno, spesso inadatte a qualunque cultura; nè invoco il noto aforisma giuridico che sottrae all'emenda del danno chiunque agisca nei limiti del proprio diritto.

Dirò solamente che, come in tutte le altre materie nelle quali due diritti sono tra loro in collisione, anche in questa si deve mirare ad un provvedimento di conciliazione che renda possibile il contemporaneo esercizio dei diritti stessi col minor sacrificio reciproco.

Ora a me sembra che codesta conciliazione possa facilmente essere raggiunta, concedendo, come io propongo, ai coltivatori delle miniere siciliane, la facoltà di farsi cedere in locazione le zone minacciate dal fumo, con l'obbligo di pagarne il giusto fitto.

So che il proprietario ha il diritto di coltivare il proprio terreno; ma anche voi, onorevoli colleghi, vorrete riconoscere con me che i legittimi interessi degli esercenti di zolfare sono grandemente vulnerati a causa del regime e delle responsabilità enormi a cui quel rescritto li sottopone.

Dall'altra parte poi non è inopportuno ricordare che in Sicilia il mezzo onde i proprietari procurano di ricavare il reddito dai loro terreni è appunto la locazione. Ora io non vedo quale danno i proprietari di quelle zone possano subire se le locazioni cui essi sono usati, invece che di altri, siano fatte a favore dell'esercente la vicina miniera, con l'obbligo di pagare il giusto fitto, quello stesso cioè che essi ricavano in una libera contrattazione.

Per altro, onorevoli colleghi, qualunque temperamento di conciliazione basa sulla reciprocità e, se voi considerate che gl'inconvenienti a cui quel rescritto volle ovviare derivano dalla situazione dei luoghi e che non è necessario riversarli intieramente sul-

l'industria solfifera, troverete che il mio temperamento ha il merito indiscutibile di diminuire di una buona somma gli inconvenienti stessi, di ripartire gli oneri fra tutti gli interessati, attribuendone ai proprietari di terreni una parte minima, più formale che sostanziale, di rendere più normale il campo del lavoro minerario, di ottenere un risultato economico più cospicuo, di chiudere la via alla frode e alla speculazione che oggi si consumano sotto l'egida della legge e finalmente di evitare i lunghi, astiosi, dispendiosissimi giudizi che ne conseguono.

Questi sono i lineamenti generali della mia proposta e, siccome essa è già di per sè di evidentissima giustizia ed utilità, mi auguro che la Camera vorrà prenderla in considerazione.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro di agricoltura, industria e commercio.

COCCO-ORTU, *ministro di agricoltura, industria e commercio.* Nel disegno di legge che ho presentato al Senato del Regno per il contratto di lavoro nelle zolfare, ho accennato già alla necessità di altri provvedimenti per meglio disciplinare questa forte e ricca industria siciliana, ed intendevo proprio alludere a quello che forma materia della proposta di legge presentata dall'onorevole De Luca.

Questa breve dichiarazione basta a chiarire che non mi oppongo che sia presa in considerazione questa proposta di legge, anzi in essa convengo volentieri, salvo le consuete riserve sulla pratica attuazione dei concetti e degli intenti ai quali l'onorevole De Luca si ispira.

PRESIDENTE. Il Governo non opponendosi, coloro che intendono di prendere in considerazione la proposta di legge dell'onorevole De Luca Ippolito, sono pregati di alzarsi.

(*È presa in considerazione*).

Discussione della proposta di legge per una tombola a favore dell'Ospedale civile di Padova.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione della proposta di legge: Tombola a beneficio dell'Ospedale civile di Padova.

Prego l'onorevole segretario di dar lettura della proposta di legge.

PAVIA, *segretario, legge.* (Vedi *Stampato* n. 725-A).

PRESIDENTE. La discussione generale è aperta, ed ha facoltà di parlare l'onorevole ministro delle finanze.

LACAVA, *ministro delle finanze.* Sono all'ordine del giorno due proposte di legge di iniziativa parlamentare per la concessione di due tombole, una a beneficio dell'Ospedale di Padova, l'altra a beneficio dell'Ospedale di Sampierdarena.

Io non mi opposi che fossero prese in considerazione queste due proposte di legge, anzi le accettai, come non mi oppongo alla loro approvazione.

Soltanto mi permetto di rilevare, come già dissi quando fu svolta la proposta di legge per la tombola a favore dell'Ospedale di Sampierdarena, che noi ci troviamo in questa situazione, che per leggi già approvate dai due rami del Parlamento e munite della firma reale, abbiamo già tante tombole per la somma di 12,750,000 lire e vi sono altre proposte di legge già prese in considerazione o già approvate dalla Camera, e non ancora dal Senato del Regno, per lire 10,650,000, che formerebbero già la cifra non indifferente di lire 23,400,000 oltre altri dieci proposte di legge che ancora attendono di essere svolte innanzi alla Camera.

Esiste presso il Senato del Regno un disegno di legge, che dirò organico, presentato dal mio predecessore, l'onorevole Massimini, disegno di legge il quale stabilisce la somma di 2,000,000 come limite entro il quale si possano eseguire tutte queste tombole presentate avanti al Parlamento.

Ora io ho trovato che le tombole che devono essere eseguite entro l'anno 1907-908 ascendono già a 3,900,000 lire. Queste tombole hanno, come suol dirsi, un diritto quesito e perciò io ho proposto al Senato del Regno che per l'anno 1907-908 fosse assegnata la somma di 4,000,000 per dare esecuzione a quelle tombole per le quali è già stabilito il tempo dell'estrazione e che per gli anni successivi invece di 2,000,000 fossero assegnati 3,000,000 consecutivamente.

Ma anche con questa proposta, che mi auguro sia approvata dal Senato e che potrà quindi avere i suffragi della Camera, noi avremo che, quando nell'anno 1907-908 saranno assegnati 4,000,000 per dare esecuzione a quelle tombole già fissate per legge e che per le altre sarà destinata la somma di tre milioni all'anno, occorreranno per tutte queste tombole da eseguirsi per lo meno dieci anni.

Detto questo non ho altro da aggiungere. (*Benissimo!*)

PRESIDENTE. L'onorevole Ferri Giacomo ha facoltà di parlare.

FERRI GIACOMO. Le dichiarazioni fatte dall'onorevole ministro delle finanze creano una posizione abbastanza imbarazzante, perchè, avendoci egli detto che rispetta i diritti quesiti, noi ci troviamo di fronte ad avere, colle leggi di tombole già votate, esaurita tutta la disponibilità dei 3,000,000 promessi col disegno di legge che sarà approvato dal Senato, e per quindici anni circa!

Da ciò una conseguenza grave, perchè si chiude la porta a determinate circostanze eccezionali, a bisogni veramente urgenti che troveranno ostacoli in queste nostre facili e poco considerate concessioni di tombole accordate con una superficialità che è segno di debolezza da parte nostra.

L'onorevole Massimini aveva promesso di regolare questa materia, e così molti di noi non fecero proposte, ma oggi che tutti corrono (sembra la corsa dei barberi) alla tombola, si impone a tutti di proporne, giacchè, non concedendosi questo beneficio solo per alte necessità di beneficenza, ne deriva che chi non richiede si mette in condizioni d'inferiorità, ed i comuni che non ottengono sono in condizioni di ingiustizia di fronte agli altri che in condizioni eguali ebbero la concessione.

La tombola è un mezzo immorale perchè poggia sulla ignoranza e miseria dei poveri, è un mezzo economicamente riprovevole perchè solo il 20 per cento va a profitto della beneficenza, il resto viene assorbito dagli speculatori e dalle spese. Ma, dato che si concedano, debbono essere con norme precise regolate; la precedenza deve spettare a quelle che hanno maggiori caratteri di interessi generali e con un disegno di legge il Governo deve disciplinare questa graduatoria.

Altrimenti finiremo per proporne delle centinaia, arrestando la Camera su questa china non col ragionamento ma togliendo serietà ai suoi deliberati. Un provvedimento quindi si impone.

Quello che io ho indicato rappresenterebbe una certa forma di giustizia non potendo noi rinunziare a questa nuova forma di risorse comunali, se abbiamo coscienza del nostro dovere e del nostro ufficio.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale su questo proposta di legge.

(*La discussione generale è chiusa*).

Procederemo ora alla discussione dell'articolo unico che è il seguente:

« Il Governo del Re è autorizzato a concedere, con esonero da ogni tassa, all'Amministrazione dell'Ospedale civile di Padova una tombola a suo beneficio per l'ammontare di un milione e cinquecento mile lire ».

Trattandosi di un solo articolo, si procederà in altra seduta alla votazione segreta di questa proposta di legge.

Discussione della proposta di legge per una tombola a favore dell'erigendo Ospedale di Sampierdarena.

PRESIDENTE. Ora l'ordine del giorno reca la discussione della proposta di legge per la concessione di una tombola telegrafica per l'erigendo Ospedale di Sampierdarena.

Prego l'onorevole segretario di dar lettura della proposta di legge.

PAVIA, *segretario, ne dà lettura*. (Vedi *Stampato* n. 743-A).

PRESIDENTE. La discussione generale è aperta su questa proposta di legge.

FERRI GIACOMO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FERRI GIACOMO. Non ho udita da parte del Governo nessuna risposta alle mie osservazioni sulla proposta di legge precedente, il che mi farebbe supporre che si vogliono chiudere gli occhi su tutte le tombole. Se così è, fin da questo momento io consiglio a tutti di proporre delle tombole, e per parte mia dichiaro di averne già pronte una ventina. Ma, spero che il Governo vorrà dare una risposta in riguardo, tanto più che le mie osservazioni e domande si sono tenute in limite così modesto che mi permetto di insistere per averla.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Io sono rimasto stordito quando l'onorevole Ferri Giacomo ha proposto che fosse demandato al Governo lo stabilire l'ordine, secondo cui le tombole dovrebbero avere esecuzione. È questo un potere eccessivo che egli vorrebbe affidargli, mentre è ben difficile che il Governo possa stabilire che la tombola per l'ospedale di Padova, per esempio, debba esser fatta prima di quella per l'ospedale di Sampierdarena.

È difficile, ripeto, fare una discriminazione di questo genere, e quindi mi pare logico il concetto accennato dal ministro

delle finanze, di procedere cioè secondo l'ordine con cui la Camera ha approvato le relative proposte di legge.

D'altronde noi non possiamo certo indagare chi siano i deputati più diligenti e chi i meno, essendo lecito supporre che chi ha presentato prima la sua proposta rappresentasse un bisogno più urgente degli altri.

Noi non possiamo, infine, sostituire l'azione del Governo all'azione del Parlamento. Sta davanti al Senato una legge, che l'onorevole Ferri ha dichiarato di approvare pienamente e che disciplina questa materia, non essendo certamente ammissibile che si possa convertire l'Italia in un giuoco di tombola su tutta la linea.

L'onorevole Ferri dice che ha pronte per conto suo una ventina di tombole; ora io credo che se ognuno di noi adottasse questo sistema, avrebbe da ogni comune del suo collegio domanda per la concessione di una tombola; ed allora la cosa perderebbe qualunque serietà, qualunque importanza e qualunque utilità.

Io ritengo che non sia un bene questa furia di giuochi, che vengono proposti, tanto più che non potrebbero avere utili risultati; perchè chi comprerebbe i biglietti di questa serie infinita di tombole che si propongono? Mi pare quindi che sarebbe, invece, il caso di raccomandare a tutti di andare molto adagio nel fare simili proposte, e di non accettare così facilmente dagli enti interessati le domande che vengono fatte loro in proposito.

Poichè v'è un disegno di legge davanti al Senato, noi qui non possiamo anticiparne la discussione; io spero che il Senato si pronunzierà su di esso con la maggiore sollecitudine, anzi mi si dice che esso sia già nell'ordine del giorno di quel ramo del Parlamento. Quando detto disegno sarà presentato alla Camera, essa potrà allora esaminare e discutere a fondo la questione: ma l'onorevole Ferri comprenderà che non è possiblile che il Governo possa ora stabilire una graduatoria, giacchè, ripeto, sarebbe questo un giudizio molto difficile a darsi.

ALESSIO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ALESSIO. L'onorevole ministro delle finanze, in un colloquio famigliare, mi aveva espresso il concetto di disporre un consorzio complessivo di tutte queste tombole in modo che vi fosse una sola estrazione a cui partecipassero tutte quelle tombole che fossero state autorizzate dal Parlamento in un dato periodo. Questo concetto mi pareva molto plausibile e di esso si potrà far tesoro quando verrà in discussione alla Camera il disegno di legge che sta davanti al Senato. Esso avrebbe anche il beneficio di disciplinare l'affluenza di tutti questi consumatori di tombole raccogliendole in una sola cifra e insieme di diminuire l'alea di tutte le tombole che fossero state deliberate all'estremo limite. D'altra parte, risoluta questa condizione eccezionale e transitoria, sarebbe possibile stabilire norme di graduatoria per eliminare gli inconvenienti cui ha accennato l'onorevole Ferri.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro delle finanze.

LACAVA, *ministro delle finanze*. Il concetto manifestato dall'onorevole Alessio, come io gli dissi, era nei miei intendimenti ed anzi ho cercato di attuarlo per tutte quelle tombole che già sono progettate. Io non ho bisogno di dirle che il mio tentativo è fallito, perchè ognuno ha voluto mantenere piena libertà di azione. (*Si ride*).

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

(*La discussione generale è chiusa*).

Procederemo alla discussione dell'articolo unico di cui do lettura:

«Il Governo del Re è autorizzato a concedere, con esonero da ogni tassa, alla Amministrazione comunale ed ospitaliera di Sampierdarena una tombola telegrafica a favore dell'erigendo ospedale civico, per l'ammontare di un milione di lire».

Trattandosi di un solo articolo, anche questa proposta di legge sarà votata a scrutinio segreto in altra seduta.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MARCORA.

Nomina della Commissione per l'esame del disegno di legge: Onoranze a Giuseppe Garibaldi.

PRESIDENTE. In adempimento dell'incarico conferitomi dalla Camera nella seduta di sabato, comunico i nomi degli onorevoli colleghi che chiamo a far parte della Commissione, la quale dovrà riferire sul disegno di legge per le onoranze a Giuseppe Garibaldi nel centenario della sua nascita. Essi sono gli onorevoli: Biancheri, Chimirri, Compans, Antonio Di Rudinì, Fortis, Giovagnoli, Riccardo Luzzatto, Martini e Pantano.

Seguito della discussione del disegno di legge per l'ordinamento dell'esercizio ferroviario dello Stato.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge sull'ordinamento dell'esercizio di Stato delle ferrovie non concesse ad imprese private.

Ha facoltà di parlare l'onorevole De Seta.

DE SETA. Onorevoli colleghi! Il fenomeno nuovo manifestatosi in questo momento nella Camera ha contribuito a confermare nell'animo mio il convincimento che il disegno di legge ora in discussione risponda allo scopo che si è prefisso.

Ed il fenomeno è questo. In questa occasione non si sono verificate l'attesa agitata e le discussioni nei corridoi, che precedono d'ordinario le discussioni in quest'Aula; sicchè io debbo ritenere che l'Idra ferroviaria, la quale in altri tempi si è cibata di ministri e di Ministeri, questa volta si sia addormentata. E ne trovo la riprova nel concetto fondamentale della legge, il quale, espresso già timidamente nell'altra legge del 22 aprile 1905, fu esteso ora dalla Commissione parlamentare: il concetto, cioè, che l'autonomia ferroviaria si debba intendere nel senso che non sia esclusa la responsabilità del Governo, la quale, come ha scritto l'onorevole Gianturco nella sua relazione, è reclamata nei nostri ordinamenti costituzionali, rispetto a tutto ciò che è impiego di denaro e tanto più relativamente a quello che è il maggiore impiego del pubblico denaro. Però da questo concetto consegue che, essendovi responsabilità, debba esservi controllo; controllo che certamente non può esercitarsi dalla stessa Amministrazione di Stato, perchè non è presumibile che essa possa controllare se stessa, diventando contemporaneamente giudice e parte. Ma l'argomento dell'autonomia finanziaria ed amministrativa è stato sviluppato ampiamente nelle due relazioni sopra accennate, tanto del Ministero, che della Commissione, ed anche dagli altri oratori che mi hanno preceduto. Perciò io non mi permetterò di discuterlo, entrando in un campo nel quale io confesso la mia incompetenza, specialmente per quanto riguarda l'impiego del pubblico denaro.

Dunque io ritengo che debba soffermarmi soltanto su alcuni punti generali della legge e fare alcune modeste osservazioni, consentendo intanto nel concetto della Commissione parlamentare che non è presumibile risolvere ora completamente il grave problema dell'esercizio ferroviario; ma occorre contentarci di quello che sino ad ora si è potuto raggiungere dietro l'esperimento di questi due anni, sperando che in avvenire noi possiamo sempre più avvicinarci alla perfezione.

E dopo ciò io, riferendomi al discorso pronunziato pochi giorni fa dall'onorevole Ferraris intorno al Consiglio di amministrazione, ricordo che anch'egli deplorava il numero dei consiglieri portato a 10 da 8 come era nel precedente progetto dell'onorevole Carmine. L'onorevole Ferraris, rilevando la inopportunità di questo eccessivo numero di consiglieri, ricordava anche le relazioni Brioschi e Genala ed affermava che i danni lamentati in quelle relazioni dipesero proprio dal numero eccessivo dei consiglieri. Ora io non mi sento di accedere completamente alla opinione dell'onorevole Ferraris e credo invece che il danno sia piuttosto dipeso dalle qualità dei consiglieri, qualità che non si vollero certamente discutere per le solite ragioni che si mettono innanzi di solito in certe inchieste. Aggiungeva l'onorevole Ferraris che era mal fatto concedere soltanto voto deliberativo al direttore generale delle ferrovie e non dargli invece la presidenza del Consiglio di amministrazione, notando che un tal fatto avrebbe diminuita l'autorità del direttore generale, costretto forse a dare esecuzione a deliberati che non meritano la sua fiducia. Ora io osservo che tale condizione andrebbe anche a peggiorare quando il direttore generale fosse anche il presidente del Consiglio di amministrazione. Anzi sarebbe forse stato opportuno dare al direttore generale soltanto un voto consultivo, appunto per non metterlo in una difficile condizione; e non so quanto sia esatta la notizia che, durante gli studi delle proposte ministeriali, la questione sia stata discussa e conclusa, rispetto al voto consultivo, in senso negativo.

Ma un'altra osservazione voglio fare intorno alla costituzione di questa mastodontica Direzione generale. Basta ricordare che, oltre al direttore generale, vi saranno applicati altri quattro direttori aggiunti, dieci consiglieri di amministrazione, tredici capi-servizio, altri tredici capi-servizio aggiunti e cinque ispettori; anzi su questo punto degli ispettori specialmente centrali voglio soffermarmi un istante per ri-

cordare che questa istituzione ha avuto origine semplicemente dal fatto, che occorreva dar posto a molti egregi funzionari i quali erano inadatti ad un servizio attivo e che appunto per ciò furono incorporati in questo nuovo servizio di direzione generale che poi per ironia fu chiamato Congregazione di carità.

Si tratta in totale di quarantasei alti funzionari, oltre i capi dei dipartimenti, oltre i consiglieri generali del traffico ed oltre i consiglieri dipartimentali del traffico stesso, insomma una enormità di personale superiore.

Ora io comincio dall'osservare che non ho fiducia nei Consigli del traffico e che più opportuno forse sarebbe interrogare tutti i rappresentanti degli enti locali, i Consigli provinciali e comunali, i rappresentanti delle Camere di commercio e delle industrie; questi sì in mille occasioni potrebbero suggerire ottimi provvedimenti per l'azienda ferroviaria, mentre di solito, diciamolo francamente, il posto di consigliere del traffico è oggi specialmente ambito per ottenere dei biglietti ferroviari. Ora questa tendenza notatasi sempre nell'amministrazione delle ferrovie di Stato, tendenza al continuo aumento dei funzionari alti, dovrebbe essere subito modificata e corretta; e non è il caso, per riparare a tutto ciò, di attendere la legge sull'organico.

Ci vorranno almeno un paio di anni prima che sia presentata tale legge.

L'onorevole ministro, nel riconoscere la enorme responsabilità che grava sulla amministrazione ferroviaria, ha anche ammesso che si debba procedere ad ispezioni improvvise e saltuarie, in modo che egli possa esaminare tutti gli importanti atti dell'amministrazione con ogni mezzo che crederà migliore. Ora come è mai possibile che il Ministero eserciti una simile attribuzione senza i mezzi opportuni? Basterà l'ufficio speciale delle ferrovie ed il Consiglio superiore dei lavori pubblici? Certamente no, ed allora diminuirà la responsabilità dell'amministrazione ferroviaria, perchè mancano i mezzi di sorvegliarla. Ed allora sarebbe stato inutile affermare questo diritto di ispezione e di riscontro.

Un'altra domanda desidero di fare all'onorevole ministro riguardo alla responsabilità dei consiglieri di amministrazione. Questa responsabilità non è quella penale, perchè ad essa non si potrà sottrarre nessuno; ma quella civile dei consiglieri di amministrazione come sarà garantita trattandosi di deliberati importanti molti milioni? Quindi mi pare un pleonasmo questa responsabilità civile del Consiglio di amministrazione.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Dove non c'è nulla, anche l'imperatore ha perduto il suo diritto.

DE SETA. Quello delle direzioni compartimentali, quali sono, è un altro argomento molto scabroso, specialmente per i ministri, perchè tutti noi vorremmo che, per lo meno, in ogni capoluogo di provincia ci fosse un compartimento. Ed è per ciò io credo, che nella legge in esame il ministro non ha voluto indicarne il numero e le sedi.

Io direi anzitutto che il ministro dovrebbe fissare il numero e le sedi dei compartimenti, senza portare qui la questione, ispirandosi ad un concetto giusto, sia in rapporto al traffico, sia in rapporto all'interesse della nazione, perchè qui non ci metteremo mai d'accordo nel giudicare se debba essere sede di compartimento Napoli, Palermo ecc.

Al Parlamento una questione simile certamente lei, onorevole ministro, non la porterà mai. Perciò io proporrei che si desse facoltà al ministro dei lavori pubblici di stabilire, di concerto con l'amministrazione delle ferrovie di Stato, il numero delle sedi delle direzioni compartimentali. In quanto al numero credo che consentiranno tutti quelli che hanno oramai esperimentato l'esercizio ferroviario, cioè che le direzioni compartimentali devono essere molto estese, per evitare che si trovino a contatto due compartimenti che non fanno che ripetere l'uno quello che fa l'altro.

Rispetto alle tariffe naturalmente tutto è rimandato all'avvenire, perchè tutto deve essere portato alla Camera per l'approvazione. Ma un fatto importante ha richiamato la mia attenzione ed è questo. Nella legge un certo articolo ha affermato nientemeno che questo concetto: che quando le ferrovie non sieno a semplice aderenza, ma sieno usati mezzi speciali per la trazione, per queste ferrovie si debba considerare non più la distanza reale, ma la distanza virtuale, come dicono d'ordinario i tecnici. Per la qualcosa le regioni montuose, dove le ferrovie si debbono spesso costruire non a semplice aderenza, ma con l'ingranaggio, avranno non solo i treni con una velocità da sette ad otto chilometri all'ora ma per giunta tariffe più alte. Ed allora io dico, onorevole

ministro, quando ella dispose che la Paola-Cosenza, la quale deve valicare l'Appennino, dovesse avere i suoi rami di accesso a dentiera, allora le popolazioni avrebbero dovuto ribellarsi e chiedere che questo sistema non fosse adottato, perchè oltre all'inconveniente di avere poca velocità e poca potenzialità di trasporto, per giunta le tariffe sono maggiori che sulle linee a semplice aderenza.

Questo provvedimento mi sembra dunque assolutamente iniquo e su di esso richiamo l'attenzione dell'onorevole ministro e dei miei colleghi che vi sono interessati, specie di quelli delle regioni montuose.

Io prevedo la risposta del ministro. Egli mi dirà: supponiamo che si faccia una ferrovia a dentiera per andare sul Monte Generoso, se già non vi fosse. Allora si avrebbe ragione. Ma in questo caso mettiamo nella legge la condizione che si tratti di ferrovie voluttuarie che conducano a stazioni climatiche, ed allora è giusto che i ricchi signori le paghino; ma ai poveri calabresi che debbono valicare l'Appennino, a costoro non si deve far pagare una tariffa maggiore di quella delle altre linee, perchè ciò sarebbe contrario ad ogni sentimento di giustizia e di ogni equità.

Ma aggiungo un'altra ragione. Facciamo l'ipotesi di una ferrovia con la pendenza del 35 per mille (e ce ne sono) e che siano a semplice aderenza, queste avranno spese maggiori di esercizio delle ferrovie a cremagliera, perchè le locomotive dovranno essere molto pesanti, ecc. Ma queste non pagheranno nulla di più, e gli altri che avranno le ferrovie a dentiera dovranno pagare di più!

Vi è poi un'altro articolo nel quale è data facoltà solamente al Consiglio di amministrazione, su proposta del direttore generale, di provvedere alla conversione delle stazioni in fermate e delle fermate in stazioni e alla concessione o soppressione di fermate di treni.

Ora su questo punto osservo che avendo le ferrovie, come è detto nella relazione della Commissione, il principale scopo di aiutare lo svolgimento dell'economia nazionale, non credo conveniente affidare al Consiglio d'amministrazione e al direttore generale un provvedimento di questo genere perchè la soppressione di una stazione o di una fermata potrebbe riuscire molto dannosa alla economia di una regione, ed è bene che il ministro intervenga a giudicare un provvedimento di questo genere.

Con questo disegno di legge si è fatto poi un passo molto innanzi circa le costruzioni ferroviarie. Il progetto di legge dell'onorevole Tedesco diceva che le costruzioni erano affidate completamente alla Amministrazione delle ferrovie di Stato, e che soltanto i fondi sarebbero stati forniti a questa dal Ministero dei lavori pubblici.

Passando poi attraverso il progetto dell'onorevole Carmine, siamo giunti a questo odierno, il quale, in forma molto sibillina, finisce col dire: voi Amministrazione delle ferrovie di Stato disinteressatevi completamente di ciò che riguarda le costruzioni ferroviarie, e solamente date alla nostra dipendenza il servizio speciale delle costruzioni stesse.

E poi nell'ultimo capoverso dell'articolo 76 dice che i lavori per la costruzione di nuove ferrovie sono eseguiti, liquidati e collaudati dall'Amministrazione suddetta, applicando però le norme ordinarie vigenti per le altre opere pubbliche dello Stato. Ora è proprio il caso di dire che le ferrovie rappresentano uno Stato nello Stato poichè i regolamenti e i capitolati che si applicano dall'Amministrazione delle ferrovie di Stato sono differenti da quelli adoperati dal Ministero dei lavori pubblici.

Perchè, domando io, dobbiamo fare questo viavai tra Ministero ed Amministrazione delle ferrovie?

Decidiamoci una buona volta. O diamo tutto all'Amministrazione delle ferrovie di Stato perchè esegua i lavori spendendo il denaro nel modo, che crederà migliore, oppure aggreghiamo il servizio delle costruzioni al Ministero, e non se ne parli più.

Credo che sarebbe meglio di esprimere chiaramente il concetto che le costruzioni ferroviarie saranno fatte direttamente dallo Stato a mezzo del servizio XII, costruzioni, che presentemente si trova presso l'amministrazione delle ferrovie di Stato.

Permettetemi una parola riguardo al personale. L'articolo 60 proclama un bando terribile, che dà pieni poteri all'Amministrazione delle ferrovie di licenziare quei funzionari, che secondo il giudizio dell'Amministrazione non siano utili all'Amministrazione stessa.

Io non comprendo perchè si debba fare astrazione dalle leggi, che vigono per gli altri funzionari dello Stato.

Esistono regolamenti, che fissano le norme da seguirsi per licenziare il personale quando sia esuberante, oppure incapace. Or bene, perchè non si deve usare lo stesso tratta-

mento per il personale delle ferrovie di Stato?

Io debbo ricordare che con questo bando si vogliono colpire non solo i vecchi funzionari appartenenti alle vecchie reti, ma principalmente il personale dell'ispettorato generale delle strade ferrate.

È vero che, quando fu formato l'ispettorato, furono chiamati anche i farmacisti a fare da ingegneri, ma è pur vero che molta gente, che ha già percorso una certa carriera, con questo provvedimento è abbandonata perchè il provvedimento si ridurrebbe a questo, che a costoro si darebbe una certa somma, mi pare due terzi dello stipendio, questo stipendio diminuirebbe ancora per un certo tempo, eppoi tornerebbe a crescere.

Sicchè questi disgraziati dovrebbero dire: miei cari figliuoli, fino ad ora avete mangiato così così, poi mangerete meno, in ultimo mangerete meglio.

Io desidererei sapere in qual modo questi poveri funzionari, che hanno famiglia, possano provvedere alla famiglia stessa?

Su ciò non mi fermo, ma ne riparleremo nella discussione degli articoli. Un ultimo accenno a quanto riguarda i medici. Ai medici non si dà nulla, e, per tutto compenso, si concede loro il famoso biglietto, quel famoso biglietto, che allucina tutti. (*Interruzioni*). Questa è la ragione, che adducono tutti, e cioè che i medici non debbono essere pagati. Lo stesso si potrebbe dire per gli ingegneri e per gli avvocati! Io dico invece: fate un concorso, scegliete i migliori, ma almeno date loro una parvenza di compenso, pagateli magari come cantonieri; ma non dar loro nulla, all'infuori del biglietto, mi pare che non sia cosa ben fatta.

Ed ora, anche a richiesta di qualche altro collega della Camera, debbo fare una domanda all'onorevole ministro. Egli, nella legge, all'articolo 81, ha proposto la concessione di biglietti a tutti i funzionari dell'amministrazione delle ferrovie di Stato, delle antiche società ferroviarie e dell'ispettorato generale, e determina le condizioni le quali, se l'onorevole ministro lo ricorda, erano contenute in un certo disegno di legge del quale molti colleghi attendevano la ripresa. Alcuni hanno osservato che in questo progetto si viene a risolvere soltanto ciò che riguarda l'avvenire, ma molto lontano avvenire, dei funzionari collocati a riposo, e non si è voluto risolvere il problema delle altre concessioni ferroviarie.

Ho finito, e chiedo scusa alla Camera ed all'onorevole ministro se li ho tediati.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Guerci.

GUERCI. Ora che conosco i risultati finanziari, a cui pervenne l'amministrazione ferroviaria dello Stato in un anno di esercizio, debbo fare un atto di contrizione; debbo pentirmi, e pentirmi amaramente, di avere attaccato qui le Società ferroviarie, che esercitavano prima dello Stato. Come non farlo? Gridavano tutti, gridava anche l'ex ministro Pantano; la diffamazione è contagiosa, come l'entusiasmo, epperò ho gridato anch'io! Aggiungo che, se fossero vere le deduzioni finanziarie dell'onorevole Rubini sull'esercizio di Stato 1906-907, in confronto di quello 1905-906, ai vecchi amministratori delle Società si dovrebbe fare addirittura un monumento.

È bene ricordare, perchè ha la sua importanza, che, mentre noi, da questi banchi, gridavamo contro le Società, su quei banchi invece, vi era silenzio completo.

Il Demostene della Liguria, onorevole Cavagnari, (*Ilarità*) era preoccupato allora da altri problemi, specialmente da quello della viabilità; ricordo, a questo proposito, un diverbio, ch'egli ebbe col ministro della guerra, circa l'entrata in Genova del generale Massena, nel 1796 dell'era volgare. (*Ilarità*). L'onorevole Crespi, allora si occupava..

CRESPI. Mi sono occupato delle ferrovie fino dal 1889.

GUERCI. ...più particolarmente, delle turbine a vapore, e delle forze idrauliche, che dovevano capovolgere il Paese.

CRESPI. Ed anche delle ferrovie!

GUERCI. Gli atti parlamentari lo attestano. L'onorevole Rubini, allora, silenzioso e sodisfatto come un gatto di primavera, sedeva indifferente, a custodia dei bilanci (*Si ride*): egli, se non avesse avuto paura della popolarità (in certi momenti l'uomo politico deve affrontare la popolarità) poteva farci tacere con quattro parole; ma vedo che aspettava una miglior occasione.

Ed eccoci al cambiamento di scena: viene l'esercizio di Stato, ed allora il silenzio è da questa parte, viceversa da quella, che faceva silenzio prima, comincia un baccano indiavolato. Noto, strana combinazione, che proprio da quella parte, sono rappresentati i maggiori interessi come proprietà fondiaria e anche come capitale circolante in genere: azioni, obbligazioni, cartelle del debito pubblico, e via discorrendo; mentre qui da noi, all'estrema sinistra, i capitali in ge-

nere sono piuttosto deficienti ed, in ispecie quello circolante. (*Si ride*). Ora il baccano è più ingiusto da quella parte che non fosse da questa; perchè, quando noi gridavamo contro le Società, nessuno di quella parte cercò di metterci sulla buona via... (*Entra il deputato Rubini*).

Oh, ecco Rubini che mi consola! (*Ilarità*).

...confutando i nostri errori; mentre invece, da quella parte, non si vollero sentir ragioni circa le cause del disservizio. Si avevano occhi per vedere, non si avevano orecchie per sentire.

Si arrivò al punto che l'onorevole Cavagnari, tre mesi fa, presentò una interrogazione per sapere come si intendesse di provvedere contro certe notizie, divulgate dai giornali inglesi, sul nostro esercizio di Stato, notizie che tendevano ad impedire ai forestieri di venire in Italia. Quei giornali inglesi riportavano articoli scritti sul *Messaggero* da un nostro collega, l'onorevole Brunialti.

Si accusava anche il direttore generale di eccessiva intimità col basso personale ferroviario, dimenticando che negli ultimi mesi del Ministero Zanardelli, quando quest'intimità, non c'era, avevamo avuto due scioperi e l'ostruzionismo, ed avevamo dovuto pagare non so quanti milioni.

A questo proposito debbo dire che appunto per aver mantenuto la solidarietà col proprio capo, mentre imperversava la bufera delle recriminazioni, il personale ferroviario ha acquisito un titolo di tale benemerenza che, se si proponesse ora qualche milione per aumentare il suo stipendio, lo voterei con tutto il cuore.

Quando gridavamo noi, dopo tutto, ci proponevamo di ottenere il più efficace controllo dello Stato sulle Società esercenti; mentre quando gridavate voi contro l'Amministrazione di Stato creata da noi, ne andava di mezzo il prestigio dello Stato, e del paese. Convenite dunque che la vostra non era opera patriottica nè di conservatori illuminati.

Ed ora vengo al disegno di legge.

Poichè di questo disegno di legge già dissi, sette od otto giorni fa, dove credevo fosse il tarlo, e poichè dello stesso argomento hanno trattato altri oratori, perciò limiterò la mia critica a pochissime cose; tanto più che mi preme di potere, il più presto possibile, conversare con l'onorevole Rubini. (*Ilarità*).

RUBINI. È quello che desidero io pure.

GUERCI. Allora ci troveremo a nozze! (*Ilarità*).

Incominciamo, per semplificare, ad eliminare dal disegno di legge tutto quanto è stato aggiunto dalla Commissione. Di tutto questo non accetto nemmeno una virgola. (*Commenti — Ilarità*). E non se ne debbono offendere gli egregi uomini, che compongono la Commissione. Respingo le loro aggiunte, perchè la Commissione ha un peccato di origine; è composta per la maggior parte di uomini appartenenti a quella parte della Camera (*Accenna a Destra e al Centro*).

Una voce. Non ce n'è nessuno!

GUERCI. Il confine è qui! (*Accenna al suo settore — Viva ilarità*).

È naturale, dunque, che la Commissione abbia portato nei suoi lavori le impressioni sul servizio ferroviario di Stato, che ha manifestato qui. Infatti le aggiunte proposte dalla detta Commissione hanno tutte una intonazione di sospetto, ingiusto, prima di tutto, poi contrario all'esecuzione sollecita ed efficace degli ordini della Direzione generale, che ha la responsabilità del servizio.

A garanzia del buon servizio ferroviario, la Commissione chiama, ad illuminare l'Amministrazione ferroviaria, i rappresentanti dell'industria. È possibile? Io vorrei piuttosto un rappresentante del basso personale ferroviario, che, durante le critiche e le censure pel disservizio, mantenne alto il prestigio dell'Amministrazione e dello Stato; ma un rappresentante di quegli industriali, di quei commercianti, che lo denigrarono, preoccupati soltanto del loro tornaconto, e che, per bocca dei loro rappresentanti politici, venivano qui a sputar veleno, invocando per Genova Andrea Doria e Lodovico il Moro per Milano, (*Si ride*) no, assolutamente no.

Lo Stato deve mantenere la giustizia distributiva al disopra di tutti gli interessi personali. I signori industriali, lo dice il passato, non porterebbero nell'Amministrazione che il sentimento del tornaconto loro e delle loro regioni. Non si rovini il campo colla gramigna.

Non ammetto perciò gli emendamenti della Commissione, anche per un'altra ragione. Essere ferroviere, nel significato vero della parola, non è facile. Non è ferroviere, per esempio, l'ingegnere della manutenzione per quanto abilissimo nella sua partita; non è ferroviere l'ingegnere del movimento, anche se ha raggiunto in questo servizio il più alto posto; non è ferroviere uno, per quanto

sia profondo in materie di tariffe ferroviarie, orari, ecc. Immaginiamoci se possa essere ferroviere chi traduce dal tedesco per venir qui a blaterare minchionerie in materia di ferrovie; chi conosce del materiale rotabile soltanto il manubrio del freddo e del caldo, e del materiale fisso i binari perchè vi inciampa nelle notti piovose. Per essere ferroviere bisogna conoscere tutte queste cose, sì da poterli integrare allo scopo di trarne conseguenze utili pel servizio in generale. Ora il ferroviere perfetto, riconosciuto come tale da tutto il personale, senza distinzione, è precisamente il nostro direttore generale.

Ora, se ella, onorevole ministro col commendatore Bianchi, che ha la responsabilità del servizio, e della propria reputazione, hanno studiato insieme un determinato ordinamento amministrativo, non posso assolutamente ammettere le modificazioni proposte da gente profana alle ferrovie, che agisce soltanto per sentito dire.

Una voce. Teoria strana!

GUERCI. No; perchè in altre questioni possono essere competenti; per esempio, in una questione giudiziaria ella, onorevole Cimorelli, potrebbe essere più competente del ministro; ma in questioni ferroviarie, no.

Dunque non accetto le aggiunte fatte dalla Commissione parlamentare al disegno ministeriale. E proseguo.

Dissi, l'ultima volta che parlai alla Camera su di questo argomento, che voi, onorevole Gianturco, mantenendo, come ministro, la responsabilità dell'amministrazione ferroviaria, avete bisogno di essere illuminato. Ma chi vi illumina, chi vi ha illuminato, chi vi illuminerà? L'Ufficio speciale delle ferrovie, che risiede al Ministero dei lavori pubblici, e proprio vicino a voi. Cosicchè voi, per quanto dotato di splendido ingegno, voi, che non siete ingegnere, sarete illuminato a candela, ad olio o a luce elettrica, secondo la digestione e l'umore di quei signori; e mentre il pubblico e il Parlamento non vedranno che voi e l'amministrazione ferroviaria dello Stato, dietro le quinte vi sarà il buttafuori, e nella buca il suggeritore, che faranno essi la pioggia ed il bel tempo.

Il pericolo della legge è tutto qui; pel rimanente sarà facile intendersi. Quest'Ufficio speciale (lo vedrete alla prova) sarà quello che creerà gli attriti, pei quali si sacrificarono gli uomini a danno del servizio ferroviario, e del suo incremento.

La stessa legge, che avete presentata, dimostra che questi signori dell'Ufficio speciale si sono fatti vivi.

Tutte le disposizioni della legge, che dovrebbero tutelare la vostra responsabilità, sono strumenti nelle mani avvedute di questi signori.

Vi bastava, per la vostra responsabilità, la facoltà di sindacare a vostro talento l'Amministrazione ferroviaria. A che vale il veto? Avete, o non avete fiducia nel direttore generale? Se avete questa fiducia, a che servono le prescrizioni? Se non l'avete, o voi dovete lasciare l'ufficio, o dovrà lasciarlo il direttore generale, quali possano essere le disposizioni della legge.

Per questa ragione voterò a favore di tutti gli emendamenti, che tenderanno a semplificare la legge; voterei poi con entusiasmo la proposta d'un Ministero delle ferrovie, e tutte quelle altre che tendessero a sopprimere l'ingerenza di questo Ufficio speciale.

Vengo al controllo preventivo della Corte dei conti sino a 50 mila lire; argomento che è stato trattato con maggiore competenza dal collega Carlo Ferraris.

Sarei però desideroso di sapere, se fu l'Ufficio speciale delle ferrovie, che vi consigliò di non accettare il consiglio del commendatore Martuscelli, un'autorità incontestata in materia di controlli contabili, il quale non volea creare un sistema ibrido di controllo, come quello del controllo consuntivo per le spese inferiori a 50 mila lire, e del controllo preventivo per quelle superiori a tale cifra, ma voleva che tutto l'esame, fosse pure il più rigoroso, fosse portato in consuntivo; appunto per non inceppare l'amministrazione ferroviaria, che ha bisogno di elasticità e di somma prontezza di movimenti.

E debbo fare un'altra domanda, lecita, anzi doverosa. Perchè non avete lasciate le costruzioni ferroviarie all'Amministrazione autonoma, che, per legge, deve costruire oltre 1000 chilometri, ma ne avete riservati circa 900, pel non mai abbastanza lodato ufficio speciale? So che esso non ha la diretta esecuzione, ma ne ha però la gestione, vale a dire il diritto di ficcare il naso nei collaudi, nei mandati, in tutto ciò che gli farà piacere, con un'aria di superiorità, che, per non dir altro, farà perdere un gran tempo, e stanchrà le buone volontà. Agli articoli, se avrò la fortuna di assistere alla discussione, completerò meglio, con emendamenti, il mio pensiero.

E vengo adesso all'onorevole Rubini.

Coraggio e avanti! (*Si ride*). Affermo di averlo studiato profondamente, e spero di potervelo dimostrare. Dirò di più: mi misi allo studio, timoroso, e preoccupato, come se mi accingessi ad attraversare il Sahara; lungo il cammino, invece, mi son ricreduto, tanto che mi domandai: ma perchè dei nostri colleghi, che tendono a specializzarsi, chi si volge all'istruzione, chi alla grazia e giustizia, chi, come l'amico De Marinis, alla politica estera, mentre nessuno, o pochi, scelgono la finanza? Poichè la finanza è tale materia che permette di dire tutto quello che si vuole colla certezza matematica di passare all'immortalità come uomini superiori. (*Commenti*).

Assicuro che sarò imparziale. Metterò al passivo quel che va in passivo, e se troverò dell'attivo, non mancherò di metterlo in colonna.

È fuori di contestazione che una delle cause principali del disservizio ferroviario fu il non aver fatto il riscatto delle Meridionali, quando lo propose la prima volta il Ministero Fortis.

Perchè non si fece quel riscatto? Perchè i superstiti alla lettura degli aurei volumi di Saporito gridavano da questi banchi ai 300 o 400 milioni rubati.

Chi avrebbe potuto far tacere quegli energumeni, e indurre la Camera a votare? L'onorevole Rubini. (*Commenti*).

Ma egli tacque; il suo silenzio avvalorò il sospetto, ed il riscatto non passò. (*Interruzione del deputato Rubini*). Ve lo rimproverò il *Corriere della Sera*.

RUBINI. Ma il *Corriere della Sera* non sono io! (*Si ride — Commenti*).

GUERCI. Accenno ad un argomento, prima di venire alla parte finanziaria delle ferrovie.

Uno degli inconvenienti, che si lamentano oggi nell'esercizio di Stato, proviene dal non aver riscattato la Varese-Porto Ceresio e la Roma-Viterbo.

Chi non volle quel riscatto? L'onorevole Rubini. (*Oh! oh!*) Veggasi la liquidazione finanziaria 24 luglio 1905.

E perchè non si volle quel riscatto? Perchè non si voleva quello della Varese-Porto Ceresio; ma, poichè i frati vanno accompagnati, perciò era bene che la linea Varese-Porto Ceresio, del nord d'Italia, andasse insieme colla Roma-Viterbo.

Veniamo alla finanza.

Nella relazione sull'assestamento 1906-1907, l'onorevole Rubini, metteva in allarme il paese, affermando che gli utili netti ferroviari dell'esercizio 1906-907 erano diminuiti, in confronto di quelli del 1905-906 (esercente le Società), di circa nove milioni e mezzo; che se poi si teneva conto, di otto milioni, che lo Stato avrebbe introitato se non fosse avvenuto il riscatto delle Meridionali, il tesoro aveva perduto circa diciotto milioni.

Ma che ci burla, onorevole Rubini? (*Si ride*). È ingenuità la sua, o suppone ella che i colleghi siano un branco di pecore? Ella fa un conto così ingenuo, che mi permetto di tradurlo alla Camera come esempio di sapienza contabile.

Immaginate che uno dica la mia cuoca ha speso una lira e venti centesimi oggi, mentre ieri ha speso soltanto una lira; dunque ho rimesso venti centesimi. Sicuro; ma nella credenza ci sono dei ramolacci di più. Per adattarlo all'esempio non saprei trovare altro genere di verdura! (*Commenti — Si ride*).

Ma dunque l'onorevole Rubini non ha letto, o ha supposto che i colleghi non abbiano letto, nè sappiano leggere il bilancio delle ferrovie di Stato? Dunque ella vorrebbe avere la botte piena e la serva ubbriaca?

Col capitolo 8, si mettono a carico dell'esercizio di Stato sei milioni di migliorie, che prima erano pagate dal tesoro, più, il ricavato della vendita dei materiali fuori uso, circa due milioni.

E fu lei, onorevole Rubini, che così volle. Legga a pagina 6695 dei resoconti parlamentari, seduta del 16 marzo 1906.

Ora questi due milioni, prima, andavano al tesoro.

RUBINI. Andavano alle casse.

GUERCI. La prevedeva questa sua osservazione! Ma è un sofisma.

RUBINI. Andavano alle casse.

GUERCI. Ma le casse sono l'erario, sono il tesoro.

Questa è la confusione, che ella fa, e me ne maraviglio.

Andiamo avanti.

Nella tornata del 16 dicembre 1906 (pagina 11118) ella, forse perchè era di inverno e faceva freddo, volle che fosse aggiunto alle spese per migliorie il due per cento, del prodotto lordo, a partire dal 1908-909; altra spesa di circa otto milioni che grava sull'esercizio, mentre prima non vi gravava.

E che dire del capitolo 13, onorevole Rubini, che carica l'esercizio del rimborso al tesoro degli interessi corrisposti alle società

già esercenti a partire dal 1° luglio 1905, interessi che salgono a cinquecento mila lire?

E l'articolo 13 *bis*, che carica l'esercizio degli interessi e ammortamenti dei certificati ferroviari relativi alle liquidazioni ferroviarie stesse e al completamento delle dotazioni di magazzino, compresi quarantasei milioni pel riscatto delle linee di accesso del Sempione, per un totale di circa diciannove milioni?

E il capitolo 13 *ter* che carica l'esercizio di lire un milione trecentomila per interessi sulle somme pagate con mezzi del tesoro per la liquidazione ferroviaria? (*Interruzione del deputato Rubini*).

E il capitolo 14, che mette in riserva il due per cento dei prodotti del traffico, facendolo figurare tra le spese, mentre è un fondo giacente, che può considerarsi come un accantonamento del tesoro?

Una voce al centro. Cosa c'entra!

GUERCI. Che cosa c'entra? Povero me ho sprecato il fiato! (*Si ride*).

E il capitolo 15, onorevole Rubini, che fa gravare sull'esercizio la quota spettante ai concessionari delle ferrovie di proprietà privata comprese nella rete esercitata dallo Stato e che sale a circa 10 milioni?

E dopo tutto questo, con una semplice operazione aritmetica di sottrazione, voi avete potuto affermare che i proventi netti sono in diminuzione? Così, proprio con una semplice sottrazione?

RUBINI. Non io!

GUERCI. Chi dunque?

RUBINI. Non io, è nel disegno di legge dell'assestamento! (*Commenti*).

GUERCI. Dico che affermare una cosa non esatta, così alla leggera, non è lodevole nè saggio.

Per fare il computo converrebbe parificare le condizioni d'ora con quelle d'una volta, entrando in un meccanismo complesso e difficile, da cui nemmeno il diavolo saprebbe uscire.

Veggo alcuni colleghi dubbiosi. Forse essi pensano che io abbia detto eresie, e ammettono come dogma l'infallibilità dell'onorevole Rubini. Questi colleghi li servo subito di barba e di parrucca. (*Si ride*).

Nella relazione di assestamento del bilancio provvisorio 1906-907, a pagina 69, l'onorevole Rubini dice che non si tien conto, fra le spese per avarie, ammanchi, ecc., della somma di lire 1,284,922 che a pagina 261 della relazione della Direzione generale per l'esercizio 1905-906 è portata a tale titolo. Ma non ha visto l'onorevole Rubini che è un errore di stampa, errore che ho visto subito io, non finanziere, e che si tratta del titolo: *Spese diverse* del capitolo Stazioni? E si fosse fermato qui. Ma egli non è uomo da darsi pace; epperò a pagina 70 torna a tirare in ballo la somma di lire 1,844,922 e così aumenta il 14.84 di un altro 5.43 per indennizzi. Che incoraggiamento per il commendatore Bianchi! E volete di peggio? La relazione dice 14.84 e 5.43 per cento; invece, rifacendo i calcoli, si vede che è per mille. Benedetta e santa ingenuità tutta a danno dell'esercizio di Stato!

A pagina 76 il nostro finanziere, discutendo la relazione del direttore Bianchi, ragiona molto sul personale della Direzione generale. Accenna a 6969 impiegati, accentrati in Roma, e non vede che parecchie centinaia, anzi qualche migliaio stanno a Torino, a Milano, a Firenze. Sono gli uffici di controllo, di statistica, che fanno parte dei servizi centrali, ma risiedono, non a Roma, come dice l'onorevole Rubini, ma altrove.

A pagina 76 egli, spingendosi sulle aure dei raffronti, raffronta le Direzioni compartimentali ferroviarie ai compartimenti del Genio civile! Ora questi sono composti d'un ispettore e pochi impiegati. Quelle, invece, hanno funzioni direttive di servizio attivo per l'esercizio di mille chilometri in media, e diecimila agenti in media.

Se queste cose le avessi scritte io, mi si sarebbe gridato la croce addosso.

Le ha dette l'onorevole Rubini, e passano come formole evangeliche!

La conclusione inoppugnabile, indipendentemente da quello che dice l'onorevole Rubini, che si può affermare senza timore di smentita, è dunque questa: le Società non avrebbero potuto in alcun modo rinnovare i contratti collo Stato agli stessi patti di prima; in questo senso erano corse trattative, e si erano stabilite cifre pel caso che non fosse stato possibile l'esercizio di Stato. Or bene l'esercizio di Stato, nei suoi risultati finanziari, è molto al di sotto di quelle cifre, che erano state eventualmente convenute colle Società. Si ristabilisca dunque la sincerità del bilancio ferroviario per non far dire erroneamente a uomini onesti, come l'onorevole Goglio, che si danno tanti milioni a queste ferrovie di Stato, mentre non si erano mai dati alle passate Società esercenti. Se aveste presentato un bilancio sincero, senza bisogno delle elucubrazioni me-

tafisiche dell' onorevole Rubini, tutti vedrebbero come procede la gestione delle nostre ferrovie.

Concludo. Ad onore d'Italia è doveroso che si dica che non è vero che gli amministratori delle Società fossero intriganti e tanto meno inesperti; essi ebbero soltanto la disgrazia di amministrar bene in condizioni sfavorevolissime per i contratti di concessione fatti con lo Stato. Noi dobbiamo ora ridurre questa legge, nel suo testo ministeriale, alla più semplice espressione, senza quei controlli, che tutto al più potrebbero essere oggetto di regolamento. Dobbiamo dire, per l'esperienza fatta in quest'ultimi mesi, per quello, che ne dicono tutti i ferrovieri, che non hanno ambizioni da raggiungere, per gli stessi risultati finanziari ottenuti, che l'uomo, che deve godere la nostra fiducia, per rispettabilità e per alta competenza, è il commendator Bianchi, che abbiamo la fortuna di avere a capo dell'azienda ferroviaria. E infine dobbiamo dire: che controle proposte dell'onorevole Rubini, appunto per quanto ho detto, bisogna stare in guardia, perchè questo rigido custode del bilancio ha il vizio di abbaiare a quelli di casa, mentre chi è per le vigne fa, indisturbato, il comodaccio suo. (*Si ride — Approvazioni — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Rummo.

RUMMO. Il mio discorso non prenderà in esame il servizio tecnico delle ferrovie: su questo argomento abbiamo avuto i discorsi dei tecnici, delle persone competenti, degli studiosi, veri specialisti della materia. Il mio compito è quello di prospettare tutto il servizio medico ferroviario, che non ha una importanza limitata da potersi circoscrivere nell'articolo 80, che è il solo articolo che si occupa del servizio sanitario ferroviario, giacchè nella relazione del progetto l'argomento è appena sfiorato.

Io considero perfettamente le ragioni di questa quasi noncuranza: ben altri interessi, ben altre cure incombevano per l'assetto tecnico-amministrativo dell' importante servizio delle ferrovie di Stato.

Io dimostrerò che valeva la pena di occuparsi di questa questione nella discussione generale e non semplicemente nell'articolo 80.

Io intendo di trattare la materia in un modo vasto, ritenendo fermamente che il servizio sanitario delle ferrovie ha un' importanza grandissima, che entra direttamente in tutto l'ingranaggio ferroviario e che ne può modificare le sue linee fondamentali.

Questa questione interessa tutto il personale delle ferrovie, il buon andamento dell'amministrazione, il pubblico, ed interessa moltissimo, come sentirete, anche i viaggiatori, compresi quelli che viaggiano gratuitamente.

Molte di queste questioni, non trattate, non a dovere lumeggiate, potrebbero ledere immensamente tanti vitali interessi della complessa azienda.

Come è stato concepito tutto questo servizio sanitario delle ferrovie? Se ne sa ben poco, perchè ben poco è nella legge. Ma io che mi interesso di questi problemi e da molto tempo, di cui parlai parecchie volte in questa Camera, ho potuto conoscere le grandi linee di questo servizio, e le sue complesse modalità, leggendo tutte le disposizioni dell'ordine generale di servizio emanate il 22 dicembre 1905.

E voglio discutere su questo servizio nell'interesse collettivo, voglio discuterlo tenendo presente quello che il servizio era nelle passate società, e quale è oggi, quale dovrebbe essere in realtà; soprattutto con uno studio comparato col servizio che si fa in altri paesi, di cui alcuni molto civilmente progrediti, altri meno, nè in condizioni finanziarie superiori al nostro paese.

Io non credo che si debba e possa dire che questo servizio sanitario debba passare in seconda linea, sia perchè abbiamo ben altro da pensare, sia perchè noi non ci troviamo nelle condizioni di tante altre nazioni, che possono spendere e bene anche per il servizio sanitario ferroviario. Vedrà la Camera, vedrà il ministro che questo servizio, in Stati meno progrediti del nostro – come risulta da pubblicazioni di studiosi, tra cui cito la memoria del mio amico professore Brancaleone-Ribaudo - funziona mirabilmente, con molte innovazioni moderne che noi non abbiamo ancora neppure sognate; e che è opportuno, e perfino urgente, organizzarlo bene nello interesse stesso dell'amministrazione.

Da quello che a me risulta l'organizzazione sanitaria ferroviaria nelle grandi linee, si va svolgendo; e dico subito, che, per quanto riguarda il meccanismo generale, il piano è bene stabilito. Tutto il servizio sanitario ferroviario si divide in tre sezioni: abbiamo una sezione o ufficio centrale a Roma con un capo-divisione dirigente il servizio medico e con un ispettore-capo centrale che dovrebbe, possibilmente, dare con-

sigli nelle grandi occasioni. Questo ufficio centrale, ha nel suo seno medici e chirurgi, ispettori, viceispettori, aiuti, consulenti, specialisti.

Oltre questo ufficio centrale abbiamo otto uffici compartimentali, quanti sono i compartimenti delle ferrovie di Stato, con un capo d'ufficio o capo-servizio, con ispettori, viceispettori, aiuti, consulenti, specialisti.

Non voglio sindacare il modo come si reclutò tutto questo personale, perchè per la legge del 22 aprile 1905 (articolo 5) abbiano delegato questo potere, che avevano le Società, alla direzione generale. E, se debbo dire il mio avviso, questa organizzazione, anche per quello che riguarda le nomine del personale, non mi dispiace. Forse si sarebbe potuto delegare ad una Commissione la scelta, perfino con concorsi interni; ma cosa fatta capo ha.

La terza parte di questo servizio sanitario è fatta dai medici-chirurgi di riparto o di sezione. E questo personale è molto numeroso, vi sono in Italia circa 1,600 medici sociali di sezione.

È facile subito riconoscere in questi tre organismi, centrale, compartimentale e sezionale, che nel personale vi ha una funzione continua ed una discontinua.

Il personale con funzione continua preposto nell' ufficio centrale e negli uffici compartimentali ha il titolo di impiegato dello Stato, riceve un cospicuo onorario, e funziona perfettamente. Non ho nulla a dire su questo. Quanto al personale con funzione discontinua, riconosco che ad esso non si deve dare il titolo di impiegato; nè i medici preposti come consulenti o specialisti, essendo quasi sempre, per la legge stessa, professori universitari ufficiali o pareggiati, non hanno bisogno di passare come impiegati delle ferrovie. Ad ess si dà il solo biglietto di libera circolazione, e la concessione dei biglietti come per gli agenti ferroviari.

Quello che non posso ammettere assolutamente, è che ci debba essere un personale che ha una funzione continua, la più delicata, la più importante di tutte le funzioni sanitarie delle ferrovie, quale è quella della assistenza sanitaria del personale, che fa il lavoro più penoso, e che a questo personale non si debba dare il titolo di impiegato; e come compenso dell'opera prestata si debba dare, salvo poche eccezioni, il piccolo biglietto di circolazione su determinati percorsi, e la concessione dei biglietti, di cui sopra.

Per conoscere bene a fondo quali siano i pericoli di questo sistema e quale sia veramente la funzione del medico di riparto, è bene tratteggiare rapidamente e per sommi capi il servizio sanitario delle ferrovie, il compito del personale medico che si vorrebbe trattare così sconciamente, giusta l'articolo 80 della legge. Questo studio farò in modo analitico e possibilmente in maniera comparata con quello che è oggi il servizio ferroviario negli altri paesi d'Europa e d'America.

Comincio subito dal reclutamento del personale ferroviario e dal metodo di scelta dell'uomo-macchina, parte integrante di tutto il servizio.

Come si fa questo reclutamento? Lo dico subito: in modo ammirevole, in Italia. Imperocchè, dopo tutto quello che oggi si pratica altrove, dopo tutto quello che fu discusso ed approvato nelle due grandi conferenze di Amsterdam e di Bruxelles, vi sono capisaldi che tutte le nazioni seguono. E questo reclutamento viene fatto nel duplice interesse dello Stato o delle Società ferroviarie e nell'interesse delle Casse pensioni, di assicurazione e di soccorso.

Dunque la scelta è fatta in un modo rigoroso, certamente molto più oculato di quello che si pratica per il reclutamento del servizio militare, sia guardando le attitudini fisiche dell'individuo, sia indagando sulla possibilità di malattie manifeste, ed anche occulte, e sulle disposizioni ad ammalarsi in rapporto alla funzione che l'individuo va ad esercitare.

E si guarda poi specialmente alla finezza dell'udito e della vista, che sono due sensi di indiscutibile valore per le funzioni che il ferroviere deve compiere. Dunque il personale medico compie perfettamente il suo dovere nel reclutare un personale fisicamente sano; e tutte le disposizioni a questo proposito nulla lasciano a desiderare.

Ma vi è un'altra parte della complessa funzione medica ferroviaria, quella che riguarda gli accidenti ed i disastri ferroviari. Quale è la parte che prende o dovrebbe prendere tutto il personale, quando accade qualche disastro? Quale è il personale adibito a questo scopo? È sufficiente questo personale, è vigile in tutti i momenti? Quali sono i mezzi messi a sua disposizione per un pronto soccorso? Io non voglio qui mettere avanti come questo servizio è organizzato in altri paesi, anche meno pro-

grediti del nostro. Nè vi dirò come, precisamente in Russia si fa viaggiare in tutti i treni un chirurgo-conduttore (*falchaire*) con tutti i mezzi necessari, e come nei Paesi Bassi vi siano perfino e circolano veri vagoni di salvataggio! Al contrario che cosa si fa in Italia? In Italia succede questo, che i danni di un accidente ferroviario diventano spesso, per non dir sempre, più gravi per la mancanza di veri e pronti soccorsi. Questa è la mia convinzione.

Sino a poco tempo fa noi non avevamo, e credo non l'abbiamo neppure oggi, nè personale, nè materiale opportuno; certamente inferiore a quello di altre nazioni. E se un accidente avviene in un posto distante da un grande centro, noi, a portata di mano non abbiamo neppure i medici di sezione pronti, che spesso dimorano in luoghi molto lontani dai centri, in cui devono esercitare le loro funzioni.

Nè tampoco abbiamo le cassette di pronto soccorso in tutti i treni, depositate in tutte le stazioni, e perfino nelle case cantoniere, come si dovrebbe fare.

Quindi noi siamo impreparati sia perchè non abbiamo pronti tutti i mezzi di salvataggio, sia perchè non abbiamo un personale pronto o a disposizione sempre per questo servizio abbastanza delicato. Ed è necessario un personale educato, perchè in un disastro più che operare sul posto, salvo rare eccezioni, e specialmente per la difficoltà dell'antisepsi, bisogna apprestare le prime cure, arrestare emorragie, fare fasciature provvisorie ed antisettiche e sopratutto collocare acconciamente i feriti in barelle e trasportarli nei vicini ospedali.

Comprenderete molto bene quali siano i danni e gli svantaggi quando questa organizzazione completa non si faccia. Noi abbiamo creato il grande personale dei direttori, degli ispettori, ed abbiamo completamente dimenticato il servizio delle sezioni, che è quello più utile ed efficace; e non abbiamo in realtà un personale proprio, circolante, sempre pronto a tutte le evenienze.

Ma dove il difetto risulta più evidente è nella terza parte di queste complesse funzioni, quale è quella che riguarda la salute e la sanità che dobbiamo garantire al personale ferroviario ed al pubblico che viaggia, e l'assistenza sanitaria premurosa agli impiegati ed alle loro famiglie.

In alcuni Stati esteri, vi sono compartimenti speciali per malattie contaggiose, con un personale tecnicamente educato, il quale si occupa di questa funzione molto delicata. Nei Paesi Bassi si usa una cura scrupolosa: si disinfettano drappi, tappeti, veri ricettacoli di microbi e si arriva perfino a questa cautela, di disinfettare e rinnovare le pezzuole di tessuto bianco fino all'altezza della testa nei vagoni di prima e seconda classe.

In Italia abbiamo avuto tante circolari ministeriali per la disinfezione dei carri-bestiame; ma per la disinfezione dei vagoni che trasportano gli uomini non si fa quasi nulla. A vero dire la disinfezione dei carri-bestiame non si fa, bisogna dirlo, con quella cura con cui dovrebbe farsi: si fa a Bardonecchia diciamolo così in segreto; ma dovunque non si fa e non si può fare esattamente perchè mancano molte prese d'acque, le banchine, mancano tutti i mezzi necessari e gli apparecchi per la buona disinfezione; e poi vi è deficienza di materiale e non è possibile tenere i carri per parecchio tempo per la completa disinfezione. Ma se non si fa come si dovrebbe fare, qualcosa si fa per la disinfezione dei carri-bestiame, nulla o quasi nulla pei vagoni degli uomini. E chi di voi non sa quante volte ci si trova in uno scompartimento accanto ad un tisico? Quante volte noi vediamo un febbricitante che viaggia?

Le ferrovie tanto utili alla società trasportano e disseminano le malattie con la celerità del percorso, trasportando uomini ed animali non bene vigilati.

Ed io non dò colpa all'illustre nostro amico onorevole Gianturco il quale non si può, nè si deve occupare di queste che per alcuni sono quisquilie; nè ne dò colpa al personale direttivo sanitario, che pure ha tutta la capacità e la energia per attuare questo servizio.

Si tratta soltanto di una questione finanziaria, perchè non si vuol spendere per quanto occorre, perchè il servizio sanitario deve costare poco, dato il modo con cui esso è organizzato tra amministrazione e Casse di previdenza, di soccorso. Eppure la salute degli impiegati e dei viaggiatori dovrebbe essere sacra a tutti!

Che dire di ciò che si dovrebbe fare durante le epidemie? Qualche cosa si fa, qualche disinfezione si pratica nei casi urgenti, perchè non si potrebbe fare diversamente.

Che dire della vigilanza e delle disinfezioni che si dovrebbero fare nelle officine, nelle piccole stazioni, nelle case operaie, nei dormitori, dove questi uomini macchina sono obbligati a riposare di notte e di giorno?

Chi ha visto in quali condizioni igieniche

si tengono questi dormitori, ne potrebbe fare una dipintura commovente! Ma è bene arrestarsi a questo punto.

E vengo a parlare del modo come è organizzato, o meglio come dovrebbe essere organizzato il servizio dei medici di sezione, argomento questo che è molto importante e tanto più perchè lo Stato se ne vorrebbe quasi assolutamente disinteressare, o vorrebbe organizzarlo a scartamento ridotto.

Ai medici di sezione incombono una quantità di funzioni molto delicate e che costituiscono le più importanti di tutto il servizio sanitario ferroviario. Primo compito di questi medici è quello dell'assistenza medica non solo agli impiegati ferroviari ma anche alle loro famiglie; e ci sono degli alti impiegati i quali si servono per uso proprio e per le loro famiglie del migliore personale medico ferroviario.

Il servizio medico è molteplice; esso si deve praticare nei piccoli e grandi centri ferroviari, e lungo le linee, e non si limita soltanto all'accertamento delle malattie, ma deve durare per tutto il tempo in cui l'impiegato o un membro della sua famiglia è ammalato. Considerate dunque che quantità di lavoro incombe ad un medico, che deve recarsi spesse volte in punti distanti fra loro, deve percorrere lunghi tratti di ferrovia per arrivare a visitare il casellante malato e poi tornare indietro; e deve fare tutto questo servizio di giorno ed anche di notte e per tutto il tempo e la durata della malattia.

Questo medico di sezione, non remunerato, deve fare anche le cure nei dispensari e negli ambulatori, deve fare le vaccinazioni e le rivaccinazioni, deve curare la disinfezione e l'igiene delle abitazioni e delle stazioni, senza parlare poi dei provvedimenti per gli infortunii del lavoro e della parte burocratica con tutta la serie multiforme di moduli, registri, certificati, elenchi mensili, statini, schedine, relazioni annue sulle campagne antimalariche, ecc. ecc.

Questo servizio sanitario in tutto il mondo è gestito in triplice modo. In alcuni Stati, oggi molto raramente, viene gestito direttamente dall'amministrazione, e per solo conto di essa; in altri Stati, invece, come si faceva anche in Italia poco tempo fa, è gestito in disuguale misura tra l'amministrazione e le Casse di previdenza e di soccorso. E finalmente, come si va facendo e come credo si voglia fare in Italia, lo Stato a poco per volta si disinteressa di questo servizio di assistenza sanitaria, di accertamento delle malattie, di rifornimento di medicinali e sopratutto del chinino durante il tempo della malaria a tutti quelli che si trovano nelle zone infette, della cura dei feriti, ecc. E tutto questo servizio a poco per volta viene affidato alle Casse di previdenza e soccorso.

Ora queste Casse di previdenza come pagano il personale? Anzitutto, cercano sempre, quanto più possono, di affidare questo servizio al medico condotto, perchè questi medici sono consorziati ed hanno fatto i loro conti con la Cassa pensioni e sono già rimunerati dal comune.

Ecco quindi il docile, che io chiamerei naturale agente, di questo servizio. E questo funzionario sapete con quale compenso è reclutato? Egli si contenta del biglietto ferroviario!

SANTINI. È uno sfruttamento!

RUMMO. È uno sfruttamento, è vero! Nei riparti in cui questo lavoro diventa intensivo, sia perchè si pratica in zone malariche, sia perchè la dimora del medico condotto viciniore è lontana dalla sezione, si cerca un medico non condottato per fare questo servizio, e, d'accordo Stato e Cassa di previdenza, reclutano il medico spesso col solo biglietto ferroviario e raramente con tenui compensi.

E l'onorevole ministro una volta mi disse: Ce ne sono tanti che lo chiedono questo biglietto! ne abbiamo a migliaia! È vero, onorevole ministro, ma bisogna vedere che cosa possono fare per voi questi medici. Essi non vi possono dare un servizio rigoroso, completo, perchè sono obbligati ad attendere alla condotta ed al servizio remunerato che deve servire per i bisogni della famiglia.

Cosa volete che facciano questi medici non pagati che pure compiono sacrifizi immensi e con decoro?

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Possono avere anche un'indennità.

RUMMO. È vero, ad alcuni medici soltanto e per un servizio gravoso, si dà un'indennità che va dalle 50 alle 70 lire al mese. Ma l'onorevole ministro deve riconoscere con me che lo Stato oggi si è addossato 1600 medici di riparto con proteiforme trattamento, perchè ha assunto tutto il personale sanitario delle Società; ed ha fatto bene, perchè non poteva certo mettere sul lastrico quel personale medico. Sa, onorevole ministro, come furono reclutati molti medici di reparto? Ci sono di quelli che fanno un lavoro oneroso ed hanno il solo

biglietto ferroviario e questi sono gli ultimi arrivati. Ma ve ne sono alcuni (che conosco molto bene, perchè ho potuto constatare questo servizio in Sicilia ed anche nel nostro Mezzogiorno continentale) i quali, per ragioni che non voglio indagare, sono variamente retribuiti ed anche per un servizio non oneroso, spesso reclutati senza concorso ed anche per influenze politiche, e ciò a danno della maggior parte dei medici di sezione che lavorano gratuitamente.

Vi è tutto un indirizzo difforme, che non potete neanche oggi distruggere, nè lo distruggete col vostro articolo 80, nel quale, eccetto il concorso, nulla si contiene che serve ad elevare la dignità ed il prestigio di un personale medico che pure ha date e da tante prove di buon volere e di abnegazione. Il male sta nel trattamento inadeguato all'oneroso servizio, a cui il medico è chiamato.

Io potrei continuare a raccontare alla Camera ben altre deficienze, se non temessi di stancarla o se avessi la speranza che le mie parole sortissero un effetto sicuro e radicale.

Ed io sono sicuro che la Commissione, la quale con una aggiunzione ha creduto di venire in soccorso del laconico articolo 80, non ha buone disposizioni, perchè muove dal principio inesatto di negare a questi medici il diritto di divenire impiegati dell'amministrazione ferroviaria, a cui non vuole riconoscere il diritto della stabilità, concedendo soltanto i biglietti ed una rimunerazione a seconda del lavoro oneroso prestato e specialmente nelle zone di malaria.

E la Commissione non poteva far nulla di concreto perchè, permettetimi di dirlo francamente, nel suo seno non conta persone edotte completamente di tutto l'organismo sanitario delle ferrovie così come è costituito presso noi e come lo è negli altri Stati.

E così l'articolo 80 è rimasto tale e quale o poco modificato nella essenza (*Commenti*). Conosco bene che la Commissione ha ascoltato il parere di qualche collega competente, ma questi pareri non sono valsi a cancellare la intonazione ed il ritornello: abbiamo già tanti impiegati! Volete rendere impiegati veri e propri anche i medici? Ebbene, io domando: avete, onorevoli colleghi, valutata tutta la importanza e le possibili conseguenze di questi vostri propositi? Avete voi valutato tutto il male che fate a tutta l'amministrazione ferroviaria; avete valutate le conseguenze di questo disinteresse che si ripercuote tristamente sulla salute del personale, che non può essere circondato da quelle amorevoli cure, da quei consigli igienici tanto necessari, che trascurati, sono cause di disastri, e basta per tutte le facili tendenze alcooliche, così rigorosamente colpite nel personale ferroviario di alcune nazioni?

Ma poi, onorevoli colleghi della Commissione e ministro, avete pensato ai danni del lavoro, non igienicamente disciplinato di tanti poveri ferrovieri, soprattutto dei macchinisti? E cosa avete fatto per eliminare questo *surmenage* acuto e cronico? Forse avete stabilito, come in Olanda, il riposo ebdomadario e persino quello giornaliero? E tante e tante altre cose buone avete dimenticate, che debbono essere istillate nelle menti del lavoratore, dalla persona che sta loro vicina, con cui ha confidenza, dal medico di riparto.

Nulla di tutto questo voi avete fatto, unicamente perchè vi siete impennati dinanzi ad una questione finanziaria. Io anzi ritengo che neanche questa è stata studiata da voi sufficientemente.

SANTINI. Non l'avete studiata.

RUMMO. Avete avuto paura degli impiegati!

Ma non è la paura degli impiegati che vi rattrista; avete avuto paura dei mezzi, che a torto fate ascendere a parecchi milioni.

Voi non avete voluto risolvere la questione perchè vi torna comodo adagiarvi sullo stato attuale. Ecco tutto!

Il servizio sanitario dei riparti deve essere tutto riorganizzato nelle nostre ferrovie, perchè non si può lasciare la condizione ereditata dalle società che di tale servizio poco o punto si curarono. E persuadetevi pure che la condizione fatta oggi ai medici con l'articolo 80 non andrà: i medici si ribelleranno!

Noi abbiamo l'obbligo di difenderli e di reclamare la giustizia per essi.

Se voi non avete mezzi sufficienti oggi per istituire una vera e propria condotta ferroviaria completa pei centri e per le linee, cominciate con una condotta ferroviaria parziale pei centri e le linee più onerose di servizio e per le località flagellate dalla malaria; rimunerate almeno l'opera dei medici con un compenso non irrisorio: pretendete un servizio migliore, perchè l'attuale, non ostante la buona volontà e valore dei medici, non è adatto alla bisogna! Vi sono sconci che debbono cessare assolutamente.

Cosa succede, spesso, lungo le linee?

È detto in poche parole: un casellante si ammala; naturalmente si chiama il medico, ciò avviene col concorso di altri impiegati. Ma sapete quando arriva con molta probabilità questo medico? Spesso dopo 48 ore, quando il povero casellante ha avuto tutto il tempo anche di andarsene all'altro mondo.

Negate se vi riesce che questa sia la pura verità!

Gli impiegati ferroviarii fanno il loro dovere e con solerzia; ma di estate sono spesso stanchi dal lavoro intensivo ed hanno bisogno di riposo e reclamano il medico, come se fossero ammalati, e per riposarsi per 48 ore, perchè sanno che il medico arriva tardi sempre!

Sapete quale mezzo sublime hanno escogitato l'amministrazione e le Casse di previdenza? Quello di non pagare nelle prime 48 ore, anche se l'individuo è malato davvero! Così un individuo che è ammalato di polmonite non è pagato per le prime 48 ore della malattia, perchè così hanno disposto le Casse di previdenza.

Io non voglio stancare troppo la Camera, e desidero che l'onorevole Gianturco, che è uomo veramente superiore, s'interessi di questa questione.

Io parlo anche a nome di tutti i medici del Fascio parlamentare, perchè questa questione l'abbiamo discussa ed abbiamo qui il nostro presidente, illustre professore Baccelli, che conosce questi fatti molto profondamente.

Se non avete il coraggio di affrontare tutta l'organizzazione vera del servizio sanitario di assistenza, perchè a tutti gli altri impiegati medici avete provveduto e bene, pensate alla sorte, al decoro dei medici di sezione che non sono organizzati, che sono proprio i paria, di tutto il servizio sanitario.

Io pure riconosco che non debbono essere remunerati tutti alla stessa stregua, e sono molti, circa 1600; ma cominciate almeno a dare prova di buona volontà col riconoscerne l'importanza e la pronta sistemazione.

Io sono sicuro che il ministro Gianturco, che ha cuore e mente, vedrà quale interesse ci sia, per lo meno in taluni centri, dove s'impone un servizio continuativo ed oneroso, dove s'impone al medico di percorrere ogni giorno molti chilometri per visitare i casellanti, nell'organizzare bene questo servizio.

La visita e la cura giornaliera ed anche ripetuta, costituiscono un bisogno urgente, specialmente durante le epidemie e durante il tempo della malaria, in moltissime regioni.

Voi sapete che il terzo dei comuni d'Italia sono travagliati dalla malaria ed è necessario avere un personale proprio, esclusivamente proprio per questo servizio sanitario. Ed è un delitto non averlo, perchè quello che voi offrite al vostro personale, per difetto di organizzazione, non per deficienza di capacità da parte dei medici, non è servizio medico ferroviario, in quanto che non potete pretendere un servizio così oneroso per il semplice biglietto e per una piccola gratificazione di 40 o 50 lire mensili.

E della buona organizzazione ed equa retribuzione dei medici di riparto avete numerosi esempii. La Rumenia paga l'assistenza sanitaria ai medici sociali e di circoscrizioni con stipendii equi e con fondi iscritti per due terzi nei bilanci dell'amministrazione e con un terzo nelle Casse di soccorso.

La Russia ha un personale bene organizzato con ospedali proprii pei ferrovieri e concede stipendii fissi proporzionati al lavoro prestato. In Austria-Ungheria i medici di riparto sono considerati impiegati alla stessa guisa degli ingegneri. E la Compagnia Parigi-Lione-Mediterranea dà ai medici di riparto un compenso di lire 3000 annue e la rivalsa delle spese occorrenti per le visite.

Ora, io non voglio proporre, come ne avrei avuto l'idea, che si sospenda questo articolo 80 per presentare in seguito un progetto di organizzazione medica ferroviaria evoluta. Io non voglio fare questa proposta, perchè non voglio creare delle difficoltà all'approvazione della legge.

Io intendo solo che si modifichi l'articolo nella prima parte, aggiungendo che l'assistenza medica è fatta dai medici di riparto, e basta; senza dire se saranno o non saranno impiegati e come saranno reclutati.

Questo lo dirà il regolamento, o un articolo aggiuntivo, che potrà essere presentato come emendamento, perchè la modificazione proposta dalla Commissione non suffraga abbastanza.

Bisogna che la legge riconosca il diritto del compenso rispondente al lavoro prestato, il diritto dei biglietti gratuiti, anche dopo la cessazione del servizio per coloro

che hanno prestata l'opera loro per 10 anni; e si faccia strada il principio della condotta medica ferroviaria, sia pure parziale. Così facendo, il ministro farà opera saggia e darà tempo alla Direzione medica ferroviaria, tanto benemerita, d'accordo con la Direzione di sanità e con gli Istituti di previdenza, di preparare un regolamento, a patto che siano ben garantiti la sorte ed il prestigio del medico di riparto.

E così io mi potrò tenere pago e sicuro di aver fatto il mio dovere, non a benefizio di una classe, la quale pure deve essere considerata, ma del pubblico che paga e soprattutto dei ferrovieri che hanno diritto di essere completamente garentiti dallo Stato. (*Approvazioni — Congratulazioni*).

Presentazione di un disegno di legge e di una relazione.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro della marina per presentare un disegno di legge.

MIRABELLO, *ministro della marineria*. Mi onoro di presentare alla Camera un disegno di legge per modificazioni alla ripartizione delle spese straordinarie approvate con la legge 2 luglio 1905. Prego la Camera di volerne consentire il rinvio alla Giunta generale del bilancio.

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole ministro della presentazione di un disegno di legge per modificazioni alla ripartizione delle spese straordinarie approvate con la legge 2 luglio 1905. L'onorevole ministro domanda che questo disegno di legge sia deferito all'esame della Giunta generale del bilancio.

Non essendovi osservazioni in contrario, così rimane stabilito.

Invito l'onorevole Costa-Zenoglio a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

COSTA-ZENOGLIO. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: Istituzione di un Consiglio superiore di marina, di un Comitato degli ammiragli, di un Comitato per l'esame dei progetti di navi.

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

Si riprende la discussione sul disegno di legge: Ordinamento dell'esercizio di Stato delle ferrovie non concesse a imprese private.

PRESIDENTE. Torniamo ora al disegno di legge sull'ordinamento ferroviario.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Pantano.

PANTANO. Onorevoli colleghi, io non stancherò la Camera con un lungo discorso, sia per l'ora tarda, sia anche perchè molti argomenti sono già stati largamente discussi da alcuni oratori, e perchè gli articoli si prestano forse meglio a fissare taluni pensieri ed a proporre talune modifiche, che non il campo della discussione generale. Ed io mi propongo di presentare parecchi emendamenti e di illustrarli caso per caso. Onde mi limito alle considerazioni di indole generale sulle questioni più salienti.

L'onorevole Ferraris nel suo discorso, facendo una carica a fondo contro il concetto dell'autonomia, che egli ritiene una parvenza e non una realtà, volle legittimarsi innanzi alla Camera del perchè, essendo egli ministro, malgrado questo suo pensiero, avesse consentito che nel disegno di legge, che fu poi la legge del 22 aprile 1905, si parlasse di amministrazione autonoma dell'azienda di Stato. E disse che dovette cedere in seno alla Commissione per evitare il decimo discorso dell'onorevole Pantano, che lo incalzava senza tregua sul terreno dell'autonomia. Egli ha perfettamente ragione. Io, come molti altri, sono un sostenitore convinto dell'autonomia della azienda ferroviaria, e tanto in seno alla prima Commissione di cui fu relatore l'onorevole Rubini, quanto nell'altra, di cui fummo relatori l'onorevole Lacava ed io, fui deciso partigiano di questo concetto; e l'onorevole Carmine, che dell'autonomia ebbe forse pel primo, nel campo parlamentare, un concetto largo e veramente geniale, mi ebbe compagno nel cercare di far prevalere l'idea di un organismo che avesse, per quanto più fosse possibile, i caratteri dell'autonomia.

Ma di fronte sia al prevalere della maggioranza, sia a considerazioni di molto rilievo, tanto sul progetto concreto dell'onorevole Carmine, quanto sopra un altro progetto che un collega nostro, l'ex deputato Nofri, aveva fatto pervenire alla Commissione, sorsero delle obbiezioni veramente gravi, che sono consacrate nella relazione dell'onorevole Rubini; obbiezioni che, per quanto riguarda l'onorevole Carmine, se infirmano, almeno per ora, la pratica esplicazione del suo concetto, lasciano però che la visione che a lui sorrise possa trovare la possibilità di pratiche esplicazioni in un periodo più evoluto della nostra politica ferroviaria.

Allo stato però delle cose, di fronte alle

correnti che prevalevano nel paese, all'indirizzo di Governo e, diciamolo pure, alle resistenze di ogni specie, politiche e amministrative, che si frapponevano alla effettuazione di più ardite riforme, parve accettabile una via di mezzo, alla quale si ribellò l'onorevole Carmine, tanto che egli fu indotto a non prendere quasi più parte ai lavori della Commissione, non ritenendo utile, nella sua rigidità di pensiero, una qualsiasi risoluzione intermedia fra una larga autonomia e l'esercizio puramente statale. Io e altri ritenemmo invece che, non essendo oggi possibile, per complesse ragioni, una autonomia larga e completa, bisognasse tuttavia non discostarsi dai concetti fondamentali che in certo qual modo la fissavano nel disegno di legge, costituendo i germi del suo futuro sviluppo.

Non perchè un concetto non può attuarsi tutto in una volta e di getto, bisogna rinunziarvi; occorre invece accarezzarlo, attuarlo nella misura del possibile, ma soprattutto in modo che lasci la possibilità di completarsi man mano nella sua futura esplicazione.

Del resto gli esempi degli altri paesi, dove vige l'esercizio di Stato, non ci dànno ancora una norma che possa servirci di guida nella attuazione di un organismo autonomo dell'azienda ferroviaria: dappertutto si percorre una via di mezzo.

Anche nella stessa Svizzera, che fu presa ad esempio dall'onorevole Carmine, il congegno è tale che tutto quanto concerne la responsabilità dei poteri cantonali e del Consiglio generale attenua grandemente l'autonomia di quell'esercizio, la quale, del resto, risponde a speciali condizioni politiche di quel paese.

Ma, se questo fu il concetto che ci guidò, che costrinse i diversi uomini succedutisi al Governo a imprimere all'azienda nei primi disegni di legge l'impronta dell'autonomia costretta entro però limiti, determinati tali da lasciare aperto l'adito alla sua progressiva esplicazione, può dirsi che anche il presente disegno di legge risponda a questa funzione? Lo nego in modo assoluto.

L'onorevole Ferraris aveva ragione quando in un impeto oratorio diceva che, così ridotta, l'autonomia si traduce in una pura e semplice parvenza.

La grande obiezione sollevata contro l'autonomia, la mancanza cioè di responsabilità effettive a tutela degl'interessi dello Stato, questa ricerca affannosa della responsabilità, che nei progetti antecedenti era chiaramente definita, nel progetto attuale esula attraverso i suoi complicati congegni, cosicchè si approda a questo punto: non vi è più nessun responsabile. Non è responsabile il Consiglio di amministrazione, non lo è il direttore generale. Perchè col diritto di *veto* alle loro deliberazioni, col diritto di variare gli stanziamenti di bilancio e di intervenire nelle nomine, negli avanzamenti, nei licenziamenti del personale, dai capi servizii in su, e con tutte le altre ingerenze da parte del ministro, la responsabilità del direttore generale e del Consiglio di amministrazione si riduce a ben misera cosa. D'altra parte a questo direttore generale ed a questo Consiglio d'amministrazione si dà tanto e lo si dà in tal modo da poter offrire al Governo ed al ministro la possibilità, occorrendo, di scaricare la propria responsabilità sul direttore generale e sul Consiglio di amministrazione. Insomma è un ingranaggio in cui sfugge il vero responsabile, in cui tutto può essere in balìa di continue tergiversazioni, di un ambiente in cui lo Stato non ha innanzi a sè, a propria guarantigia, nessuna vera e sincera responsabilità.

Contemporaneamente l'autonomia dell'azienda viene vulnerata da un'altra grave disposizione. Il direttore generale ed il Consiglio di amministrazione nei progetti precedenti venivano non solo nominati con una certa solennità, ma garantiti, contro l'arbitrio eventuale del Governo, dalla disposizione che non potessero venir rimossi dalla loro carica senza un decreto motivato da comunicarsi al Parlamento; ciò che conferiva loro da una parte una forza di resistenza di fronte al potere esecutivo, e dall'altra una piena responsabilità d'innanzi al Parlamento ed al paese, che dava loro una fisonomia moralmente e amministrativamente alta e degna; mentre nel disegno di legge attuale tutto ciò scompare: il direttore ed i componenti il Consiglio di amministrazione possono essere rimossi *ad libitum* del ministro, senza decreto motivato, senza comunicazione alla Camera, sentito soltanto il Consiglio dei ministri; di modo che essi resteranno in completa balìa del potere esecutivo.

Vale a dire nessuna indipendenza, nessuna possibilità di virile resistenza essi avranno contro la invasione assorbente di chi è al Governo. A che si riduce in questo modo l'autonomia, dove sono i responsabili? Chi verrà a rispondere effettivamente d'innanzi al Parlamento?

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Il ministro.

PANTANO. Precisamente. Verrà il ministro che avrà modo, grazie a questo mirabile congegno, di poter sempre scaricarsi sugli altri o di palliare la propria responsabilità; e quando ciò non gli sarà possibile, allora verrà fuori il salvataggio con la questione politica di Gabinetto, e le maggioranze, per evitare una crisi, metteranno la sabbia su tutto ciò che di buono o di cattivo sarà stato commesso. E quella tale temuta ingerenza parlamentare che era stata una delle principali accuse mosse contro l'esercizio di Stato, ingerenza che noi volevamo evitare, entra a gonfie vele nell'azienda attraverso questa pretesa ma dubbia ed effimera responsabilità diretta del ministro. Perchè? Perchè i voti di fiducia, dati per sole considerazioni politiche, presuppongono o creano rapporti di interdipendenza fra deputati e ministri che poi dilagano in continue ingerenze parlamentari nelle amministrazioni alla dipendenza diretta del Governo.

Ecco a che cosa si ridurrà la responsabilità invocata dal disegno ministeriale.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Lo dice lo Statuto: non lo dico io.

PANTANO. Ma esplicata in tal modo annulla intanto i benefici dell'autonomia. V'è di più: nei precedenti disegni di legge, accanto ad una direzione centrale forte, omogenea, responsabile, a cui facessero capo tutti i servizi, si svolgeva un ampio decentramento con le direzioni compartimentali, che rafforzavano il concetto dell'autonomia, circondate da Commissioni consultive locali, composte a preferenza di elementi elettivi, scelti nel campo del commercio, dell'industria, e dell'agricoltura, e con una rappresentanza del personale ferroviario; Commissioni consultive che, portando in seno alle direzioni compartimentali la voce viva delle varie classi che lavorano, producono e commerciano nel paese, e la voce stessa dei ferrovieri, da un canto e dall'altro affidavano di stimolo, di conforto e di efficace cooperazione all'elemento burocratico, il paese che non si trattasse già di rinnovare semplicemente dei vieti congegni burocratici, ma di creare organismi nuovi animati dal soffio della vita moderna.

Il Consiglio generale del traffico era composto poi, alla sua volta, di membri a metà elettivi, e con la rappresentanza di tutte le Commissioni consultive locali, che avrebbe così fatto convergere verso la Direzione centrale la voce e i bisogni delle varie zone d'Italia; era questo un ordinamento in cui erano racchiusi i germi da cui, con l'educazione progressiva del paese e mediante opportune estensioni di potere, avrebbe potuto scaturire un organismo largamente decentrato e più sostanzialmente autonomo.

Tutto questo nel progetto ministeriale è completamente scomparso. Noi ci troviamo di fronte al Consiglio del traffico e a Consigli locali nominati esclusivamente dal Governo, fra elementi di Governo: vi è appena una meschina rappresentanza elettiva, che la Commissione ha cercato di allargare nel Consiglio del traffico. Ma non basta aver chiamato, come essa ha fatto, i rappresentanti delle Commissioni locali nel Consiglio generale del traffico, perchè i Consigli locali, essendo viziati nella loro origine pel fatto che la rappresentanza elettiva vi figura soltanto in esigua minoranza, i loro delegati non possono portare nel Consiglio generale del traffico la voce e l'espressione del paese. Essi non possono rappresentare che un altro anello di quella catena burocratica che isterilisce tanta parte dell'anima italiana.

Così svanisce il sogno da noi accarezzato con la introduzione di elementi in prevalenza elettivi, di preparare, cioè, l'educazione graduale e progressiva delle classi medie e lavoratrici di farle adatte a concorrere all'opera grandiosa dell'azienda ferroviaria; in modo tale che, più tardi, quando l'esperienza fosse felicemente compiuta, non si dovesse che allargare la funzione di quei Consigli, tramutandola da consultiva in deliberativa, per dare al contenuto dell'autonomia, seminata in germe nel progetto, la sua espansione quasi automatica, sincrona al progresso del paese.

Tutto questo è scomparso. E non mi so spiegare davvero perchè l'onorevole Gianturco, intelletto così nutrito di forti studi, abbia messo quasi al bando gli elementi elettivi, inspirando lo svolgimento del principio dell'autonomia dell'azienda al concetto accentratore che trapela da tutto il suo progetto.

Evidentemente ciò deve attribuirsi in parte alla tradizione amministrativa italiana, da cui difficilmente arriveremo a liberarci senza un lungo periodo di lotte e di prove, a quella tradizione ferrea, burocratica, accentratrice, che non ha dato nulla di buono e in parte ai clamori fittizi o esagerati sulle spese cui dà luogo l'esercizio di Stato, e alla necessità di forti freni preventivi.

Ho sentito appena (sono arrivato all'ul-

tima ora) la chiusa del discorso dell'onorevole Guerci, nel quale mi parve di comprendere che accennasse alla necessità fatale di queste spese ferroviarie che non possono addebitarsi al sistema dell'esercizio di Stato, ma che scaturiscono dalla natura stessa delle cose. Ed è così. I clamori sollevati intorno all'enorme dispendio finanziario che costa l'esercizio di Stato sono apparentemente legittimati dall'imponenza delle cifre, ma non reggono ad un esame sostanziale.

L'onorevole Abignente, come relatore del bilancio del tesoro, levò pel primo il grido di allarme. Ma egli stesso, nella relazione al presente disegno di legge, con molta lealtà ha riconosciuto come questo forte aumento di spesa non sia dovuto all'esercizio di Stato perchè tale, ma a condizioni che dovevano fatalmente determinarlo tanto con l'esercizio di Stato quanto con l'esercizio privato.

Infatti l'aumento delle spese è dovuto agli atti di giustizia riparatrice compiuti dal Parlamento verso il personale che avrebbero influito su qualunque forma di gestione, all'aumento del numero del personale stesso indispensabile al traffico accresciutosi rapidamente al di là di ogni previsione, ai nuovi impianti e alle provviste richiesti dalle condizioni impari ed infelici delle nostre reti, condizioni create, diciamolo francamente, non solo dalla colpevole trascuranza delle Società, ma eziandio da quella del Governo che, dimentico del proprio dovere, lasciava le linee in uno stato disastroso che ci costringe ora, dove sarebbe bastata annualmente una spesa lieve e sopportabile, a sacrifici finanziari enormi ed indeclinabili per mantenerle in condizioni rispondenti alle necessità del Paese.

Ma dobbiamo essere disposti con coraggio e con coscienza ad affrontare sacrifizi ancora maggiori ed a non raccoglierne i benefizi che a tarda scadenza.

Il coefficiente di esercizio, che tanto impressiona, dovrà continuare a crescere ancora e a pesare sull'azienda ferroviaria e sul tesoro, sarà questa una necessità fatale, perchè, per arrestarlo subito, bisognerebbe arrestare la vita economica del paese, posti come siamo fra uno strumento di trasporto imperfetto e le esigenze ognora crescenti della nostra prorompente vitalità economica che di questo poderoso e perfezionato strumento ha assoluto bisogno.

Ora, se così è, perchè impensierirci soverchiamente di questa condizione di cose, e cercarvi un rimedio nello stringimento di freni amministrativi, tali che infirmino sostanzialmente il concetto dell'autonomia? Circondatevi di tutte le cautele possibili, ma, soprattutto, non diminuite dinanzi al Paese e al Parlamento la responsabilità degli amministratori delle ferrovie, concentrandola sul ministro dei lavori pubblici.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Ma qui dentro non possono venire gli amministratori delle ferrovie.

PANTANO. Non per questo la loro responsabilità sarebbe minore. La sola responsabilità dei ministri non ha mai salvato lo Stato dai danni finanziari. Il Governo si troverà di fronte a difficoltà immense ed a responsabilità di cui ora non misurate le conseguenze.

Del resto, accennate queste questioni generali, mi riservo, per ciò che concerne l'organamento dell'azienda, tanto centrale quanto compartimentale, di occuparmene ai rispettivi articoli e di presentare degli emendamenti. Saranno respinti, ma mi resterà la coscienza di aver compiuto il mio dovere.

Così farò anche per altri argomenti che hanno la loro importanza, e pei quali la discussione specializzata, ai relativi articoli, può forse meglio approdare a qualche pratico risultato. Ma non posso intanto non associarmi in massima alle osservazioni fatte dall'onorevole Rummo, per ciò che concerne il servizio sanitario, che anch'io ritengo di un' importanza economica grandissima. Già nella relazione che io e l'onorevole Lacava presentammo al Parlamento mettemmo il servizio sanitario in giusta evidenza innanzi al Paese, poichè è questo un problema che merita adeguata soluzione.

Mi fermerò ora soltanto sopra un argomento che credo assai importante, l'arbitrato obbligatorio proposto nel disegno di legge del quale fui relatore insieme all'onorevole Lacava e che è stato completamente escluso dall'attuale disegno di legge.

L'arbitrato obbligatorio ha questi precedenti: nel primo disegno di legge, presentato dall' onorevole Tedesco nel 1904, venne proposta la istituzione di un collegio pei ricorsi composto nel modo più eletto e indipendente, con la partecipazione del personale ferroviario, accessibile tanto ai ricorsi individuali che a quelli collettivi; proposta che fu accettata dalla Commissione e su cui riferì l'onorevole Rubini. Nel disegno successivo dell'onorevole Tedesco del 1905, venne sostituito da un collegio arbi-

trale eletto a parità fra il personale e l'amministrazione e circondato dalle maggiori garanzie per la nomina del presidente. Inserito nel disegno di legge, che fu poi la legge provvisoria del 22 aprile 1905, ne venne proposto il rinvio, perchè il Parlamento se ne occupasse nella legge definitiva dell'azienda di Stato.

Orbene, l'onorevole ministro, venendo per vie opposte allo stesso risultato, a cui altri vennero, in nome di altre teoriche completamente opposte alle sue, che vedono nell'arbitrato obbligatorio in genere una specie di attentato ai diritti degli operai, mentre egli vi vede una menomazione dei diritti dello Stato (gli estremi si toccano, mi osserva l'onorevole Pasqualino-Vassallo), ha passato senz'altro la spugna sulla proposta di arbitrato.

Ma l'opposizione, che venne all'arbitrato obbligatorio dai banchi dell'estrema sinistra, ebbe origine, a mio modo di vedere, più che altro da un equivoco che da altro: imperocchè le proposte degli onorevoli Cabrini e Ferri tendevano ad ottenere un arbitrato facoltativo, che avesse per base il contratto di lavoro, conforme in ciò alle correnti del sindacalismo rivoluzionario, che aveva respinto in Francia l'arbitrato obbligatorio di Millerand, così come l'aveva reso impopolare in Germania ed anche in Italia.

Ma l'arbitrato da noi propugnato riguardava semplicemente la tutela dei diritti acquisiti del personale ferroviario in virtù delle leggi, dei regolamenti, delle norme di servizio, di cui giustamente e costantemente esso reclama l'esatta esecuzione e la tutela contro ogni arbitrio.

E questo, che sembra troppo lieve cosa a coloro a cui sorride un più largo orizzonte, cioè l'arbitrato facoltativo connesso al contratto di lavoro, è tuttavia un gran passo, perchè l'equità deve presiedere non soltanto alla conquista di nuovi diritti, ma anche alla tutela di quelli acquisiti.

Senonchè l'onorevole ministro, uscendo fuori con questa teorica « che il rapporto giuridico fra lo Stato ed i suoi agenti è rapporto di diritto, non di contratto, come per qualunque altra classe di impiegati dello Stato, e il concetto dell'arbitrato è inammissibile », sostituì a quest'ultimo il ricorso alla quarta sezione del Consiglio di Stato, il quale, oltrechè inaccessibile alla grande massa dei ferrovieri, esclude recisamente i ricorsi d'indole collettiva.

La Commissione, mentre da un lato trova giuste e serie le osservazioni dell'onorevole ministro, dall'altro lato, con una lunga serie di considerazioni, tentenna, non è serena nella sua coscienza, ed affida all'avvenire la soluzione del delicato problema.

Ma io vi domando, onorevole Gianturco (e vi chiedo venia, se un uomo, che non ha nessuna laurea in giurisprudenza e ne ha una soltanto in medicina, per cui fu squalificato su questi banchi dal compianto onorevole Pellegrini, perchè, non esercitandola, non può assurgere a competenze specifiche, si permette di contraddire un uomo come lei in alte questioni giuridiche): è proprio questo il caso del *jus imperii* rigido, assoluto? Non vi è una evoluzione progressiva nel concetto dello Stato?

A misura che la società si ingrandisce, si complica, si emancipa, la missione dello Stato si allarga nel campo morale, economico, intellettuale, ed il suo carattere sostanzialmente coercitivo, reso man mano più plastico, si piega a forme e metodi meglio rispondenti alle necessità civili e sociali.

La sfera dello Stato e quella degli individui si compenetrano a vicenda, e si integrano in un concetto sempre più largo e più comprensivo della collettività. Nuove funzioni determinano rapporti nuovi; la società con mirabile facilità di adattamento sa crearsi gli organi indispensabili alla sua conservazione ed al suo progresso. Come è quindi più possibile adagiarsi sulle rigide forme del *jus imperii* nella concezione dello Stato, che deve rispondere a tutta una nuova orientazione della vita sociale?

Lo Stato semi-industriale, anche esercitando le ferrovie, esercita un servizio pubblico, e vi è quindi un contratto di diritto pubblico, da cui deriva la imprescindibile necessità di tutelare in modo assoluto il funzionamento di un grande servizio indispensabile alla vita economica di un paese, e che deve esser messo al coperto tanto dai *trusts* quanto dagli scioperi.

Vi sono necessità ineluttabili, dinanzi alle quali bisogna che l'individuo si pieghi e passi l'interesse delle collettività; ma si pieghi senza essere offeso fondamentalmente nei suoi diritti. Egli, ha e può avere continuamente, negli organismi liberi dello Stato, nelle sue forme rappresentative, nella propaganda delle sue organizzazioni e nelle manifestazioni pubbliche, il modo di influire sui poteri pubblici e sul Parlamento, per migliorare le sue condizioni.

Non potrò dimenticarmi di una risposta datami dal presidente della Confederazione svizzera, allorchè, facendo un giro per le varie capitali d'Europa per studiare l'esercizio di Stato (era allora il periodo degli scioperi ferroviari in Ungheria), lo interrogai, che cosa avrebbe fatto il Consiglio federale svizzero di fronte a eventuali eccessive pretese del personale ferroviario di Stato.

Mi rispose una cosa molto semplice: noi crediamo di trattare gli impiegati ferroviari con equità nei salari ed in tutto, come del resto facciamo con tutte le altre classi di impiegati dello Stato; ma, se per caso un conflitto di tal genere dovesse sorgere fra la grande massa dei ferrovieri ed il Consiglio federale, avremmo sempre il modo di risolverlo pacificamente, affidandone la soluzione al *referendum* popolare, alla grande coscienza collettiva del paese, che si potrebbe pronunziare pro o contro un aumento eccessivo di salari.

Ma, per ritornare al caso nostro, ammesso che si tratti di un contratto di diritto pubblico, ne scaturisce forse come conseguenza impreteribile la necessità di paragonare i ferrovieri agli altri impiegati dello Stato *sic et simpliciter*, senza tener conto a parte altri caratteri differenziali dello immenso divario, che corre tra la vita dei ferrovieri, il lavoro complesso, i rischi e le responsabilità continue, in cui si svolge, e quella degli altri impiegati, serena, pacifica nell'ambiente degli uffici? (*Commenti*). Basta a legittimare tale equiparazione il fatto di averli qualificati pubblici ufficiali per suprema necessità di difesa sociale? Tale qualifica corrisponde essa in modo squisitamente perfetto all'indole del rapporto giuridico fra i ferrovieri e lo Stato; o non vi è qualche cosa di specifico nella condizione, che richiede speciali provvidenze di tutela, non solo per lo Stato, ma anche per gl'individui? E l'arbitrato obbligatorio da noi proposto non risponde a questo bisogno? Un arbitrato, che assicuri al personale ferroviario la equa applicazione di tutti i diritti acquisiti per legge e per regolamenti, essendosi le disposizioni in vigore chiarite insufficienti a garantirli contro gli arbitrii?

Vi è il ricorso alla quarta sezione del Consiglio di Stato; ma non tutti possono accedervi. Come volete pretendere che l'ultimo cantoniere o la immensa massa degli umili possano accedere alla quarta sezione del Consiglio di Stato? Essi rimarranno alla discrezione dei loro superiori immediati. È chiuso poi qualunque adito ai reclami collettivi, non potendo essere ricevuti dal Consiglio di Stato.

Dunque voi sottraete la grande massa dei ferrovieri alla possibilità di una giustizia amministrativa, sopprimendo l'arbitrato obbligatorio.

Evidentemente a questa rigida interpretazione del *jus imperii* ha dovuto contribuire il timore che l'esempio diventi contagioso per le altre classi d'impiegati.

Ma innanzi tutto vi sono altre classi, che lo potrebbero ben reclamare, trattandosi anche di organismi a base industriale, per i quali non sarebbe poi il finimondo se si stabilisse anche l'arbitrato obbligatorio a tutela di diritti acquisiti.

Per le altre categorie d'impiegati, in una fase sociale più evoluta, ciò potrà essere non solo possibile, ma utile e necessario.

I Consigli di disciplina e le Commissioni di avanzamento costituiti in seno allo stesso personale, non racchiudono forse i germi di una più larga cooperazione fra lo Stato e i singoli funzionari nella comune tutela dell'equità nel funzionamento dei congegni amministrativi? E la stessa quarta sezione del Consiglio di Stato non costituisce una deroga al rigido concetto del *jus imperii?*

Ma lasciando al lontano avvenire la soluzione di questo lato del problema, ora fuori questione, essa però s'impone con carattere d'indiscutibile equità ed urgenza per ciò che concerne i ferrovieri. Ne è una prova palmare la stessa disposizione del disegno di legge, che accorda ad essi di poter ricorrere alla quarta sezione del Consiglio di Stato; disposizione che sarebbe affatto superflua, ove i ferrovieri dovessero, come pensa il ministro, esser ritenuti, rigidamente e senza attenuanti di sorta, puri e semplici impiegati dello Stato.

L'arbitrato obbligatorio da noi proposto, senza esorbitare nel campo giuridico, sostituendosi per questa parte alla quarta sezione costituisce una giurisdizione speciale accessibile a tutti, anche ai più miseri, circondata di maggiori guarantigie morali, in un campo irto di spine, ove soltanto l'intervento dei rappresentanti degl'interessati può portare la parola competente e l'opera pacificatrice. Ricordatevi che lo sciopero ferroviario e la grande agitazione dei ferrovieri non ebbero origine soltanto da una questione di salari; ma il campo del malcontento era stato continuamente vivificato dai soprusi e dalle ingiustizie, che avevano finito con scalzare

nell'animo dei ferrovieri il sentimento della disciplina e del dovere.

L'arbitrato obbligatorio, a cui favore militano l'equità sociale, la sapienza giuridica e la convenienza politica, eliminerà in gran parte i fermenti morali di insofferenze e di ribellione.

Fu errore di Governo, ed errore in pari tempo di questa parte della Camera, non averlo adottato, allorchè ne venne fatta la formale proposta nel disegno di legge per l'ordinamento provvisorio dell'azienda di Stato. Nel riproporlo, ora come allora, io compio un dovere, nella speranza, per quanto debole, che tanto nell'interesse dello Stato quanto in quello dei ferrovieri, quell'errore non sia per ripetersi.

L'arbitrato sarà anche una valvola di sicurezza contro le ingerenze parlamentari, contro le quali sostenemmo sempre di dover mettere al coperto l'azienda ferroviaria.

Coerente a me stesso, e quantunque nelle file dei ferrovieri abbia una quantità grande di conoscenze e di amici, e anche di elettori, che tante volte hanno ricorso a me per chiedere protezione contro vere o presunte ingiustizie, io mi sono sempre recisamente negato.

Credo di avere scritto una volta sola, o due, una lettera per un caso veramente disgraziato. Ma sento ripetermi tutto intorno che gli altri deputati fanno raccomandazioni continue alla direzione generale; e che qualche ministro abbia scritto fin dieci o dodici lettere di raccomandazioni in un sol giorno alla direzione stessa.

Ora io dico che questa benedetta ingerenza parlamentare, che sarà resa tanto più pericolosa quanto più sarà attenuata l'autonomia dell'azienda, assumerà proporzioni veramente formidabili, attraverso lo strascico di tutti i piccoli soprusi, di tutti i favoritismi; perchè coloro, che ne sono colpiti, non avendo una magistratura accessibile, finiranno con ricorrere al proprio rappresentante, a tutela dei propri diritti, e forse sarò costretto anch'io a rompere la clausura dinanzi a casi e necessità ineluttabili.

Ma in quali condizioni mettete voi i deputati e coloro che devono amministrare le ferrovie?

In vista di questa complessa condizione di cose la proposta Commissione parlamentare di vigilanza mi lascia perplesso ancora nel giudizio, nonostante i suoi difetti. Poichè favorevole al concetto di un sindacato parlamentare nel disegno Carmine, trattandosi di gestione largamente autonoma, lo avrei scartato in un organismo non perfettamente autonomo, ma fondalmente inspirato a tale principio. Di fronte, invece, all'organismo prevalentemente statale che stiamo per creare, un sindacato parlamentare, in certi limiti e con certe cautele, può forse costituire una specie di tutela contro irresponsabilità eventuali e contro l'eccessiva ingerenza, così del potere esecutivo come del singolo elemento parlamentare. E con ciò ho messo fine al mio dire, riservandomi di tornare sui vari argomenti quando saranno discussi i relativi articoli.

Termino con una franca parola all'onorevole Gianturco.

In questo momento incalzano il Paese e il Parlamento, oltre la questione ferroviaria, quella dei porti e l'altra sui servizi marittimi, che tutti insieme comprendono il problema dei trasporti, il quale richiede soluzioni ardite ed armoniche ad un tempo. All'onorevole Gianturco spetta soprattutto il dovere di risolverli degnamente.

Imperocchè se, in questo momento, in cui l'Italia, per tutte le sue contrade vicine e lontane, con tutte le sue energie latenti e palesi, si avvia ad un periodo veramente eccezionale di prosperità e di vigore, che si sprigiona da ogni angolo del paese, se l'Italia in quest'ora non trova i suoi legislatori, i suoi uomini di Stato all'altezza dei suoi bisogni, essa può subire un periodo fatale di stasi o di regresso, di cui non avremmo mai a pentirci abbastanza. La politica dei trasporti, vale a dire la legge ferroviaria, la questione portuale, e quella dei servizi marittimi risolte insieme e all'altezza dei tempi, dànno al paese l'affidamento che esso può slanciarsi con piena fiducia sulle vie dell'avvenire, a noi la sodisfazione di sorreggerlo degnamente col nostro mandato. Che se, invece, noi ci rimpicciolisciamo così come, onorevole Gianturco, mi permetta che io lo dica, si rimpicciolisce intorno a lei l'orizzonte così della questione ferroviaria come di quella portuaria;...

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Ne parleremo!

PANTANO. ...se Governo e Parlamento non sapranno mostrarsi all'altezza dei bisogni nazionali, ella avrà, onorevole Gianturco, la maggioranza, che voterà la legge senza modificarla, ma il paese e l'economia nazionale, rimarranno delusi e vulnerati. (*Bene!*)

PRESIDENTE. Verrebbe ora la volta dell'onorevole Libertini Gesualdo, ma non è presente.

Così pure non sono presenti e perdono l'iscrizione gli onorevoli Chimienti, Graffagni, Turco, Spirito e De Felice.

La facoltà di parlare spetta quindi all'onorevoie Alessio.

ALESSIO. Onorevoli colleghi, ebbi già altre volte occasione di prendere a parlare sul problema ferroviario, e quindi non intendo di infliggervi un lungo discorso.

Intendo solo presentare alcune considerazioni di ordine generale, anche perchè la Camera è stanca e l'ora non è favorevole ad una discussione troppo diffusa.

La tendenza di tutti i nostri dibattiti in materia ferroviaria è stata quella di determinare la natura ed i limiti dell'impresa ferroviaria di Stato.

Abbiamo riconosciuto che il problema è in gran parte industriale. È problema amministrativo o burocratico in alto senso, in quanto si connette ad interessi di ordine generale, quale l'ordinamento delle tariffe, il controllo del bilancio, i rapporti col movimento della navigazione e del commercio, ed anche, nei riguardi sociali, il trattamento del personale. Ma è anzitutto problema industriale, poichè implica un'impresa, cioè l'assunzione d'una produzione per conto d'altri.

Ora tale impresa involge un doppio rischio, nei rignardi dei consumatori e nei riguardi degli imprenditori. Un rischio nei riguardi di chi ha bisogno del trasporto, perchè lo Stato compie una prestazione, che il privato non può, nè vuole fare e per la quale egli paga un dato compenso materiale; un rischio nei riguardi dell'impresario, perchè egli, come differenza tra costo e prodotto deve naturalmente conseguire un utile netto.

Noi abbiamo però affrontato questo problema ferroviario fra enormi difficoltà. Non intendo accennare alla condizione, in cui si trovano le linee, nè alla diversità di ampiezza dello sviluppo del traffico, nè al modo subitaneo di cangiamento, quando il primo luglio 1905, l'esercizio di Stato si è sostituito al privato.

Intendo accennare, invece, a difficoltà proprie dell'ordinamento ferroviario nel nostro paese, che chiamerei in parte personali e in parte reali. Personali, nel senso che forse non troviamo nel nostro carattere quella energia collettiva e quello spirito di disciplina individuale, che è necessario per la gestione di un'impresa così importante, come l'impresa ferroviaria. Reali, in quanto dobbiamo superare le notevoli disformità dell'ambiente economico, estremamente diverso in tutte le sue manifestazioni, e particolarmente nelle sue manifezioni ferroviarie.

Noi dobbiamo inoltre incontrare ulteriori difficoltà per quanto concerne i rapporti tra la questione portuaria e la questione ferroviaria, perchè le zone portuarie hanno una estensione di irradiamento estremamente diversa, con benefizi e vantaggi disuguali da porto a porto, da regione a regione.

A queste difficoltà il mondo parlamentare ha cercato in questi due o tre anni, da che si parla dei problemi ferroviari, di rispondere con due concetti; l'uno la creazione della autonomia della azienda ferroviaria, l'altro l'andamento, per quanto fosse possibile, industriale dell'ordinamento ferroviario.

Il concetto della autonomia aveva il vantaggio di consentire il modo di vincere le difficoltà ora dette, o di vincerle almeno in gran parte, perchè implicava l'assoluta responsabilità del gestore e quindi tutta l'energia corrispondente. Questo concetto però non distruggeva, a mio giudizio, i poteri ministeriali.

In verità è difficile tracciare la linea di confine tra l'azione industriale propria dell'azienda autonoma e l'azione ministeriale; ma credo, che, se si considerano gli uffici propri dell'azienda ferroviaria dal loro punto di vista elevato, questa differenza si presenta nitida e manifesta.

In fondo nell'azienda ferroviaria di Stato noi abbiamo uffici di andamento amministrativo e quasi di gestione correlativi al continuo e normale sviluppo del servizio del trasporto; ed abbiamo uffici finanziari, che per indole loro assumono carattere costituzionale, in quanto che la condotta finanziaria dell'impresa è il primo oggetto del voto del Parlamento, è la prima indagine del controllo costituzionale; abbiamo finalmente uffici per proposte e iniziative di perfezionamento, i quali sono collegati ad analoghe proposte e iniziative legislative.

Ora tra queste tre funzioni è evidente che la funzione, per sè stessa propria della gestione e dell'andamento amministrativo, è compito dell'azienda autonoma; mentre la funzione finanziaria o costituzionale e quella di perfezionamento o legislativa è

compito dell'autorità ministeriale. Si presentava quindi di per sè chiara la distinzione, riservando alla azienda autonoma la possibilità di risolvere il problema ferroviario secondo il compito industriale, che gli è proprio, mentre d'altra parte rimaneva al ministro la funzione costituzionale e la funzione legislativa per perfezionarlo e controllarlo.

In questo concetto era, del resto, implicita la figliazione di un Ministero delle ferrovie, non nel senso che con la costituzione di un Ministero delle ferrovie l'azione amministrativa diventasse argomento di poteri ministeriali; ma in quanto, grazie alla creazione d'un Ministero delle ferrovie, diventavano più intimi e più frequenti i legami tra l'andamento tecnico e finanziario e la possibilità di perfezioni legislative. Difatti è manifesto che la creazione di un organismo ministeriale delle ferrovie avrebbe dato modo di rendere più sollecita l'azione ministeriale nel campo delle correzioni, delle modificazioni, dei controlli, mentre rimaneva intatta l'azione della azienda autonoma nel suo particolare e normale campo industriale.

D'altra parte l'opinione pubblica esigeva un sistema di gestione affatto industriale, e lo esigeva specialmente di fronte agli ultimi fatti del disservizio ferroviario. Lo esigeva per l'enorme diversità dell'ambiente economico, cui prima ho accennato; lo esigeva per la grande delusione provocata in ogni materia collegata all'ingerenza governativa, dalla condotta costante della burocrazia.

Non è da dissimulare però che nel periodo decorso dal 1° luglio 1905, in cui si tradusse in atto il concetto dell'esercizio di Stato, ad oggi, la posizione del problema si è alquanto aggravata. E si è aggravata perchè l'azienda ha assunto un carattere burocratico e accentratore; si è aggravata perchè i risultati finanziari non sono stati in corrispondenza con le nostre aspettative.

E qui non posso non ricordare un documento di grande importanza, che è stato oggetto delle nostre discussioni anche in questa seduta e che mostra del resto l'assidua cura, con cui l'onorevole Rubini studia siffatti problemi.

Nella relazione sull'assestamento si fa un esame alquanto rigoroso e severo del coefficiente di esercizio, e si viene alla conclusione che, mentre nel consuntivo 1905-1906 il coefficiente di esercizio sarebbe dell'83.15 per cento e l'utile del 16.15 per cento, nel presente assestamento, invece, il coefficiente di esercizio arriva all'88.04 per cento e l'utile netto all'11.96 per cento. Si rileva quindi una diminuzione tra le due epoche del 4.89 per cento. Furono sollevate alcune critiche a quel documento, ma credo che non abbiano fondamento. Nondimeno, non posso non rilevare che il modo con cui è stato presentato il problema dall'onorevole Rubini è, forse, alquanto severo, nel senso che ha addossato al bilancio ferroviario spese, che, a mio giudizio, vanno a carico del patrimonio, particolarmente le spese per le manutenzioni straordinarie e per i rinnovamenti. Tali spese, poichè non concernono tutto il profitto di un dato anno, ma si riferiscono ad un lungo corso, non possono essere comprese nel bilancio, in quanto non possono darci il concetto di quella differenza, che deriva detraendo dalle entrate l'utile netto, e quindi creando il coefficiente di esercizio. Ma, se facciamo anche la detrazione delle spese di manutenzione straordinarie, le conclusioni dell'onorevole Rubini sono sempre vere.

Difatti in tal caso il coefficiente di esercizio, che nel consuntivo 1905-906 sarebbe stato del 74,12 per cento, nell'assestamento del 1906-907 arriverebbe al 79.20 per cento, Quindi vi sarebbe sempre una differenza, un peggioramento. Questa differenza da quali cause dipende? Dipende, e in questa parte concordo con l'onorevole Rubini, spesspecialmente dall'aumento del personale. L'aumento nella spesa del personale è un segno grave, che pone in una luce poco favorevole l'andamento dell'azienda attuale. Perchè al 30 giugno 1905 avevamo 97,472 agenti: e quando si sono aggiunte le reti Meridionali e le Venete, questo numero si è elevato a 112,680; ma oggi abbiamo un personale di 128,122, compresi gli avventizi.

ABIGNENTE, *relatore*. Col 1° gennaio.

ALESSIO. Sta bene, col 1° gennaio: cioè oggi vi è un'aumento ulteriore. In ogni caso la differenza in più al 1° gennaio è di 15,442 agenti. Il guaio poi è che una parte considerevole degli agenti si trova, non dirò alla capitale, per non incorrere nelle osservazioni, che furono sollevate in questa seduta, ma è addetta ai servizi centrali. Per questi ultimi l'aumento degli agenti va dal 30 giugno 1905 ad oggi da 6,969 a 8,322. Dunque abbiamo 8,322 agenti per i servizi centrali.

E questo mentre in Austria i servizi centrali si svolgono con 865 agenti, in Baviera con 3993, in Sassonia con 2414, nel Wür-

temberg con 1096, nel Baden con 1292, nel Belgio con 1538. (*Interruzioni*). Nè soltanto in cifra assoluta. Perchè anche facendo il conto in rapporto ai chilometri di esercizio, abbiamo una situazione sfavorevole in confronto di quella di molti altri esercizi di Stato. Di fatti da questo aspetto non siamo sorpassati che dalla Baviera; ma rimaniamo inferiori alle aziende ferroviarie di Stato di tutte le altre nazioni ora citate.

Contemporaneamente a tale svolgimento di personale sorse e si svolse la direzione generale e si crearono nove Direzioni compartimentali. È quindi evidente l'incremento del servizio burocratico, mentre le società non avevano che poche direzioni d'esercizio. Ed è notevole del pari l'accentramento.

Di fronte a queste difficoltà, di fronte al modo, con cui si è presentato il problema, che cosa propone il disegno in esame? Se vi fu occasione, nella quale (lo dico senza offesa per alcuno) mi convinsi della importanza di una minoranza politica nella elaborazione dei disegni di legge, è stata precisamente questa. Il Governo ha voluto che la Commissione fosse nominata negli Uffici, e che ogni Ufficio eleggesse due commissari. È quel sistema che, se non sarà modificato, rende assolutamente impossibile l'intervento di quella minoranza politica che è assolutamente necessaria nella discussione d'una legge. E così è avvenuto anche per questo disegno di legge: la minoranza politica (non parlo della minoranza tecnica) non ha avuto alcuna rappresentanza nella elaborazione di questo disegno di legge.

In verità è notevole come l'ardore dei ministeriali, così contrari nel grande movimento delle interpellanze del decorso dicembre, si sia calmato nell'aula pacifica delle discussioni della Commissione; come le loro effervescenze si siano attenuate, dissipate, e come in realtà si sia presentato un disegno che mantiene i concetti fondamentali del disegno di legge, se forse non li peggiora e non li inasprisce in qualche parte, un disegno, d'altra parte, che ha cura nella sua relazione di attenuare, di addolcire, di sopprimere tutte le critiche, che pur con tanto ardore erano state sollevate in quel primo dibattito.

In verità quali sono i caratteri generali di queste nuove proposte? A mio giudizio sono due. Vi è intanto la sostituzione degli uomini agli organismi: questo è il concetto fondamentale.

Perchè al Consiglio direttivo, creato prima, con otto funzionari e un direttore generale presidente, è stato sostituito un Consiglio di undici, di cui quattro funzionari e sei industriali, non essendo assegnata al direttore la presidenza.

Dunque si è cercato di supplire alla difficoltà, che presentava l'argomento, non tanto con la modificazione degli organismi, sia nella direzione centrale, sia nelle direzioni compartimentali, quanto col fare entrare nel Consiglio direttivo elementi tali che per il loro carattere potessero imprimere un diverso indirizzo da quello, che l'azienda oggi presentava.

Questo il concetto, che, si può dire, rappresenta il nucleo del pensiero della Commissione.

D'altra parte il secondo carattere è il rinvio di ogni soluzione importante e di ogni difficoltà.

Sono rinviate (ed era naturale che si rinviassero, del resto) le questioni relative agli orari, alle tariffe, al personale, ai servizi. Ma è rinviata pure la costituzione degli uffici pei servizi della Direzione centrale; sono rinviate le attribuzioni delle Direzioni compartimentali. Insomma, per effetto di questa legge, viene consacrato l'ordinamento provvisorio attuale, senza nessuna modificazione. E si perde così un'occasione ottima, in cui si sarebbe potuto riordinare, e magari trasformare l'ordinamento ferroviario; tanto più che il problema, come era stato posto da tutti coloro, che se ne sono occupati, era esaminato ed apprezzato non con criteri politici, ma dal punto di vista tecnico.

In fondo, che cosa è il nuovo disegno? È un nuovo disegno provvisorio, con l'aggiunta di alcuni industriali, che studieranno l'argomento, sia come membri del Consiglio direttivo, sia come membri della Giunta di vigilanza.

Posto così il problema, si presenta la questione: questo sangue nuovo industriale, che entra nell'organismo direttivo, avrà il potere di trasformare gli organismi? vinceranno gli uomini o gli organismi soffocheranno gli uomini? È certo intanto che, nei riguardi dell'azienda autonoma, ciò che si pensava, ciò che era il sogno di tutti coloro, che hanno collaborato a questo disegno di legge, è completamente dissipato, svanito. In realtà, per effetto di questo disegno di legge, vengono costituiti, alla testa di questo organismo, tre poteri direttivi. Il primo è il ministro, con organi di ispe-

zione, che potranno anche svolgersi in seguito. Ed è, se non m'inganno, evidente anche una tendenza non lodevole di creare in seno al Ministero dei lavori pubblici un organo di riscontro della funzione ferroviaria. Vi è poi un secondo potere, un secondo organismo: il Consiglio d'amministrazione delle ferrovie. Il terzo potere è il direttore generale.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Questi poteri c'erano anche prima.

ALESSIO. Quindi non c'è nessun responsabile. Non è responsabile il ministro, non il Consiglio direttivo, non il direttore generale.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Sono responsabili tutti, ciascuno nelle proprie attribuzioni.

ALESSIO. No, perchè queste sono funzioni direttive che implicano una responsabilità unica, un'energia unica, epperò bisognava affidarle ad un solo organismo, che solo fosse responsabile di fronte al Parlamento ed alla pubblica opinione. Invece, vi sarà una oscillazione, una estrema incertezza di poteri, uno scarico, uno sballottamento reciproco di responsabilità; vi saranno continui conflitti, che toglieranno all'azione direttiva ogni impulso energico e personale.

Non basta.

Oltre che negli organismi, vi è anche confusione nelle funzioni. Avevo accennato ad una certa distinzione, che mi pareva logica, evidente, tra un' azione di gestione, un'azione di controllo ed un'azione di perfezionamento.

Ebbene tutte queste tre funzioni sono confuse nell' azione amministrativa; ed ormai si può dire che soltanto la funzione amministrativa è quella, che trova il suo svolgimento in questo organismo; e la funzione amministrativa trova, come capo, come direttore, come vero responsabile, il ministro. Di fatti molte nomine sono rimesse al ministro; fra le altre, la nomina dei consiglieri, che entrano a far parte del Consiglio direttivo. Il direttore generale delle ferrovie, in base all'articolo 10, è altresì obbligato a presentare una informativa al ministro su tutti gli affari principali che si presentano alla direzione.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Neanche questo deve sapere il ministro? Deve rispondere di tutto e non deve saper niente?

ALESSIO. Ciò conferma che la decisione spetta tutta a lei!

Finalmente l'articolo 23 consente al ministro di modificare con opportune variazioni i conti già fissati nelle spese del bilancio dal direttore generale. Quindi, mentre il disegno ministeriale, in questa parte, più saggiamente lasciava alla direzione generale le proposte delle spese, il disegno della Commissione, peggiorando quello del Ministero, aggiunge l'azione del ministro a quella della direzione generale per emendarla: in una parola, dopo questo disegno le ferrovie non sono che una direzione generale di più nel Ministero dei lavori pubblici.

Ma vi sarà almeno la possibilità che gli elementi industriali tolgano all'azienda il suo carattere burocratico ed accentratore? In verità, chi conosce il nostro paese sa quanto sia difficile l'accordo fra elementi amministrativi, che vengano scelti in diversi parti d'Italia. Data la diversità della preminenza dell'indirizzo industriale in alcune zone, dell'indirizzo agricolo in altre, è da temersi che quest'organismo direttivo, il quale deve necessariamente attingere uomini e rappresentanze da diverse regioni, venga in definitiva a rappresentare un cinematografo di opinioni e di tendenze così disparate che male possano conciliarsi ed accordarsi.

Era in ciò il pregio del decentramento, per cui abbiamo tanto lottato nelle precedenti discussioni, e del quale non vi è alcuna traccia nelle proposte, che discutiamo. Pregio del decentramento era appunto quello di rendere possibile il progresso degli ordini ferroviari, in relazione al progresso degli ordini industriali e dello sviluppo economico del paese. Man mano che le diverse regioni tendono a svilupparsi e a manifestare la loro vigoria, anche gli ordini ferroviari rispecchiano il vigore dell'ambiente industriale in cui sorgono.

Col sistema attuale, invece, l'elemento agricolo, per sè predominante, menomerà l'elemento industriale. Quindi le provincie dove l'elemento industriale è più intenso, è da dubitarsi che saranno sacrificate; il movimento ferroviario non avrà in esse quell'azione direttrice ed impulsiva che sarebbe necessaria, in relazione all'intensità della loro produzione.

Ma può darsi almeno che questo mutamento nella conformazione del Consiglio direttivo smussi il carattere accentratore, che ha assunto la nostra azienda ferroviaria?

No certamente, nei riguardi della dire-

zione generale. È inutile venire qui a rifare il confronto con gli altri paesi. Lo abbiamo fatto altre volte, ed abbiamo visto quanto limitate sieno le attribuzioni degli organismi centrali così in Prussia come in Austria.

Non così nella legge, che proponete e che non avete modificato. Si può dire che ogni interesse ferroviario debba essere regolato dalla direzione generale. Gli articoli 6, 8, 10 e 12 del disegno ne sono una prova. La direzione generale è divenuta e diviene un organo accentratore potentissimo; ne verrà, come già accade oggi, che ogni questione, anche di minima importanza, non potrà essere risoluta nè a Napoli, nè a Venezia, nè a Torino, ma dovrà avere il beneplacito della direzione generale. In una parola i nuovi elementi industriali del Consiglio direttivo potranno ottenere alcune modificazioni in decisioni speciali, in esigenze più brevi, più spiccie, ma non potranno mutare la legge attuale.

Essa rimane quale è stata presentata, con tutti i suoi vizi, con tutti i suoi errori.

Non parliamo poi delle direzioni compartimentali. Contro di queste si sono già sollevate le nostre critiche. Ebbene, esse sono oggi anche aumentate, perchè l'articolo 11 ribadisce il concetto della istituzione delle direzioni compartimentali.

È riservato, è vero, in un capoverso, il trasferimento delle sedi ed anche lo smembramento dei servizi; ma il concetto fondamentale delle direzioni compartimentali è mantenuto.

Ora, date le influenze delle pressioni locali, qual Consiglio direttivo potrà mai dominarle per ridurre i servizi, le attribuzioni di una direzione compartimentale? Si solleverà addirittura quella città, alla quale si volesse fare questa offesa!

Quindi ciò, che con una legge sarebbe stato possibile di fare, sia restringendo le attribuzioni della direzione centrale ai servizii di pretto interesse nazionale e generale, sia trasformando le direzioni compartimentali in poche direzioni d'esercizio designate dalle diverse condizioni dell'ambiente economico e dalla sfera d'irraggiamento dell'economia portuaria, sia assegnando le attribuzioni del servizio sulla linea alla responsabilità individuale degli ingegneri dell'esercizio, non sarà certamente possibile di ottenere da parte del Consiglio direttivo, nemmeno con tutti gli elementi industriali, di cui sarà composto.

In una parola, e finisco, il disegno ha sagrificato doppiamente il criterio industriale dell'azienda ferroviaria. Lo ha sagrificato togliendo importanza alla azione ed alla responsabilità dei trasporti sulle linee, su cui concentravasi il nostro studio nelle precedenti discussioni, sottoponendo il trasporto sulle linee a corpi collegiali, siano essi la direzione generale o le direzioni compartimentali.

Lo ha sagrificato distruggendo il concetto essenziale della autonomia dell'azienda, sia escludendo la responsabilità di una azione direttiva unica e potente, sia confondendo la contabilità della azienda ferroviaria con quella dello Stato senza distaccarne non soltanto i bilanci, ma i patrimoni.

In una parola, il disegno è una vera delusione, ed io temo che esso contribuirà a far sì che anche l'esercizio di Stato rimanga per qualche tempo una delusione. Tale è la mia convinzione, e questo ho creduto bene di dire. (*Bene! Bravo!*)

PRESIDENTE. Spetterebbe ora di parlare all'onorevole Carmine, ma, attesa l'ora tarda, rimetteremo il seguito di questa discussione a domani.

Interrogazioni, interpellanza e mozione.

PRESIDENTE. Prego l'onorevole segretario di dar lettura delle domande di interrogazioni, d'interpellanza e mozione pervenute alla Presidenza.

PAVIA, *segretario, legge:*

« I sottoscritti interrogano il ministro della guerra per sapere se non ritiene necessario di provocare un provvedimento che accordi agli ufficiali a riposo una qualche facilitazione pei viaggi in ferrovia e sui piroscafi sovvenzionati dallo Stato.

« Gesualdo Libertini, Pais-Serra ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro di agricoltura, industria e commercio per sapere se, intendendo di presentare un progetto di legge, che regoli le stazioni di monta taurina, abbia tenuto a calcolo la necessità di preoccuparsi di un progetto di legge, che regoli l'acquisto di corrispondenti fattrici, credendo che i due progetti di legge si completino necessariamente.

« Papadopoli ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro di agricoltura, industria e commercio per conoscere se non creda oppor-

tuno intervenire nel conflitto fra gli operai (circa quattromila) e le ditte esercenti delle miniere di zolfo di Caltanissetta.

« Pasqualino-Vassallo ».

« Il sottoscritto interroga il ministro della marineria per apprendere se e come intenda farsi rappresentare nella Conferenza internazionale della Croce Rossa, che si accoglierà prossimamente in Londra.

« Santini ».

« Il sottoscritto interpella il ministro dell'interno sull'operato del prefetto di Mantova, in dispregio ed aperta violazione delle leggi che regolano l'amministrazione provinciale e le amministrazioni comunali, per sapere se il Governo sia solidale con la ormai insopportabile sequela di arbitrii onde nel mantovano è soppresso a danno delle classi lavoratrici ogni effettivo regime rappresentativo.

« Gatti ».

« La Camera invita il Governo a proporre opportuni provvedimenti affinchè, in omaggio ad un elementare principio di giustizia e di umanità, alla pena dei lavori forzati a vita, inflitta sotto l'impero del vecchio codice penale, non debba in nessun caso corrispondere, agli effetti della commutazione, la pena dell'ergastolo.

« Larizza ».

COCCO-ORTU, *ministro di agricoltura, industria e commercio.* Domando di parlare.

PRESIDENTE. Onorevole Pasqualino-Vassallo, l'onorevole ministro di agricoltura, industria e commercio desidera rispondere subito alla sua interrogazione. Ne ha facoltà.

COCCO-ORTU, *ministro di agricoltura, industria e commercio.* Dello sciopero, cui si riferisce l'interrogazione dell'onorevole Pasqualino-Vassallo, ho avuto oggi notizia da un telegramma nel quale si annunzia che è scoppiato nella miniera di Trabonella e si tenta di estenderlo ad altre della provincia di Caltanissetta. Anche senza lo spirito di imitazione o di altre cause, purtroppo non è questo il primo degli scioperi nelle solfare siciliane.

Ne avvennero parecchi, dovuti a un'erronea opinione, sorta e diffusasi nella classe lavoratrice, sugli intenti e sui concetti della legge per il Consorzio.

Si era fatto supporre che essa, invece di avere lo scopo di evitare una crisi dell'industria, e con essa la chiusura delle miniere e la disoccupazione, dovesse servire ad aumentare i profitti degli industriali e conseguentemente i salari degli operai. Ma, come ho detto, mi mancano notizie e particolari sulle cause dello sciopero e le ho chieste. Intanto, e nel dubbio che il movimento possa avere relazione con questioni attinenti al Consorzio o con provvedimenti che dipendano dall'amministrazione di esso, ho telegrafato al Commissariato regio di recarsi sul posto per assumere informazioni, e per tentare, ove gli riesca, come altre volte è avvenuto, di portare una parola imparziale ed equanime di pace, che valga a calmare gli animi e ad attendere, ove ne sia il caso, per la risoluzione della controversia, la sistemazione definitiva del Consorzio. Essa si farà tra breve, essendosi già compiute le elezioni.

Intanto, come ho detto, sulle cause della agitazione, non saprei pronunciare un giudizio. Non potrei neppure dare la promessa ed assumere l'impegno del chiestomi intervento.

Se assumessi quest'impegno mi discosterei dalla linea di condotta imposta al Governo di fronte a tali conflitti; linea di condotta tracciata, con nitida precisione di parola e con logica coerenza di fatti, dal presidente del Consiglio e non più tardi di ieri da lui ricordata e chiarita.

Non aggiungo altro: spero che l'onorevole Pasqualino-Vassallo si dichiarerà sodisfatto.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Pasqualino-Vassallo per dichiarare se sia sodisfatto.

PASQUALINO-VASSALLO. Il testo della mia interrogazione avrà fatto palese subito all'onorevole ministro che una delle parti almeno, quella degli scioperanti, domanda l'intervento del Governo. Dirò subito quali sono le notizie, che mi sono pervenute ieri sera e che coincidono quasi completamente con quelle, che ha date alla Camera l'onorevole ministro.

Quattromila operai si sono posti in sciopero e questo è il numero appunto degli operai, minatori e carusi, che sono addetti al lavoro delle miniere di Caltanissetta. Ed ecco perchè si sono posti in sciopero: perchè avevano avuto promessa dalle ditte, che esercitano quelle miniere, di essere fatti partecipi degli utili derivanti dalla esecuzione della legge sul Consorzio; promessa che con civile intendimento le ditte hanno dimo-

strato ieri di volere adempiere, poichè gli operai sono convinti che è giunta l'ora in cui questa promessa debba essere adempiuta. Anzi a questo proposito, a differenza di quello che è succeduto a Terni, si è tenuto un contraddittorio fra i rappresentanti degli operai ed i rappresentanti delle ditte esercenti, in cui i primi hanno creduto di poter dimostrare che l'attuazione della legge sul Consorzio aveva già resi possibili utili, maggiori rispetto a quelli del tempo in cui il Consorzio non era ancora costituito, e che quindi essi avrebbero dovuto partecipare a questi utili, mentre le ditte hanno affermato come, malgrado l'aumento dei prezzi della vendita del minerale, esse non siano ancora in condizione di poter aumentare le mercedi degli operai.

Ora la civiltà, con cui questo conflitto è stato dichiarato, l'essere tanto gli operai che gli esercenti animati dal desiderio di comporlo amichevolmente, rendono possibile che il Governo, giusta le dichiarazioni fatte ieri dall'onorevole Giolitti per il dissidio di Terni, intervenga, quando il suo intervento sia domandato, come ne ho ferma fiducia, da una parte e dall'altra. Non capisco perchè l'onorevole ministro di agricoltura abbia risposto quasi negativamente al desiderio espresso dalla mia interrogazione.

COCCO-ORTU, *ministro di agricoltura, industria e commercio*. No, no! Anzi ho riconfermato.

PASQUALINO-VASSALLO. Ha riconfermato il concetto espresso ieri dall' onorevole presidente del Consiglio. Me ne compiaccio.

Posso assicurarlo che gli operai hanno chiesto per mio mezzo l'intervento del Governo e sembra che gli esercenti non abbiano alcuna difficoltà. Se dunque questo è il senso della mia interrogazione, io penso... (*Interruzione del deputato Mira*).

Onorevole Mira, è una questione molto delicata, in cui occorre non soltanto competenza tecnica, ma anche alta equità. E credo che nessuno meglio dell' onorevole ministro di agricoltura, industria e commercio, potrebbe essere nel caso di risolvere, anche con criteri tecnici, questo conflitto. Del resto, non so comprendere la ragione, per cui in questo conflitto di Caltanissetta l'onorevole ministro debba ricusarsi di intervenire, quando il Governo ha acconsentito di intervenire nell'altro dissidio di Terni.

In ogni modo, mi auguro che il funzionario egregio, che l'onorevole Cocco-Ortu ha annunziato alla Camera di avere mandato a Caltanissetta, mandi domani sul conflitto medesimo notizie, che lo persuadano che non vi sarà nulla in contrario perchè il desiderio espresso dagli operai venga preso in considerazione dal Governo, e che questo possa anche laggiù compiere quell'opera di civiltà che è stata domandata anche per altri paesi.

PRESIDENTE. Questa interrogazione allora è esaurita. Le altre interrogazioni saranno inscritte nell'ordine del giorno.

Quanto all' interpellanza dell'onorevole Gatti al ministro dell' interno, essa sarà iscritta nell'ordine del giorno, qualora non sia espresso, entro il termine regolamentare, contrario avviso dal ministro interpellato.

Quanto alla mozione presentata dall'onorevole Larizza, secondo prescrive il regolamento, sentito il Governo ed il proponente e non più di due deputati, la Camera determina il giorno per la discussione.

Onorevole presidente del Consiglio...

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell' interno*. Quando sarà presente il ministro guardasigilli, si potrà stabilire, d'accordo con l'onorevole Larizza, il giorno della discussione.

LARIZZA. Va bene.

Sull'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Ora stabiliremo l' ordine del giorno per domani.

L'onorevole presidente del Consiglio ha proposto che nella seduta antimeridiana di domani sia posto nell'ordine del giorno il disegno di legge riguardante l' autorizzazione della spesa di lire 1,500,000 per l'acquisto dei depositi viveri della cessante impresa fornitrice della regia marina, e poi il disegno di legge riguardante lo stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario 1907-908, e dopo il seguito della discussione della legge riguardante le disposizioni sugli esami nelle scuole medie ed elementari. (*Commenti*).

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

PRESIDENTE. Parli.

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Poichè è stato sempre stabilito che i bilanci abbiano la precedenza sopra tutto, io prego la Camera di

iscrivere prima il bilancio della marina per domattina, rimanendo inteso che il disegno di legge sugli esami sarà discusso immediatamente dopo. (*Si ride — Commenti*).

PRESIDENTE. Se non vi sono osservazioni in contrario, così rimane stabilito.

La seduta termina alle ore 19.5.

Ordine del giorno per le sedute di domani.

Alle ore 10.

Discusione dei disegni di legge:

1. Autorizzazione della spesa di lire 1,500,000 per l' acquisto dei depositi viveri della cessante impresa fornitrice della Regia Marina (732).

2. Stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario 1907-908 (578).

3. *Seguito della discussione del disegno di legge*:

Disposizioni sugli esami nelle scuole medie ed elementari (590).

Alle ore 14.

1. Interrogazioni.

Discussione dei disegni di legge :

2. Modificazioni all'articolo 3 della legge 23 agosto 1900, n. 315, portante provvedimenti a favore del comune di Comacchio (636).

3. Modificazioni dei termini per la revisione e pubblicazione delle liste elettorali amministrative e politiche (749).

4. *Votazione a scrutinio segreto sui disegni di legge*:

Tombola a beneficio dell'ospedale civile di Padava (725).

Tombola a favore dell' ospedale di Sampierdarena (743)

5. *Seguito della discussione del disegno di legge*:

Ordinamento dell' esercizio di Stato delle ferrovie non concesse a imprese private (640).

6 *Seconda lettura del disegno di legge:* Provvedimenti per lo sgravio del debito ipotecario, per il riscatto di canoni ed altri oneri reali e per agevolare la formazione di piccole proprietà (*Titoli II, V e VI*) (*Urgenza*) (116).

Discussione dei disegni di legge:

7. Provvedimenti sull'affrancazione dei terreni dagli usi civici e sull'esercizio di questi (537).

8. Stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio finanziario 1907-908 (569, 569-*bis* e 569-*ter*).

9. Modificazioni alla legge 14 luglio 1887, n. 4715, sulla emissione, in caso di perdita, dei duplicati dei titoli rappresentativi dei depositi bancari (450)

10. Agevolezze all'industria dell'escavazione e del trattamento delle ligniti e delle torbe. (238).

11. Bonifica delle cave di sterro e di prestito che costeggiano le linee ferroviarie (124).

12. Domanda a procedere contro il deputato Scaglione per il delitto previsto dall'articolo 105 della legge elettorale politica. (275).

13. Domanda di autorizzazione a procedere contro il deputato Vetroni per ingiurie. (412).

14. Domanda di autorizzazione a procedere contro il deputato De Felice-Giuffrida per diffamazione. (470)

15. Domanda di autorizzazione ad eseguire la sentenza pronunziata dal tribunale di Roma il 10 febbraio 1904 contro il deputato Enrico Ferri per diffamazione continuata e ingiurie a mezzo della stampa. (471)

16. Domanda di autorizzazione a procedere contro il deputato Di Trabia per contravvenzione alla legge sugli infortuni del lavoro (366).

17. Domanda di autorizzazione a procedere contro il deputato Enrico Ferri per ingiurie (475).

18. Approvazione della convenzione per la proroga per un anno, a decorrere dal 1° luglio 1906, dell'esercizio provvisorio delle ferrovie secondarie romane da parte dello Stato (508).

19. Mutualità scolastiche (244).

Seguito della discussione sui disegni di legge :

20. Riordinamento ed affitto delle Regie Terme di Montecatini (394).

21. Conversione in legge del regio decreto 31 dicembre 1905, n. 632, per la concessione di carte di libera circolazione e di biglietti per un solo viaggio, gratuito od a prezzo ridotto, per talune categorie di persone, sulle ferrovie dello Stato (350).

Discussione dei disegni di legge:

22. Domanda di autorizzazione a procedere contro il deputato Ravaschieri per lesioni colpose (520).

23. Conversione in legge del regio decreto 5 luglio 1906 che approva le annesse convenzioni 30 giugno 1906 per la proroga per un anno a decorrere dal 1° luglio 1906 dell' esercizio provvisorio da parte dello Stato delle linee Roma-Viterbo e diramazione Capranica-Ronciglione e Varese-Porto Ceresio (580).

24. Domanda di autorizzazione a procedere contro il deputato Morgari per istigazione a delinquere commessa per mezzo della stampa (472).

25. Aggiunta all'elenco dei Comuni danneggiati, annesso alla legge a favore della Calabria (518).

26. Vendita al comune di San Pier d'Arena di alcuni immobili demaniali (642).

27. Modificazioni all'articolo 38 del testo unico delle leggi sull'ordinamento del Regio Esercito (654).

28. Aggiunte e modificazioni al testo unico delle leggi sulle pensioni civili e militari approvato con regio decreto 21 febbraio 1895, n. 70 (627).

29. Modificazioni al regolamento della Camera (Doc. IX-A).

30. Stato di previsione della spesa del Ministero della guerra per l'esercizio finanziario 1907-908 (577).

31. Stato di previsione dell'entrata per l'esercizio finanziario 1907-908 (568).

32. Stato di previsione dell'entrata e della spesa del Fondo per l'emigrazione per l'esercizio finanziario 1907-908 (658).

33. Nuovo ruolo organico del personale delle segreterie universitarie (585).

34. Autorizzazione di spese per l'esecuzione di nuove opere marittime (543).

35. Modificazione alla legge sull'ordinamento del Regio esercito e dei servizi dipendenti dall'amministrazione della guerra relativa al personale degli stabilimenti militari di pena ed a quello dei depositi di allevamento cavalli (438-B).

36. Sui professori straordinari delle regie Università ed altri Istituti superiori universitari nominati anteriormente alla legge 12 giugno 1904, n. 253 (217-B).

37. Modificazioni da apportarsi all'organico del personale degli Archivi di Stato (524).

38. Modificazioni al ruolo organico del Regio Corpo delle miniere (707).

39. Assestamento del bilancio per l'esercizio finanziario 1906-907 (620).

40. Piantagioni lungo le strade nazionali, provinciali e comunali (171-B).

41. Pensioni relative agli ufficiali subalterni (641).

42. Per le antichità e le belle arti (584).

43. Istituzione di una scuola pratica di agricoltura in Pescia (708).

44. Assestamento del bilancio della Colonia Eritrea per l'esercizio finanziario 1906-1907 (620-*bis*).

45. Ordinamento giudiziario (*Titoli I e II*) (544 e 544-*bis*).

46. Cancellerie e Segreterie giudiziarie (547).

47. Stazione di agrumicultura e frutticultura in Acireale (534).

48. Modificazioni ai ruoli organici del personale dell'Amministrazione centrale e provinciale dell' Interno (701).

49. Riordinamento della carriera d'ordine nelle Amministrazioni centrali (731).

PROF. AVV. LUIGI RAVANI
Direttore degli Uffici di Revisione e di Stenografia
Deliberata per la stampa il 4 giugno 1907

Roma, 1907 — Tip. della Camera dei Deputati.