

XXXIV.

TORNATA DEL 21 APRILE 1905

Presidenza del Vicepresidente CODRONCHI.

Sommario. — *Comunicazione del Presidente — Congedi e giustificazioni di assenza — Discussione del disegno di legge: « Provvedimenti per l'esercizio di Stato delle ferrovie non concesse ad imprese private » (N. 83) — Il senatore Bonasi, Presidente della Commissione, provoca dichiarazioni dal Presidente del Consiglio, ministro dell'interno — Si procede poi alla discussione generale — Il senatore Carta-Mameli, in seguito alle dichiarazioni del Presidente del Consiglio, rinuncia a parlare — Discorsi dei senatori Roux, Veronese, Scialoja, Colombo della Commissione e Serena, ai quali risponde il ministro dei lavori pubblici; parlano poi il senatore Casana, relatore, i ministri del tesoro, e di grazia, giustizia e dei culti; infine il senatore Di Camporeale, propone un ordine del giorno — Il senatore Cefaly ritira un ordine del giorno, che aveva presentato, per associarsi ad altro proposto dal senatore Adamoli e firmato anche dai senatori Cannizzaro, Melodia, Cefaly, Finali, De Martino e Paternò — Dichiarazioni del senatore Adamoli, relative al suo ordine del giorno — Il senatore Paternò, che aveva presentato un ordine del giorno, dichiara di ritirarlo e di associarsi a quello del senatore Adamoli — Dichiarazioni del Presidente del Consiglio — Il senatore Di Camporeale ritira il suo ordine del giorno e si associa a quello del senatore Adamoli — Dichiarazioni del senatore Bonasi, Presidente della Commissione — L'ordine del giorno del senatore Adamoli è approvato — La discussione generale è chiusa — Si sospende la seduta per dieci minuti — Ripresa la seduta, si procede alla discussione degli articoli che si approvano, senza discussione fino all'art. 14 — L'art. 15, dopo osservazioni del senatore Vidari, alle quali risponde il ministro dei lavori pubblici è approvato — Senza discussione si approvano gli articoli 16 e 17 — Sull'art. 18 parlano i senatori Vidari, Paternostro, Casana, relatore, ed il ministro di grazia, giustizia e dei culti — L'art. 18 è approvato — Senza discussione si approvano gli articoli dal 19 al 24 — Discorsi dei senatori Balenzano e Colombo, della Commissione, ai quali risponde il ministro dei lavori pubblici — L'art. 25 è approvato — Senza discussione si approva l'art. 26 — Dopo osservazioni e dichiarazioni del senatore Cavalli e del ministro dei lavori pubblici, approvasi l'art. 27 — Senza discussione si approva l'art. 28, ultimo del disegno di legge — Proposta del senatore Tassi per l'esercito e per l'armata; dopo parole pronunziate dai ministri della guerra e della marina, la proposta è approvata per acclamazione — Votazione a scrutinio segreto — Comunicazione del Presidente — Augurii del Presidente, ai quali si associano il senatore Cavalli ed il Presidente del Consiglio — Chiusura e risultato di votazione — Il Senato è convocato a domicilio.*

La seduta è aperta alle ore 14 e 5.

Sono presenti tutti i ministri.

DI SAN GIUSEPPE, *segretario*, dà lettura del processo verbale della seduta precedente, il quale è approvato.

Comunicazione del Presidente.

PRESIDENTE. Annuncio al Senato che il comune di Casalmaggiore ha inviato un indirizzo di ringraziamento a questo Consesso, per il voto contrario dato alla legge di smembramento di detto comune.

Congedi e giustificazioni di assenza.

PRESIDENTE. Hanno chiesto cinque giorni di congedo i signori senatori De Sonnaz e De Cupis.

Se non si fanno opposizioni questi congedi sono accordati.

Hanno giustificato la loro assenza per motivi di famiglia e di salute i signori senatori Cittadella, Tortarolo e Ponti.

Discussione del disegno di legge: « Provvedimenti per l'esercizio di Stato delle ferrovie non concesse ad imprese private » (N. 83 - urgenza).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Provvedimenti per l'esercizio di Stato delle ferrovie non concesse ad imprese private ».

Prima di dar lettura del disegno di legge, do facoltà di parlare al presidente della Commissione per una dichiarazione.

BONASI, *presidente della Commissione*. La Commissione in esecuzione del mandato ricevuto dal Senato si è affrettata ad esaminare il disegno di legge, ed ha concluso per proporre al Senato l'approvazione incondizionata del medesimo, esprimendo anzi la fiducia che con questa legge sarebbero state tolte le cause che hanno per tanto tempo tenuto in turbamento il paese minacciandolo anche nei suoi più vitali interessi.

Dopo che la relazione era già licenziata, è venuta a cognizione della Commissione una lettera diretta da deputati al Comitato dell'agitazione dei ferrovieri, portante gravi dichiara-

zioni del Presidente del Consiglio dei ministri relative allo sciopero in corso. Di questo fatto la Commissione, naturalmente, non ha potuto tener conto nella sua relazione, ma, prima che incominci la discussione del disegno di legge, la Commissione crede doveroso, per vie meglio assicurarne l'approvazione e a tutela dei diritti dello Stato, di chiedere in proposito qualche spiegazione, al Presidente del Consiglio dei ministri, per dargli modo di fare quelle dichiarazioni che possano dissipare i dubbi che per avventura fossero sorti nell'animo di qualcuno sulla efficacia di talune disposizioni del disegno di legge che ci sta dinanzi. (*Benissimo*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il Presidente del Consiglio.

FORTIS, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. (*Attenzione vivissima*). Signori senatori, io per verità non avrei immaginato che le mie dichiarazioni, o, per meglio dire, la mia conversazione con alcuni onorevoli deputati, i quali poi hanno voluto riassumerla in certi punti essenziali in una lettera resa di pubblica ragione, non avrei, dico, creduto che la mia conversazione, non giustamente intesa ed interpretata, potesse siffattamente preoccupare l'Ufficio centrale del Senato da divenire quasi una pregiudiziale alla relazione del progetto di legge. Ma io, in fondo, non devo che rallegrarmi dell'occasione che mi vien porta di fornire immediatamente larghe spiegazioni al Senato ed al Paese.

Dirò, prima di tutto, quello che sostanzialmente le mie parole significavano, e poi accennerò alle differenze che si notano nella dichiarazione pubblicata, e alla vera portata delle cose da me dette.

Invitato da alcuni miei colleghi della Camera ad un colloquio sullo sciopero ferroviario, credetti mio dovere di aderire al loro desiderio.

Ritengo che nessuno di voi avrà da ridire su ciò. Gli onorevoli deputati mi esposero il loro pensiero nei seguenti termini: non veniamo a parlare della legge ferroviaria, nè dell'applicazione delle disposizioni sancite nella medesima; noi desideriamo soltanto di avere dal Presidente del Consiglio qualche schiarimento, qualche spiegazione intorno ad alcuni punti che dovranno essere oggetto di successive deliberazioni del Governo. I punti erano tre: l'arbitrato obbligatorio, le competenze accesso-

rie, ecc., di cui all' art. 22 della legge, le possibili conseguenze penali dell' agitazione e dello sciopero attuale.

Intorno al primo punto io dissi: la questione dell' arbitrato obbligatorio è stata sospesa alla Camera, ed ogni decisione è stata rimandata alla legge definitiva, perchè l' argomento non era maturo nel pensiero di alcuna delle parti dell' assemblea.

L' equivoco si nascondeva nella questione.

Dal canto nostro credevamo che si potesse costituire, per via di compromesso, una giurisdizione speciale, una speciale giustizia amministrativa, per cui ciascun impiegato ferroviario potesse farsi render ragione da questo Tribunale arbitrale nei limiti della competenza assegnata al medesimo. Invece nel concetto di altri l' arbitrato obbligatorio o facoltativo doveva essere chiamato a risolvere le questioni che potessero sorgere tra la collettività dei ferrovieri, tra la massa organizzata dei ferrovieri e lo Stato; la qual cosa è essenzialmente diversa dal concetto nostro.

Dunque facemmo bene a rimandare la questione alla legge definitiva. In ciò fummo d' accordo. E allora i miei colleghi mi domandarono se nel frattempo il Governo avrebbe avuto difficoltà di sottoporre la questione dell' arbitrato al Consiglio superiore del lavoro. Nessuna difficoltà, io risposi. Abbiamo già dinanzi alla Camera la legge sul contratto di lavoro; è naturale che si possa desiderare che intorno a questo argomento sia richiesto l' esame, il parere di un corpo espressamente costituito per lo studio delle questioni sociali.

Per ciò nulla di riprensibile.

Secondo punto. Quando si tratterà delle *competenze accessorie*, il Governo avrà difficoltà di ascoltare la esposizione dei bisogni e dei desideri del personale ferroviario?

Nessuna difficoltà. Abbiamo ascoltato i ferrovieri altre volte, tutte le volte che hanno domandato di essere ascoltati. Li ascolteremo ancora, quando si tratterà delle questioni che sono tuttavia da risolvere anche nel loro interesse.

Tutti gli impiegati dello Stato hanno lo stesso diritto, purchè rimangano intatte le norme della disciplina e della subordinazione. Dev' essere una esposizione di ragioni, non una *trattativa* che nessuno potrebbe ammettere, e che io non ho ammesso mai. (*Approvazioni*).

Il rispondere che il Governo non avrebbe avuto difficoltà di aderire alla domanda dei ferrovieri che avessero chiesto di esporre le loro ragioni ed i loro desideri, non può parere, a chi voglia essere imparziale, atto di abdicazione o di debolezza.

Terzo punto: le possibili conseguenze penali dello sciopero. La risposta da me data, lo riconosco, implica e deve implicare la responsabilità politica. (*Nuovi segni di attenzione*).

E la risposta è questa: non dipende dal Presidente del Consiglio l' applicare o non applicare le pene disciplinari. La questione può interessare direttamente il ministro dei lavori pubblici, ed è di competenza delle Compagnie che hanno l' esercizio delle ferrovie. Io esporrò il mio pensiero, riferendomi prima di tutto alle dichiarazioni fatte alla Camera. Credo di essere anche autorizzato ad esporre il pensiero del mio collega dei lavori pubblici.

Il mio pensiero è questo. Dopo le parole di pace pronunciate da deputati di tutte le parti della Camera, dopo le dichiarazioni che io stesso feci e che la Camera applaudì, non saranno certo usate rappresaglie verso gli scioperanti, e quando lo sciopero cessi immediatamente e tutto rientri nell' ordine, ritengo fermamente che il Governo propenderà all' indulgenza.

Ecco dunque la questione. Tutto ben ponderato, ho creduto e credo che questo fosse il momento dell' indulgenza, non della severità. (*Mormorio*).

Due vie: una molto diversa dall' altra. Ho preferito la via dell' indulgenza (*movimenti in vario senso*), non per atto di debolezza, onorevoli senatori, ma per considerazioni morali e politiche che sono meritevoli di molto riguardo. Ho pensato alle condizioni del Paese; ho pensato alle difficoltà di varia natura che ci stanno davanti; ho pensato alla pericolosa natura dell' agitazione: ho pensato che buona parte dei ferrovieri, anzichè spontaneamente ribelli, sono trascinati, loro malgrado, allo sciopero (*approvazioni e dinieghi*): ho pensato che sarebbe molto difficile distinguere le responsabilità e le colpe, molto difficile procedere ad una repressione severa e giusta ad un tempo.

Ho pensato, consentitemi di dirlo, onorevoli senatori, alla misera e dolorosa condizione delle famiglie (*mormorio*). La politica non si fa soltanto con criteri rigidi ed astratti, prescindendo

dalle condizioni sociali e da qualsiasi suggerimento del cuore. (*Commenti*). La buona politica si fa con criterio complesso, come quello che io ho seguito e del quale assumo intera la responsabilità. (*Movimenti*).

Ciò detto, lascio a voi il confrontare i termini della lettera degli onorevoli deputati e le cose da me dette.

La sostanza è poco dissimile, ma ci sono degli accessori che costituiscono una differenza assai rilevante.

In ciò che vien riferito sul primo punto nulla si può vedere che ripugni ai comuni convincimenti ed ai sani criteri di governo.

« Il Presidente del Consiglio ha confermato le dichiarazioni fatte alla Camera, osservando di aver proposto il rinvio dell' articolo aggiuntivo per la opposizione e le critiche che gli venivano da opposte parti della Camera. Aggiunse anche che, d' accordo col ministro di agricoltura, egli sottoporrà l' argomento allo studio ed al parere del Consiglio superiore del lavoro, prima della discussione della legge ferroviaria definitiva ».

Secondo: « si dichiarò disposto a consultare la rappresentanza delle organizzazioni, così in merito alla questione delle competenze accessorie, come alle questioni che interessarono le classi dei ferrovieri per udirne le proposte e conoscerne i bisogni ».

Su questo secondo punto la differenza è importante, perchè io non ho fatto alcun riconoscimento delle organizzazioni dei ferrovieri, e non ho mai detto di volerle consultare. Io dissi puramente e semplicemente: come altre volte i ferrovieri furono ricevuti ed ascoltati nella esposizione dei loro bisogni e dei loro desideri, così il Governo non avrà alcuna difficoltà di riceverli ed ascoltarli in avvenire, quando si tratterà di stabilire le competenze accessorie e di definire altre questioni ancora sospese. (*Commenti*).

Quello poi che rivela una differenza essenziale si è, che io non ho mai ammesso la possibilità di alcuna trattativa: mentre ciò che non contenta, anzi dispiace grandemente a molti è precisamente il dubbio, che il Governo sia venuto a trattative coi ferrovieri per la cessazione dello sciopero. Ciò non è: io non ho inteso, nè voluto trattare con chicchessia; ho ascoltato le

questioni che mi si proponevano ed ho dato gli opportuni schiarimenti.

Darò al Senato tutte le spiegazioni ulteriori che apparissero opportune.

Terzo punto.

« Dichiarò che, data la pronta cessazione dello sciopero, non si verificheranno licenziamenti, traslochi o altre misure di punizione verso alcuno dei ferrovieri per effetto del presente sciopero ».

Ed anche questo è inesatto, perchè dissi semplicemente ciò che ho precedentemente ammesso; non dipendere la cosa da me, dipendere principalmente dal ministro dei lavori pubblici e dalle Compagnie ferroviarie; avere io in animo di risolvere tutto in guisa che si potessero dire osservate e rispettate le mie dichiarazioni alla Camera. Questo ho detto e questo mantengo (*Mormorii*); perchè, ripeto, in questo momento bisogna pur scegliere una delle due vie o la via della severità o la via dell' indulgenza...

DI CAMPOREALE. O quella della giustizia.

FORTIS, *presidente del Consiglio, ministro dell' interno*. La via della giustizia è sempre una e può essere, secondo circostanze, o quella della indulgenza o quella della severità (*Mormorii*). Altrimenti non si spiegherebbero le disposizioni del Codice che concernono l' indulto, l' amnistia, la grazia. (*Rumori*).

Guardando alle condizioni del Paese, ho scelto quella via che mi è sembrata più conveniente agli interessi generali. Io ho così poco desiderio di rimanere a questo posto, che se avessi fallito, sarei lietissimo di espiare immediatamente il mio fallo. (*Movimenti, conversazioni prolungate*).

BONASI, *Presidente della Commissione*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BONASI, *Presidente della Commissione*. La Commissione ha inteso di rendersi interprete dello stesso desiderio del Presidente del Consiglio dei ministri porgendogli l' occasione di fare le dichiarazioni che ha fatto ora dinanzi al Senato, e questo era il solo significato delle parole da me pronunziate, in nome della Commissione, in principio della seduta.

Ora la Commissione non ha mandato, nè potrebbe arrogarselo, nè di prendere atto, nè di

esprimere un giudizio sulle dichiarazioni del Presidente del Consiglio dei ministri; perchè questo sarebbe un usurpare le prerogative proprie del Senato; la Commissione perciò si astiene da qualsiasi dichiarazione.

PRESIDENTE. Dichiaro chiuso l'incidente e invito l'onor. senatore segretario, Di San Giuseppe a dar lettura del disegno di legge.

DI SAN GIUSEPPE, *segretario*, dà lettura del disegno di legge.

(V. *Stampato N. 83*).

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale su questo disegno di legge. Il primo iscritto a parlare è il senatore Carta-Mameli.

CARTA-MAMELI. In seguito agli incidenti avvenuti, il mio discorso sarebbe fuori posto, e, per ora almeno, rinuncio alla parola. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Roux, secondo iscritto.

ROUX. Io domando brevi minuti al Senato unicamente per avere spiegazioni dal Ministero, e non per fare emendamenti, o per ritardare l'approvazione della legge. Ma, poichè questa legge fu votata rapidamente dalla Camera, e certamente si vuole discutere ed approvare oggi con eguale rapidità anche dal Senato, più per dare atto di fiducia, e per fare atto di solidarietà col Governo, che non per avere intenzione di misurare particolarmente tutti i termini di essa; appunto per questo, e perchè è legge provvisoria, che dà insieme con la fiducia anche assai larghe facoltà al Governo, penso che piacerà pure al ministro dei lavori pubblici e a quello del tesoro aggiungere alcuni schiarimenti e dare alcune spiegazioni su vari punti della legge che a me paiono meritevoli di qualche osservazione e di speciale esame.

E comincio dal personale della Direzione e della Amministrazione a cui è affidato l'esercizio di Stato. L'art. 2 dice che vi è un direttore generale, il quale sarà coadiuvato da un numero *sufficiente* di amministratori; poi questo numero sufficiente è designato dall'art. 4 che lo fissa in numero di sei membri. Ora, faccio rilevare che il Consiglio di amministrazione ha tutte le funzioni dei Consigli amministrativi e dei direttori generali che ora geriscono le tre Società, ha tutte le funzioni del Regio Ispettorato e del Comitato superiore delle ferrovie per la gestione dei fondi, ha infine, per effetto del-

l'art. 23, il compito di studiare, di dirigere e di sorvegliare tutte le costruzioni delle ferrovie dello Stato, nonchè l'incarico di sorvegliare le costruzioni delle ferrovie concesse all'industria privata. Eppertanto il lavoro affidato al direttore generale e al Consiglio di amministrazione sembra a me molto grave e molto importante.

Io sono lietissimo che il Governo abbia proposto un Comitato di amministrazione di pochi membri, perchè il numero ristretto accresce la responsabilità di coloro che ne fanno parte; ma lascio considerare al Governo se un Comitato composto di soli sei membri, avendo dieci o dodicimila chilometri di ferrovie da esercitare, e tutte queste altre funzioni di costruzione e di sorveglianza da compiere, possa fungere abbastanza bene, con prontezza e con oculatezza nell'ufficio.

Sulla parte finanziaria non insisterò soverchiamente, perchè essa richiederebbe lungo discorso; noto solamente che con questa legge si domandano alla Cassa depositi e prestiti 95 milioni di anticipazioni; oltre ciò coi provvedimenti finanziari per le liquidazioni, che finora il Ministero non ha ritirato, nè mutato, si domandano altri 140 milioni di anticipazioni alla medesima Cassa. Io certamente mi guardo bene dal proporre emendamenti in siffatta materia così difficile e delicata, ma faccio considerare soltanto al Governo la gravità di questo debito latente che va a costituirsi e la necessità di una grande oculatezza, perchè non si scuota nel paese quella fiducia che la Cassa dei depositi e prestiti ha acquistata verso il pubblico italiano.

Tralascio altre considerazioni di minor conto, e vengo all'art. 17 per domandare anche qua una breve spiegazione.

Qui è detto che i funzionari attuali, i quali non potranno entrare nel nuovo esercizio di Stato delle ferrovie, saranno collocati a riposo, se hanno i titoli a ciò necessari, oppure saranno collocati in disponibilità per due anni. Ora, può darsi che alcuni di questi collocati in disponibilità per due anni, possano conquistare diritto a pensione durante questi due anni, ma può anche darsi che non lo conquistino. Ora, mi pare che sarebbe stato opportuno ed equo di lasciare che coloro i quali debbono andare per intanto in disponibilità per esuberanza di

personale, mano mano che si fossero fatti posti vacanti nell'amministrazione dello Stato, potessero rientrare in servizio, o per lo meno la disponibilità fosse protratta sino a che avessero conquistato i titoli per ottenere la pensione, sicchè non fossero danneggiati nei loro diritti e nelle loro aspettative in una età in cui a certi funzionari è impossibile o difficile trovare altro impiego. Invece il limite della disponibilità fissato a soli due anni può riuscire alle volte ingiusto e inopportuno, scartando definitivamente dall'amministrazione ferroviaria alcuni elementi che potrebbero ancora renderle utile servizio.

In questo stesso articolo 17 c'è una disposizione che veramente non esisteva nel primitivo progetto ministeriale e fu aggiunta molto inopportuno dalla Commissione della Camera dei deputati; ma la cui applicazione almeno io raccomando specialmente al ministro dei lavori pubblici.

Per essa è fatta facoltà al Governo di rivedere nel secondo semestre del corrente anno tutte le promozioni che saranno fatte nel primo semestre. Ora questo, mi permetta dirlo, onorevole Ferraris, è insieme un atto di soverchia diffidenza e di poca stima e verso le Società e verso i funzionari stessi.

Nel momento in cui si parla così generosamente di indulgenza verso il basso personale dopo uno sciopero colpevole e ingiusto, per quanto doloroso, voler gettare sul personale superiore delle ferrovie, il quale appunto in questa occasione ha dato saggio di una lodevole previdenza e di molta abnegazione, voler gettare, dico, la diffidenza, il sospetto di favoritismi e di abusi, e la disistima sopra le Società e sopra i funzionari, mentre si fanno tante concessioni al basso personale, mi pare che non sia prudente nè giusto.

In verità, questa di rivedere le promozioni è una facoltà lasciata al Governo pel prossimo semestre.

Ora io ho fiducia che questo Governo, il quale auguro che stia al potere almeno tutto il semestre venturo... (*Siride*).

FORTIS, *Presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. O troppo, o troppo poco! (*Siride*).

ROUX. Ho detto che auguro stia al potere almeno il semestre venturo; lietissimo però, se, come spero, mercè una buona amministra-

zione e con la fiducia del Parlamento durerà lungamente.

Ebbene ho fiducia che questo Governo vorrà applicare il comma di questo articolo in misura tale da mitigare la eccessiva severità e diffidenza ch'esso contiene.

Nell'art. 18 noi abbiamo una frase, la quale, almeno quando si abbia da fare il disegno definitivo, giacchè questa non è che una legge provvisoria, desidererei meglio compilata; e che auguro ai grammatici più esperti di me di voler correggere nel nuovo disegno definitivo.

Infatti ivi si dice che « coloro che volontariamente abbandonano, o non assumono l'ufficio loro, o prestano l'opera propria in modo da interrompere, o perturbare la continuità e regolarità del servizio, sono considerati come dimissionari ».

Io capisco e mi spiego l'origine di quest'articolo. La frase: « prestano l'opera loro in modo da perturbare » ecc., fu incastrata dopo l'ostruzionismo; ma il ministro m'insegnerà che si possono considerare dimissionari quelli che abbandonano o non assumono l'ufficio; ma quelli che, pur esercitandolo male, tuttavia *prestano un'opera* anche in cattivo modo, costoro non si possono considerare *dimissionari*, ma bisogna che siano licenziati.

Questa è una raccomandazione che faccio per il futuro disegno di legge. Secondo l'art. 22, il Governo entro il 2° semestre 1905 farà la revisione delle competenze accessorie e la unificazione delle tabelle organiche del personale proveniente dalle reti Mediterranea, Adriatica e Sicula e del Regio Ispettorato delle strade ferrate.

Dunque questa revisione dovrà farsi nel prossimo semestre e il termine mi sembra molto breve. Ma, dice il dispositivo di legge, se questa unificazione o se questa revisione importa una maggiore spesa, questa non deve eccedere il milione.

Ora, io mi permetto di domandare al ministro che cosa intenda fare, ove questa revisione arrechi una spesa eccedente il milione? Certo gli organici debbono essere fatti uguali per tutti. Ma l'art. 17 afferma che saranno rispettati per il personale che entrerà nel nuovo esercizio il grado, gli avanzamenti, gli stipendi, le paghe, le qualifiche, le competenze che ave-

vano prima nelle Società da cui i funzionari derivano.

Si tratterebbe adunque, per unificare e regolare gli organici, di elevare il personale meno ben trattato al grado degli altri. Si è fatto il calcolo che possa bastare il milione a far ciò? E se non bastasse, come se ne può sbrigare il Governo, che ha assunto l'impegno di uguagliare e unificare il trattamento, di non diminuire, nè toccare il trattamento precedente, e di non oltrepassare la spesa di un milione? Lascio al ministro l'ardua risposta.

Viene l'art. 25, dove si parla del riscatto o meno delle ferrovie Meridionali. Nel primo comma è detto: « Che qualora non si addivenga al riscatto delle Meridionali, è data facoltà al Governo di prendere *tutti i provvedimenti* occorrenti alla tutela degli interessi delle regioni servite dalle linee concesse alla Società per le strade ferrate meridionali ».

Io non dubito un istante della lealtà e della buona fede di chi ha compilato questo articolo, e quando si dice: « è data facoltà di prendere *tutti i provvedimenti* occorrenti alla tutela degli interessi delle regioni servite dalle linee concesse alla Società per le strade ferrate meridionali », io sono certo che lo stesso ministro l'intenderà nel senso che questi provvedimenti non possano certamente toccare ai diritti acquisiti, ai patti e alle convenzioni già stabilite. Però noi abbiamo avuto altra volta il tentativo di una interpretazione assai lata di quello che suol dirsi lo *ius imperii* in fatto di amministrazione e diritti ferroviari. Il Senato ha corretto quella interpretazione troppo larga che si voleva dare allora. E pertanto io credo che si dovrà tener conto anche oggi dal ministro dei lavori pubblici di una equa e giusta interpretazione della facoltà data al Governo con il primo comma dell'art. 25. Poichè qui non si tratta dell'uso di uno *ius imperii*, si tratta semplicemente di accordare al Governo la facoltà di prendere quegli altri provvedimenti, i quali, all'infuori dei diritti acquisiti, dei patti e delle convenzioni stipulate colle Meridionali, possono giovare a servire quelle provincie oggi servite dalle ferrovie meridionali.

Accennando all'art. 25, io non voglio entrare nel difficile e delicato argomento del riscatto o meno; è una questione questa che deve vedersela l'onor. ministro dei lavori pubblici; è

una questione sulla quale troppe dispute e non sempre spassionate si sono già fatte pro e contro. Ricordo solamente all'onor. ministro, nell'interesse delle provincie meridionali che sono specialmente servite da queste linee, che il Governo ha preso un impegno morale per mantenere a quelle provincie tariffe ferroviarie, come le attuali, che giovinno al loro traffico ed al loro commercio. Ora quest'impegno morale sarebbe deluso e verrebbe tradito, quando si lasciasse alle Società delle ferrovie meridionali la facoltà di ristabilire le antiche tariffe: e il Governo, per osservare gli antichi patti stabiliti colle Società, mancasse alle promesse e agli impegni nuovi presi colle provincie meridionali, e non riparasse ad un possibile aumento delle tariffe, aumento legittimo da parte delle Società che avrebbero diritto di ristabilire le antiche tariffe, aumento dannoso alle provincie meridionali che si vedrebbero deluse nelle loro aspettative e nei loro interessi.

Una osservazione della stessa natura si deve fare a proposito del personale: è pure un impegno morale preso dal Governo, quello di concedere e conservare al personale tutto delle ferrovie il trattamento stabilito dalla legge del luglio 1902. Ora è da credere e sperare che il Governo vorrà dare assicurazioni che quel trattamento sia mantenuto, non solo al personale che passa all'esercizio di Stato, ma anche a quello che dovrà separarsi e restare sull'antica rete delle linee meridionali. Se così non fosse, riuscirebbe troppo difficile e non senza pericoli e turbamenti gravi il separare ed eliminare il personale necessario alle ferrovie meridionali da tutto il resto del personale che resta nelle linee esercite dallo Stato, al quale soltanto sarebbe garantito e mantenuto il trattamento della legge del 1902 e verrebbero concessi i nuovi vantaggi della legge odierna.

Se non si provvedesse, si correrebbe il rischio di distinguere tutto il personale ferroviario attuale in due grandi classi: il personale beniamino che passa allo Stato, e il personale reietto che si abbandona al trattamento inferiore dell'antico regime delle meridionali anteriore al 1885.

Ancora una breve e ultima osservazione sull'articolo 26. Questo articolo 26 dispone per la concessione dei biglietti gratuiti; esso parla dei biglietti per viaggi gratuiti ai funzionari,

al personale dell'amministrazione, al personale dell'ispettorato ecc., e lascia la facoltà di provvedere per le concessioni di altri biglietti gratuiti mediante decreto reale da presentarsi al Parlamento e da convertirsi in legge. Ricordo solamente che sarebbe bene tener presente in questo futuro regolamento per la concessione dei biglietti ferroviari, anche di quel personale ferroviario il quale ha avuto fin ora il diritto a simili viaggi gratuiti. Non aggiungo altro su questo riguardo, perchè ogni altra parola potrebbe essere interpretata in senso meno favorevole. E così ho finito.

Questa legge discussa durante lo sciopero, con molta energia e dignità da parte del Governo e da parte del Parlamento, fu una manifestazione che Governo e Parlamento hanno voluto fare del concetto alto dello Stato italiano. Oggi che lo sciopero è finito, il Senato sarà lieto di unire il suo compiacimento a quello del Governo per l'opera fatta; e non dimenticherà certo in questa occasione che ancora una volta il Governo abbia avuto così validi coadiutori pieni di abnegazione nell'esercito e nella marina, che hanno altamente benemeritato della patria nei difficili momenti di questi giorni. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Veronese.

VERONESE. Onorevoli colleghi, farò brevi osservazioni sommarie, quali il momento permette di fare.

Purtroppo è doloroso che il Senato non possa discutere a fondo i vari e grandi interessi che si connettono a questo progetto di legge, ma il torto non è del Ministero, nè del Parlamento. In questi giorni, a questi, pur grandi interessi, si è sovrapposto un interesse superiore, quello della tranquillità del paese e dello svolgimento pacifico della sua vita economica, ostacolata da una classe di lavoratori meglio retribuiti di altri, non mossa da interessi economici, che da una tranquilla e serena discussione di questo progetto avrebbero potuto essere meglio tutelati, ma da principî politici intransigenti e assurdi.

E per questo fine supremo la Camera, con mirabile concordia, ha votato questo progetto di legge con lievi modificazioni, che il Senato, custode geloso dell'autorità della legge e dello Stato, approverà certamente. Si tratta di un progetto provvisorio, e tutti i mali non

vengono per nuocere. L'esperienza stessa che ne seguirà indicherà quali saranno i provvedimenti definitivi che dovremmo introdurre nell'assetto delle ferrovie. Questo progetto di legge è così compilato da evitare tutti i pericoli cui è esposta un'azienda industriale dipendente dallo Stato. Certo che con questo progetto si viene ad ammettere la massima dell'esercizio di Stato, e che una discussione in proposito avrebbe potuto essere di molto giovamento. Ma io credo intanto che alcune osservazioni e raccomandazioni non saranno fuor di luogo; poichè sono gli articoli relativi al personale che hanno, diremo così, spinto il Parlamento ad occuparsi di questo progetto di legge e ad approvarlo così rapidamente. Io domando se questa fretta non sarebbe affatto ingiustificata, se l'art. 27, che era il 24 del progetto ministeriale, non fosse attuabile immediatamente dopo l'approvazione del disegno di legge. L'art. 27 dice:

« La prima parte dell'art. 18 (che si riferisce ai ferrovieri, dichiarandoli pubblici ufficiali) si applica anche agli addetti delle ferrovie concesse ad imprese private.

« Si applicano ad essi le altre disposizioni del predetto articolo, ove nei rispettivi regolamenti manchino prescrizioni analoghe e gli ordinamenti delle imprese assicurino al personale un equo trattamento ».

Ora, siccome nè dalla discussione avvenuta alla Camera e riferita dai giornali, nè dalle parole dette dall'onor. Presidente del Consiglio non ho potuto capire se questo articolo si debba applicare col 1° luglio 1905 o secondo il diritto comune, io vorrei che il Governo dicesse francamente se è effettivamente applicabile subito.

A me pare insomma che l'art. 27 possa essere applicato immediatamente, cioè che siano dichiarati pubblici ufficiali gli appartenenti al personale addetto alle ferrovie concesse a Società private, e quindi anche a quelle esistenti.

Quanto all'art. 5, circa la costituzione del Comitato di amministrazione, la nostra Commissione, con quella solerzia che l'ha distinta, fa qualche osservazione, e, secondo lei, il direttore generale non dovrebbe presiedere il Comitato di Amministrazione, per quella libertà e responsabilità che devono avere i membri della Commissione; ma io mi permetto di essere di avviso opposto e quindi approvo l'articolo come è proposto dal progetto di legge, inquan-

tochè, se è vero che qualche volta il presidente può avere una grande autorità anche presso gli altri colleghi dell'Amministrazione, ma in fatto che, quando il presidente è estraneo al Consiglio di amministrazione, avvengono facilmente degli antagonismi fra essi. Io perciò credo necessario che il Comitato di amministrazione (e simili Comitati sappiamo che regolano le Società industriali), debba avere per presidente il direttore generale. Vuol dire che naturalmente bisognerà pensare, col regolamento, a stabilire norme tali, che i singoli membri dell'Amministrazione, che debbono essere persone competenti, abbiano la libertà che la responsabilità stessa dell'ufficio richiede.

Richiamo poi l'attenzione dell'onor. ministro dei lavori pubblici sul pericolo a lui certo non sfuggito, che, trattandosi di un'azienda industriale dipendente da un'amministrazione pubblica, il personale si addormenti sul proprio posto, e l'amministrazione diventi automatica anzichè progressiva. Quindi non bisogna stabilire degli stipendi fissi al personale, oltre i quali non possa aver diritto che a quei tali aumenti concessi di tempo in tempo, ma bisogna interessare il personale tutto, e specialmente quello direttivo, a far progredire l'industria. Ora perchè vi sia questo incitamento, bisogna che il personale sia cointeressato nella industria medesima in quella proporzione che si crederà più opportuna. Anche per evitare scioperi e malcontento, io credo che tutto il personale, dal direttore fino all'ultimo funzionario, debba essere cointeressato nel progresso dell'impresa.

Un'altra osservazione, più grave, mi permetto di fare. Ho visto nel progetto presentato alla Camera che nell'art. 5 ed in altri si parlava di regolamento, di norme cioè da stabilirsi per riordinare questo servizio con un regolamento speciale, ed ho visto, senza intravederne le ragioni, che la Commissione della Camera e la Camera stessa hanno tolto tutto ciò che si riferiva al regolamento; non nella sostanza, perchè i servizi debbono essere coordinati, e riordinati, ma la parola *regolamento* è stata tolta.

D'altronde io vedo nell'articolo 28 la prescrizione che all'ordinamento definitivo sarà provveduto entro l'anno 1905. Ora io mi sono domandato se con tutte queste disposizioni transitorie, con l'ordinamento dell'amministrazione, con

tutta la liquidazione che c'è da fare, con le questioni di riscatto ecc., sia possibile, in così breve tempo, preparare l'amministrazione e nello stesso tempo presentare un progetto definitivo. D'altronde, io come ho accennato in altra occasione, sono favorevole al metodo sperimentale anche nella politica, e giacchè abbiamo un provvedimento provvisorio, bisogna aspettare che l'esperienza stessa, in così grave problema, suggerisca quali debbano essere i provvedimenti definitivi. Noi avremo appena il tempo di provvedere provvisoriamente all'ordinamento di tutto questo tema, e certamente entro quest'anno non potremmo vederne i risultati, e l'esperienza ci potrà suggerire le deliberazioni definitive.

Se noi faremo una legge in breve tempo, in breve tempo saremo costretti a ritoccarla e farne una nuova. Or ci troviamo innanzi a una legge la quale implica una grande fiducia nel Governo, ed io questa fiducia la ho, ed in modo particolare nel ministro dei lavori pubblici, che fu mio collega per tanti anni all'università di Padova, del quale conosco l'attività instancabile, l'intelligenza superiore, e il criterio positivo, che occorre specialmente per la soluzione di questi problemi; lo conosco alieno dalle chiacchiere e molto amante dei fatti, e ne ho tanto più fiducia, poichè egli non è legato agli interessi del passato, nè a quelli delle Società; egli avrà certamente la coscienza del problema da risolvere; potrà errare, ma errerà in buona fede.

Io quindi domando al Governo se non creda che, affrettando la presentazione del progetto definitivo, si venga ad ostacolare quell'assetto stabile che noi tutti desideriamo. Se non si vorrà inconsideratamente affrettare le cose, il progetto definitivo non potrà essere presentato entro l'anno corrente, e se sarà domandata qualche proroga, credo che il Parlamento non la rifiuterà, ed io per conto mio la concederò volentieri.

Ho ritenuto di dover fare sommariamente queste considerazioni per non discutere la questione finanziaria, quelle relative al materiale, le condizioni delle nostre stazioni, e del personale. Sono tutte cose queste che darebbero luogo a una grande e lunga discussione; quindi, riservandomi di trattarle quando sarà presentato dal Governo il progetto definitivo, dichiaro che voto molto volentieri questo progetto, perchè

principalmente evita i pericoli a cui un'azienda industriale è sempre esposta, quando dipenda da un'amministrazione pubblica.

SCIALOJA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

SCIALOJA. Avrei volentieri rinunciato anch'io alla parola, perchè sono convinto che il progetto di legge, che ora ci si presenta, dovrà essere da noi votato più per ragioni politiche, che per la piena fiducia, che ciascuno abbia in tutte le sue disposizioni. Mi asterrò quindi da ogni critica, da ogni proposta di emendamento a qualunque di questi articoli. Tuttavia io credo che anche in queste condizioni, un minimo si possa richiedere da un'assemblea per votare un progetto di legge: ed è, che essa intenda esattamente il significato degli articoli che è chiamata ad approvare.

Il mio discorso dunque è diretto al Ministero, affinchè esso, con precise dichiarazioni, tolga di mezzo i dubbi, che sono sorti nell'animo mio circa l'interpretazione di alcuni fondamentali articoli del progetto; e mi rivolgo per questo specialmente al ministro dei lavori pubblici, e forse anche al ministro di grazia e giustizia, pregando il presidente del Consiglio di non rispondermi lui (*si ride*), perchè egli ha dimostrato di avere, se non grandissima l'arte del tacere, certamente grandissima l'arte del parlare.

Le interrogazioni, che io muovo al Ministero, si riferiscono agli articoli 18 e 27, gli antichi art. 17 e 24 della discussione che ha avuto luogo dinanzi la Camera dei deputati.

Già il collega Veronese ha proposto una delle questioni, che io volevo muovere: in qual momento entreranno in vigore le disposizioni di questi articoli?

Relativamente all'art. 18 la risposta è chiara. Ivi si parla di provvedimenti relativi agli addetti alle ferrovie esercitate dallo Stato. Questi provvedimenti non potranno effettuarsi, se non nel giorno in cui vi saranno ferrovie esercitate dallo Stato. Dunque l'articolo troverà in quel giorno la sua attuazione. Su questo punto non ci può essere dubbio. Ma l'attuazione dell'articolo, anche se sarà protratta per questa ragione, ossia perchè l'oggetto a cui si riferisce non viene a nascere che in un tempo più lontano, non toglie il vigore di legge che la di-

sposizione acquista quindici giorni dopo la sua pubblicazione.

Sicchè, relativamente all'art. 18, a me pare che la risposta, che si deve dare, è questa. L'articolo diventa legge e potenzialmente acquista vigore quindici giorni dopo la sua pubblicazione. Ma per mancanza dell'oggetto, a cui si deve applicare, non potrà trovare attuazione effettiva se non nel 1° luglio.

Questa mi pare la risposta chiara, e non avrei parlato se si trattasse soltanto di questo.

FORTIS, *Presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Così fu detto alla Camera.

SCIALOJA. Ho insistito su questo punto per dare un fondamento a quanto sto per dire riguardo all'art. 27.

L'art. 27 è la massima prova della fretta con cui fu compilato questo progetto; perchè, per quanto io non abbia grandissima fiducia nell'arte di redigere le leggi, che si usa da qualche tempo in Italia, credo che difficilmente si possa trovare un articolo peggio redatto di questo nelle leggi che abbiamo finora votate.

L'art. 27 comincia così: *La prima parte dell'art. 18 si applica anche agli addetti alle ferrovie concesse ad imprese private*. La prima parte dell'art. 18 è quella che dichiara la qualità di pubblici ufficiali negli addetti alle ferrovie dello Stato. Ora siccome l'art. 18 anche per questa parte non avrà effettiva applicazione, se non il 1° luglio, potrebbe nascere il dubbio che anche agli addetti alle ferrovie concesse ad imprese private l'applicazione effettiva debba ritardarsi al 1° luglio. Trattandosi di una parificazione delle condizioni degli impiegati delle ferrovie dello Stato e di quelle degli impiegati delle ferrovie private, potrebbe anche pensarsi da alcuno che quest'articolo 27 dovesse applicarsi quando si applicherà l'articolo 18.

Io credo che, per quella ragione che ho dichiarata più sopra, potenzialmente l'articolo 18 entra in vigore quindici giorni dopo la sua pubblicazione, anche quest'art. 27 debba entrare similmente in vigore, e trovando esso già la materia della sua disposizione debba avere anche subito la effettiva applicazione. Credo che questa sia la interpretazione che si deve dare; ma, essendo nato il dubbio, desidero che il Ministero risponda categoricamente,

in modo da rendere più certo il valore di questo articolo.

Seconda domanda: Che cosa significa *addetti alle ferrovie concesse alle imprese private*? Sono o non sono compresi gli addetti alle reti adriatica, mediterranea e sicula in questa dizione? Non paia strano il mio dubbio. Probabilmente il ministro che ha redatto l'articolo, voleva comprendere queste reti; ma il modo come si è espresso, in questo caso, non è stato molto felice. Le ferrovie concesse ad imprese private, sono quelle contemplate in questi termini dalla legge del 1865 sui lavori pubblici. Sono ferrovie concesse alla industria privata quelle, di cui non è soltanto concesso l'esercizio, ma che sono oggetto della concessione e come costruzione, e come esercizio, e come impresa totale.

Ora il contratto del 1885 non ha fatto la concessione di ferrovie alle Compagnie esercenti le tre grandi reti, ma ha concesso soltanto l'esercizio di queste ferrovie. Anzi la legge del 1885 non è neppure intitolata concessioni dell'esercizio. Qua e là si parla negli articoli di concessione di tal natura. Dunque la dizione di questa prima parte dell'art. 27 per lo meno non è chiara, e potrebbe far nascere il dubbio che si dovesse applicare soltanto a quelle ferrovie private, che sono oggetto di vera e propria concessione, secondo il disposto della legge del 1865. Resterebbero fuori, come vedete, le tre grandi reti presenti, e la cosa sarebbe di una importanza gravissima; sarebbe distrutta l'applicabilità di quest'articolo ai casi, che ora noi lamentiamo e che hanno dato luogo a questa discussione. Chiedo anche per questa parte categoriche dichiarazioni al ministro.

Ma, continuando, io domando pure che cosa significhi la seconda parte di questo articolo 27: *si applicano ad essi* (cioè agli addetti alle ferrovie concesse ad imprese private) *le altre disposizioni del predetto articolo* (fra queste le più gravi sono quelle relative al licenziamento nei casi di sciopero o di mancato adempimento del proprio dovere) *ove nei rispettivi regolamenti manchino prescrizioni analoghe*. Che cosa significa *prescrizioni analoghe*? Se dovessimo stare al significato di questa parola, secondo il vocabolario italiano e secondo la terminologia giuridica, dovremmo dire che sono disposizioni del medesimo contenuto. Ed

allora avremo che la legge si applica, quando non si applichi già in altro modo la disposizione stessa scritta nei regolamenti. Non credo tuttavia che sia questo il significato logico da darsi a questo comma dell'articolo 27: vi deve essere un altro significato, ma vorrei conoscere con precisione questo singolare significato della parola *analoghe*.

Finalmente io leggo nell'art. 27: *e gli ordinamenti delle imprese assicurino al personale un equo trattamento*. Che cosa significa ciò? È assai grave. Le disposizioni disciplinari e il licenziamento comminati dall'articolo 18, che quest'articolo 27 estende agli impiegati delle imprese private sotto questa condizione, naturalmente potranno dar luogo a contestazioni giudiziarie; è necessario che il giudice abbia un esatto criterio per decidere le controversie, che potranno nascere. Qual è il criterio che il legislatore dà qui al giudice? Questi è chiamato a conoscere se gli ordinamenti delle imprese, che hanno licenziato i loro impiegati in forza di quest'articolo, assicurino agli impiegati stessi un equo trattamento. Io domando se è possibile di porre un giudice nella condizione di pronunciare questo giudizio. È o non è tutto l'ordinamento di una impresa ferroviaria tale da potersi dire equo di fronte al personale? Dal rispondere sì o no a questa domanda dipende il pronunciare se il licenziamento sia stato o no legale! A me pare enorme che il giudice a tale proposito sia chiamato a pronunciare un giudizio di questa natura. Evidentemente, se sciopero vi sarà (poichè questo è il caso principale contemplato dall'art. 18 e per conseguenza anche dell'art. 27), sarà perchè il personale pretenderà di non essere stato equamente trattato; la controversia cadrà precisamente su questo punto, e voi rimandate il giudice alla determinazione arbitraria di questo punto incertissimo, senza alcun preciso criterio. A me pare che se quest'articolo dovrà essere da noi votato — e questa votazione sarà inevitabile, e nonostante tutto questo discorso, finirò per votarlo anch'io — per lo meno bisognerà che il Ministero dichiari qual è il suo pensiero, quale fu l'idea che ha voluto estrinsecare in queste poco felici disposizioni, e ci dichiari anche che, con atti amministrativi immediatamente susseguenti a questa legge, esso porrà il giudice in grado di distinguere le imprese che fanno

al personale equo trattamento, da quelle che non lo fanno; stabilirà qualche criterio preciso che sia la pietra di paragone a cui il giudice debba ricorrere per conoscere qual è il buono o il cattivo trattamento fatto dalla Società ai suoi impiegati.

Pongo termine al mio discorso sperando che le parole, che saranno solennemente pronunciate dal Governo in questo momento, valgano a dichiarare il vero significato della oscura disposizione di legge.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Colombo.

COLOMBO, *della Commissione*. Io non farò che una brevissima dichiarazione di voto. Devo farla, perchè sono sempre stato fautore dell'esercizio privato delle ferrovie, essendo convinto che l'esercizio di Stato sia sommamente pericoloso, tanto nei riguardi del servizio, quanto nei riguardi della finanza; ma non voglio, nelle circostanze presenti, dire le ragioni della mia convinzione, ciò che sarebbe affatto inopportuno in questo momento.

Ma io deploro che le circostanze, o, per meglio dire, l'imprevidenza dei Governi precedenti abbiano condotto Paese e Parlamento a questa situazione: che non abbiamo mai potuto discutere la questione se al Paese convenga più l'esercizio di Stato oppure l'esercizio privato; ed ora noi, compresi tutti coloro che sono fautori dell'esercizio privato, siamo obbligati a votare il progetto di legge, vale a dire l'esercizio di Stato, perchè abbiamo l'acqua alla gola; le convenzioni sono di imminente scadenza, e quindi non c'è più mezzo di deliberare altrimenti.

È singolare il procedimento che è stato seguito in una questione così importante, tanto importante, che da essa dipende, in gran parte, l'avvenire economico del Paese.

Circa tre anni fa un Presidente del Consiglio si pronunciava chiaramente per l'esercizio privato in seno alla Camera; ma poi si proposero due disegni di legge, uno per l'esercizio di Stato, l'altro per l'esercizio privato, quasi che il Governo si disinteressasse della questione ed attendesse dal Parlamento la scelta del sistema da seguire.

Poi ai due progetti si sostituì un altro, unicamente inteso a regolare l'esercizio di Stato; ed ora, in fine, si presenta un disegno di legge per la pura e semplice presa di possesso delle

linee, salvo a regolar poi ulteriormente l'esercizio da parte dello Stato. Intanto in questo periodo nacque e si sviluppò la mala pianta dello sciopero; ed è appunto perchè desideriamo di stabilire l'autorità dello Stato, è appunto perchè intendiamo porre un freno efficace a futuri scioperi, che noi, che avremmo voluto l'esercizio privato, siamo specialmente indotti a votare il disegno di legge, sperando che gli articoli che disciplinano la materia degli scioperi abbiano una efficace influenza e sradichino completamente questa pianta funesta.

Io era dunque disposto a votare il disegno di legge propostoci, con piena fiducia nell'opera dell'onorevole Presidente del Consiglio, del quale da lungo tempo apprezzo le eminenti qualità politiche. Non si possono far ricadere sul Governo dell'onor. Fortis le cause delle condizioni nelle quali noi ci troviamo ora; sono i Governi precedenti che hanno creato uno stato di cose, per le quali si rende urgente ed indispensabile la soluzione che il Governo ci presenta. Anzi dirò di più: la mia fiducia nell'onorevole Presidente del Consiglio era tale che io ho sempre nutrito la speranza, quando fu presentato questo disegno di legge, che, malgrado che noi qui siamo per votare la presa di possesso delle linee italiane, verrebbe il momento più o meno prossimo nel quale il Governo troverebbe conveniente di aprire delle trattative, di fare degli accordi per una nuova forma di esercizio, per un esercizio in compartecipazione, in cui si associassero l'alto dominio dello Stato sulle linee ferroviarie italiane, e le forze vive e feconde dell'iniziativa industriale dei capitali privati.

Ma le dichiarazioni che l'onorevole Presidente del Consiglio ha fatto oggi, in principio di seduta, mi hanno ispirato tali dubbi che fui sul punto di negare il mio voto favorevole al disegno di legge.

Pare a me che quelle dichiarazioni esautorino il principio della legge, in quanto concerne il trattamento del personale; pare a me che si tolga ogni autorità, ogni valore morale e politico agli articoli 18 e 20. Certamente con quelle dichiarazioni si disanimano i ferrovieri rimasti fedeli (*vive approvazioni*), quelli che, malgrado gli eccitamenti e le violenze, sono rimasti fermi sul loro posto di combattimento. (*Vive approvazioni generali*).

Certamente si disanima anche tutto il personale dirigente che ha fatto degli sforzi colossali in questi giorni (*benissimo*) per mantenere la continuità del servizio e che, dopo aver dovuto combattere contro il personale scioperante, se lo vede ripresentare nelle condizioni di prima (*approvazioni generali*). Certamente con quelle dichiarazioni si compromette l'avvenire e si giustificano altri scioperi futuri.

Per queste ragioni mancherebbe a me l'unico incentivo a votare un disegno di legge, col principio del quale sono in completo disaccordo. Nondimeno io comprendo l'importanza politica del voto che stiamo per dare oggi; comprendo che nelle condizioni attuali il solo partito al quale si possa ricorrere è che lo Stato prenda possesso delle ferrovie, riservandosi di disciplinarne l'esercizio. Se non che, mentre io dichiaro che voterò il disegno di legge, devo anche dire, con vivo dispiacere, che non posso insieme votare la fiducia nell'onor. Fortis. (*Bene*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole senatore Serena.

SERENA. Anche io non farò un discorso, ma una semplice dichiarazione di voto, sebbene le condizioni di mia salute mi obbligherebbero a rinunciare alla parola.

Che il presente disegno di legge, onorevoli colleghi, non provveda, in modo stabile, completo e definitivo, alla soluzione del vasto e complesso problema delle nostre ferrovie; che esso risenta della fretta e delle preoccupazioni che lo hanno dettato, è cosa che tutti debbono riconoscere, a cominciare dagli egregi uomini che, appena chiamati dalla fiducia del Re al Governo del Paese, lo proposero e lo presentarono all'approvazione del Parlamento.

Ma questo disegno di legge, per quanto incompleto ed imperfetto, io non lo discuto; lo voto, sperando che anche il Senato voglia votarlo, perchè esso, dopo quattro anni, è il primo atto con cui solennemente affermiamo che l'Italia ha ancora un Parlamento, il quale non è disposto ad abdicare i suoi poteri e i suoi diritti nelle mani di Associazioni, di Comitati di agitazione, di Leghe, di Camere di lavoro, e di non so quali altre belle e buone istituzioni; le quali, regolate dalle leggi esistenti o da quelle che crederemo ancora necessarie, potranno vivere e prosperare nel nostro Paese, ma non dovranno mai aspirare a sostituirsi ai

solli poteri che lo Statuto riconosce. (*Approvazioni*).

Non facciamo, o signori, inutili ed inopportune recriminazioni. Riconosciamo lealmente che per lo spazio di quattro anni tutti noi, più o meno grassi borghesi, più o meno grossi capitalisti, funzionari, professionisti, ecc., ci siamo lasciati lusingare che quelle Associazioni di cui ho parlato, varie di nome, ma di intento comune, non avessero altro scopo che quello economico; tutti noi, pur riconoscendo che non una classe, ma tutte le classi sociali di Italia si trovano a disagio, abbiamo ritenuto che veramente i così detti rappresentanti del proletariato non avessero poi tutti i torti del mondo e quindi li abbiamo lasciati fare, senza più esercitare quell'azione preventiva che è condizione *sine qua non* dell'esistenza di qualsiasi Governo. (*Benissimo*).

Quelle Associazioni però non hanno tardato a far vedere quale era lo scopo vero a cui miravano, e, profittando della nostra tolleranza, si sono accinte ad eseguire e a far trionfare un programma da lungo tempo vagheggiato. (*Segni di assenso*).

«Noi», esse hanno detto, «non vogliamo fare le rivoluzioni politiche come le facevano i nostri padri; andremmo incontro alle carceri, agli esigli, alle deportazioni ed ai patiboli! Niente di tutto questo! Noi vogliamo fare una placida rivoluzione. Cominciamo quindi dal sopprimere di fatto la Camera dei deputati ed il Senato; cominciamo dal designare al Capo dello Stato (che per il momento consentiamo che sia ereditario) gli uomini che devono governare il Paese. Se questi uomini governeranno nel nostro esclusivo interesse, bene; se no, chiederemo che siano mutati; se non saranno mutati faremo gli scioperi, e li faremo anche quando vorremo vedere abrogate leggi che non ci piacciono, anche quando vorremo mandar via qualche superiore che ci richiami all'adempimento dei nostri doveri. Così compiremo una rivoluzione placida, pacifica, e in Italia ritornerà per noi l'età dell'oro».

Voci: È vero, è vero...

SERENA... Non si può negare, onorevoli colleghi, che questo programma è davvero seducente; ma non si può negare del pari che dai primi tentativi della sua attuazione sono derivati danni gravi, quasi irreparabili; e, se

i tentativi si ripeteranno, avremo danni immensi, veramente irreparabili, e di essi il maggiore sarà la caduta di un edificio che ci costa tanti sudori e tanti sacrifici.

Era tempo che si gridasse *basta*. E questo grido il Parlamento lo dà con il progetto di legge che oggi discutiamo, ed a cui darò voto favorevole appunto perchè esso per me non ha che questo solo ed alto significato. Sì, voterò a favore di questo progetto di legge al quale, se un rimprovero si può muovere, non lo si può muovere dai ferrovieri, ma dai contribuenti italiani, che per i ferrovieri vengono anche ora chiamati a fare nuovi sacrifici. (*Approvazioni*).

Io sono disposto a riconoscere che gran parte del merito della presentazione di questo progetto di legge è dovuta al Presidente del Consiglio dei ministri.

Onor. Fortis, incontrandola poche ore or sono, le ho detto: ero venuto per sciogliere un inno al suo indirizzo: ma la inaspettata notizia di alcuni fatti mi ha un po' raffreddato... mi ha impressionato...

FORTIS, *Presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Bisogna guardarsi dalle impressioni.

SERENA... Ella mi ha esortato a sentire le sue spiegazioni; ed io le ho ascoltate infatti con quel religioso silenzio, col quale ascolto sempre le parole di un uomo a cui son legato con vincoli di amicizia personale da moltissimi anni, sebbene non mi sia sempre trovato con lui sullo stesso terreno politico; le ho ascoltate le sue dichiarazioni, onor. Fortis, ma debbo sinceramente dirle che esse non hanno dissipato dall'animo mio tutti i dubbi che le notizie divulgate, poi in sostanza da lei confermate, mi hanno fatto nascere.

Detto ciò, io ripeto: voto questa legge e la voto senza la distinzione fatta dall'onorevole mio amico, il senatore Colombo; voto la legge proposta da un Ministero che ha compiuto un atto importantissimo, che ha fatto un primo passo nella via diritta che non avremmo mai dovuto abbandonare.

Onorevole Fortis, ella ha cominciato bene: chi ben comincia è alla metà dell'opera, è vecchio e vieto adagio; ma ella non deve arrestarsi.

Sono sicurissimo che, nel percorrere la via aspra e difficile, ella, che ha assunto il potere in un momento eccezionale, saprà evitare, non

dico delle compromissioni, non dico degli impegni, ma che qualche sua parola possa essere male e inesattamente interpretata.

La interpretazione è pericolosa, specialmente in questo argomento, perchè i capi di un movimento, che io non voglio qualificare, ora si vantano di aver fatto cessare lo sciopero in seguito alle sue parole (*approvazioni*); quelle parole le considerano come una concessione.

Io sono persuaso che ella non ha fatto alcuna concessione; ma chi persuaderà le incoscienti moltitudini, che quei signori si trascinano dietro, che il Governo non abbia anche questa volta ceduto? (*Bene, commenti*).

Prima di chiudere il mio brevissimo discorso, mi permetto di ricordare all'onorevole Fortis che il Senato, nella tornata del 30 aprile 1901, quattro anni or sono, votò ad unanimità un ordine del giorno da me proposto e così concepito:

« Il Senato, convinto della necessità della azione preventiva del Governo per garantire la libertà del lavoro contro l'opera dei partiti sovversivi, passa all'ordine del giorno ».

È vero, onorevole Fortis, che ella ha dichiarato nell'altro ramo del Parlamento e al Paese che intende di continuare la politica liberale del suo predecessore, nè io le dirò di non continuarla. Sono anch'io tra coloro, e credo che lo siamo tutti in quest'aula, che « libertà van cercando che è sì cara ». Se ella però si ricorderà di quell'ordine del giorno, nessuno potrà affermare che vi sia stata soluzione di continuità tra l'opera sua e l'opera del suo predecessore, perchè, onorevole Fortis, non si maravigli, quell'ordine del giorno fu anche accettato dall'onorevole Giolitti, quando era ministro dell'interno!

Concludo, ripetendo, che voterò il progetto di legge che ora discutiamo senza alcuna restrizione, perchè con esso viene solennemente affermato che esiste uno Stato, che questo Stato deve essere rispettato, e che al di sopra di Esso non vi è nessuno in Italia (*Vivissime approvazioni generali*).

PRESIDENTE. L'ordine delle iscrizioni nella discussione generale è esaurito...

DI CAMPOREALE. Onorevole Presidente, anch'io mi era iscritto a parlare nella discussione generale.

PRESIDENTE. ...Scusi, onor. Di Camporeale, le faccio notare che vi sono quattro ordini del

giorno, tra i quali ve ne è uno da lei presentato. Quando si svolgeranno gli ordini del giorno, ella avrà facoltà di parlare...

DI CAMPOREALE. Ma io aveva pregato di iscrivermi per parlare nella discussione generale.

PRESIDENTE ...Perdoni, ma la discussione generale non è stata chiusa. Se avessi dichiarata chiusa la discussione generale, la sua osservazione avrebbe avuto ragione di essere, ma, siccome la discussione generale è tuttora aperta, a lei resta il diritto di parlare a suo tempo.

L'onorevole relatore vuol parlare prima o dopo del ministro?

CASANA, *relatore*. Affinchè l'onor. ministro possa rispondere meglio a tutti gli oratori, mi permetterei di rivolgere preghiera all'onorevole Presidente di dar prima la parola al senatore Di Camporeale, e poi al relatore, il quale, a nome della Commissione, risponderebbe ai diversi senatori; cosicchè l'onorevole ministro potrebbe dire poi la sua parola finale nella discussione generale. Se il Presidente accoglie il mio modesto suggerimento, credo se ne avvantaggierebbe l'andamento della discussione.

PRESIDENTE. A me pareva che, siccome sono state fatte sul disegno di legge delle osservazioni tecniche, sarebbe stato meglio che il ministro dei lavori pubblici e quello del tesoro, che è iscritto a parlare, ed il guardasigilli, avessero risposto a queste osservazioni; dopo avrebbe parlato l'onorevole relatore. Siccome poi gli ordini del giorno hanno un significato politico, mi pareva che sarebbe stato opportuno di sgombrare la via dalle questioni tecniche.

Del resto, se il Senato crede che si debbano svolgere subito gli ordini del giorno, riservando la parola agli onorevoli ministri dei lavori pubblici e del tesoro e al relatore, farò la volontà del Senato. Ma io credo che la mia opinione sia la migliore, perchè è evidente che i ministri del tesoro e dei lavori pubblici dovranno rispondere a tutti i quesiti tecnici che sono stati fatti, e l'onorevole Presidente del Consiglio, svolti che sieno questi ordini del giorno, risponderà a sua volta, e così, esaurita la parte tecnica, si passerà a quella politica. (*Approvazioni*)...

Voci. Benissimo, sì, sì.

DI CAMPOREALE. Consento nell'opinione del signor Presidente.

PRESIDENTE ...Non facendosi osservazioni, credo quindi interpretare il sentimento del Senato, dando facoltà di parlare al ministro dei lavori pubblici.

FERRARIS CARLO, *ministro dei lavori pubblici*. Sono certo d'interpretare il pensiero del Governo, ringraziando la Commissione del Senato che con tanta solerzia ha presentato la sua relazione e ha reso così possibile la discussione oggi stesso; e dopo questo doveroso ringraziamento, risponderò alle varie obiezioni, che il nostro illustre presidente ha chiamato benissimo di carattere tecnico, fatte dai diversi oratori.

Il senatore Roux ha osservato che l'art. 4 darebbe come coadiutori al direttore generale delle ferrovie, un Comitato di amministrazione composto di sei membri. Tale composizione, a suo avviso, è troppo limitata per l'adempimento dei gravi compiti che sono affidati alla nuova amministrazione: ed in proposito ha ricordato l'art. 2. Ora mi sembra che egli non abbia messo nella voluta relazione le disposizioni dell'art. 2 e quelle dell'art. 4. Nell'ordinamento di questa nuova gestione di Stato sono da distinguere due periodi; il periodo che potrei chiamare transitorissimo, se mi fosse concesso usare questa parola, che è quello che va dalla promulgazione della legge al primo di luglio e il periodo che sarà transitorio (se verrà la legge definitiva) che andrà dal primo di luglio in avanti. Ora nel primo periodo che cosa avviene?

Appena promulgata la legge, si nomina, a termini della disposizione dell'art. 2, il direttore generale e gli si dà un numero di coadiutori, non limitato a sei, perchè quelli sono bene a distinguersi dai membri del Comitato d'amministrazione, ma nel numero che si riconoscerà necessario, scegliendoli fra i funzionari del Regio Ispettorato generale delle strade ferrate, e fra il personale delle reti Mediterranea, Adriatica e Sicula; così noi avremo questo personale sperimentato, in parte preso nell'amministrazione dello Stato ed in parte dall'amministrazione ferroviaria sociale, che aiuterà immediatamente il direttore. Di questi coadiutori ce ne vorrà un certo numero, e saranno specialisti o molto versati nei diversi rami o suddivisioni dei servizi: ad esempio nel traffico, nella circolazione dei treni, nel servizio della trazione, in

quello delle officine, in quello degli approvvigionamenti, nella manutenzione delle linee e nei lavori. E questi dovranno nel breve tempo che ancora ci separa dal 1° luglio preparare tutti gli ordini di servizio e le disposizioni per il passaggio dell'esercizio senza perturbazioni, e colla dovuta garanzia per ambe le parti, da un'amministrazione all'altra. Contemporaneamente dovranno segnalare al direttore generale e, previe le disposizioni di questo, preparare tutti i provvedimenti per gli impegni più urgenti che il Ministero dovrà in tempo prendere per assicurare il regolare andamento dell'esercizio dopo il 1° luglio.

Poi vi sarà fra i coadiutori anche il personale che dovrà recarsi o trovarsi nelle sedi sociali per prendere gli opportuni accordi colle amministrazioni sociali esistenti, per fare o preparare ad esempio gli opportuni rilievi sulle consistenze di magazzino e sulla situazione del materiale rotabile, per ricevere la consegna dei documenti, ed eventualmente per surrogarvi il supremo personale direttivo sociale che cessa dalle sue funzioni.

Con questa azione direttiva al centro e l'azione presso le singole direzioni delle reti, si provvederà al passaggio delle reti ferroviarie dalle Società allo Stato. Al 1° di luglio o poco prima sarà costituito il Comitato di amministrazione, che insieme col direttore regolerà tutta l'azienda. Cosicché con questi provvedimenti molto semplici noi avremo determinate tutte le condizioni perchè il passaggio dalla gestione sociale alla gestione di Stato avvenga senza inconvenienti. Ella vede quindi che le disposizioni combinate dell'art. 2 e dell'art. 4 determinano tutte le condizioni sicure perchè si abbia il personale sufficiente.

L'onor. senatore Roux ha fatto una seconda osservazione relativa alla parte finanziaria del progetto. Sopra questa parte risponderà minutamente, se lo crederà, il mio collega del tesoro (*Segni di assenso del ministro del tesoro*), ma io devo fin d'ora avvertire il senatore Roux, che noi abbiamo accettato per il primo esercizio della nuova gestione ferroviaria, il programma finanziario quale era stato escogitato dal precedente Ministero e che è stato consacrato dal progetto di legge n. 129, presentato alla Camera dal ministro Tedesco di concerto col ministro Luzzatti.

Non è questo il progetto, si badi bene, che si riferisce al modo di fornire al tesoro i mezzi pecuniari per la liquidazione del passato e per i bisogni della nuova azienda.

Tale progetto che porta il n. 128 fu presentato dall'onor. Luzzatti di concerto col ministro dei lavori pubblici ed è di competenza quasi esclusiva del ministro del tesoro.

Il disegno di legge 129 si riferisce propriamente all'ordinamento dell'esercizio di Stato, e contiene le previsioni rispetto alle spese indispensabili per mettere le nostre linee in buono assetto e per fronteggiare i bisogni derivanti dagli aumenti di traffico.

Esso prevede per questi scopi una spesa che arriverà a 564 milioni in un decennio, somma che si reputa sufficiente per migliorare la condizione delle nostre ferrovie, sia rispetto alle linee, sia rispetto al materiale mobile.

Nel piano delle spese per il primo decennio, la somma da erogarsi nell'esercizio 1905-906 era presunta al minimo di 64,750,000 lire. Noi non abbiamo fatto altro che arrotondare la cifra e l'abbiamo fissata in sessantacinque milioni.

Con ciò non intendiamo menomamente pregiudicare le deliberazioni che il Parlamento sarà per adottare intorno al grave problema finanziario di cui si occupa il disegno di legge n. 128. Abbiamo solo inteso di provvedere ai bisogni indifferibili del primo esercizio, e, come dirò in seguito, a parte di quelli del secondo, lasciando ad ulteriori decisioni tutta la complessa materia. Inoltre abbiamo preso un provvedimento, sul quale richiamo l'attenzione del Senato. Le condizioni del materiale mobile sulle nostre linee sono assai infelici. Le consegne di nuovo materiale che si potranno avere nel 1905-906 non risolvono il problema; si dovrà continuare nel provvedimento di completare il nostro parco con ulteriori forniture anno per anno. Il periodo nel quale ogni anno maggiore si verifica la deficienza del materiale è quello autunnale. È prudente quindi fare in modo che le forniture che si dovranno avere nel secondo esercizio 1906-907 siano consegnate per tale epoca.

Ora l'esperienza insegna che per poter avere delle locomotive nuove bisogna che trascorra almeno un termine di dodici mesi, perchè gli atti preparatorii prendono tre o quattro mesi, e per la costruzione occorrono non meno di otto mesi. Ma questo è il termine minimo, e se

si prolunga questo termine, si hanno migliori condizioni da parte degli industriali che debbono fabbricarle. Quindi il termine per la provvista di locomotive nuove va da dodici ai diciotto mesi. Per non trovarci in condizione di non avere il materiale in tempo, abbiamo domandato al Parlamento l'autorizzazione di fare delle ordinazioni di materiale rotabile e di esercizio anche per l'anno finanziario 1906-907, almeno fino alla concorrenza di 30 milioni di lire, e così noi provvederemo con la dovuta previdenza a soddisfare i bisogni della gestione dello Stato, e nello stesso tempo permetteremo alla industria nazionale di mantenere in condizioni normali l'andamento dei lavori nelle officine.

La disposizione ebbe il plauso della Camera e spero che avrà anche quello del Senato.

Vengo ora ad una terza osservazione che si riferisce all'art. 17. L'onor. senatore Roux con molta cortesia ha avvertito che le disposizioni dei due ultimi capoversi dell'art. 17 non si trovavano nel progetto governativo, e che furono aggiunte dalla Commissione della Camera; io avverto che ci siamo messi d'accordo colla Commissione della Camera per inserirle, perchè già si trovavano nel progetto del mio predecessore.

Ora io dichiaro che mi servirò con molta temperanza delle facoltà che mi sono date da questo articolo. E poichè la sincerità è una dote anche in politica, dirò che l'ultima parte, ad esempio, dell'articolo avrei desiderato che non ci fosse, ma ad ogni modo l'ho accettata alla Camera, e ne assumo la responsabilità al Senato. Siccome però oggi si è parlato della condotta del personale direttivo (*segni di attenzione*) durante lo sciopero, prendo occasione per dichiarare che sarà mia cura di tutelare la dignità di questo personale, riconoscerò i servigi che esso ha reso durante l'amministrazione delle Società e durante questo periodo doloroso della nostra vita ferroviaria, e allorché dovessi prendere disposizioni che in qualsiasi modo apparissero non in tutto giovevoli ad esso, lo farò con la massima cautela. Spero però di non doverne prendere. Anzi aggiungo che non solo intendo di rispettare i diritti acquisiti, ma confido di poter rispettare anche le convenienze; sarà insomma mia cura far sì che questo personale passi all'esercizio di Stato con piena fiducia nel Governo.

Io spero che le parole disadorne ma affettuose da me pronunciate in questa augusta assemblea possano avere eco al di fuori e incoraggiare quel personale a continuare l'opera sua nell'amministrazione dello Stato colla stessa solerzia addimostrata nell'esercizio sociale.

L'onor. senatore Roux ha fatto poi osservazioni relative all'art. 18 e qui ci troviamo su un terreno molto pericoloso. Lascio al collega della grazia e giustizia di difendere la prima parte dell'articolo ove si dichiara che gli addetti alle ferrovie esercitate dallo Stato sono considerati pubblici ufficiali. Ma sulle altre parti dell'articolo voglio richiamare l'attenzione del Senato perchè a mio avviso sono disposizioni molto utili, molto opportune per regolare il grave argomento della condizione del personale e l'ardua questione del provvedere ai casi di sciopero e di ostruzionismo.

Anzitutto col primo capoverso dell'articolo noi manteniamo in vigore le disposizioni disciplinari le quali sono già oggi sancite nei regolamenti sociali e sono frutto di una lunga esperienza. Noi così sottraggiamo tutta questa materia disciplinare all'arbitrio del potere esecutivo e con una legge la regoliamo definitivamente, cosicchè non potrassi alterarla se non per legge. E siccome quelle disposizioni sono state consigliate alle Società dalla lunga loro gestione, così io credo che il personale ne dovrà essere soddisfatto, tanto più che a quelle stesse disposizioni esso ha acconsentito nelle trattative del 1902 col Governo, motivo per cui furono allora sancite con Regio decreto.

Ma in quelle disposizioni disciplinari non è contemplato il caso di sciopero e di ostruzionismo, ed è perciò che noi abbiamo dovuto dar norme anche per questi casi col secondo capoverso dell'art. 18. Partendo dalle nostre convinzioni che la relazione che passa fra lo Stato ed i suoi impiegati sia una relazione di diritto pubblico, perchè lo Stato determina unilateralmente quali sono i diritti e i doveri, quali debbono essere le prestazioni dell'impiegato e i relativi compensi, e l'impiegato accetta queste condizioni e si obbliga a queste prestazioni, ne deriva che colui, il quale abbandona il servizio, colui che non assume l'ufficio, colui che presta l'opera propria in modo da interrompere o perturbare la continuità e la regolarità del

servizio, ritira il suo consenso, e quindi noi lo dichiariamo dimissionario.

È sembrata a noi questa una sanzione efficace, perchè in caso di sciopero o di ostruzionismo la disposizione potrà venir applicata a tutti gli agenti colpevoli.

A questo proposito mi permetta l'egregio relatore di rilevare un'osservazione che con quella garbatezza, che egli porta non soltanto nella vita privata, ma anche nella vita pubblica, ha voluto fare nella sua relazione. È un velato rimprovero al Governo di aver disciplinata la materia in modo meno severo che non i Governi olandese ed australiano.

Quanto al Governo olandese, la cosa è vera, onorevole relatore, ma, quanto al Governo australiano, mi pare che la sua affermazione non sia esatta. Ella nell'allegato B ha riferito un progetto di legge che era stato presentato dal Governo australiano, ma non ha poi riferito la legge che venne immediatamente dopo.

Si tratta di un episodio che è forse interessante il narrare, perchè dimostra come, per effetto di nuove speciali condizioni, possano mutare anche le deliberazioni dei Governi. L'8 maggio del 1903 scoppiò lo sciopero dei ferrovieri dello Stato di Vittoria in Australia, e lo sciopero ebbe come causa occasionale il fatto che il Governo non voleva permettere ai ferrovieri di appartenere ad una lega di resistenza. Il 13 maggio il Governo presentò al Parlamento un progetto di legge, che puniva severamente lo sciopero. Si ebbero tosto consigli da parte dei deputati e trattative tra Governo e scioperanti: vedete come certe cose, che succedono in Italia, sono accadute anche in Australia. Gli scioperanti dovettero però desistere il 13 maggio dal loro proposito di perturbare più oltre l'andamento del servizio, perchè il Governo dichiarò di mantenere il disegno di legge e l'opinione pubblica si manifestò loro contraria. Cessato lo sciopero, il Governo rinunziò alle sanzioni penali, cioè a quelle sanzioni che vennero ricordate dall'onorevole relatore nell'appendice; vi sostituì sanzioni puramente disciplinari e così si ebbe la legge 22 maggio 1903. Ed è proprio il primo articolo di questa legge che ci confermò nel proposito di formulare la disposizione del secondo capoverso dell'art. 18.

Dunque abbiamo regolato la materia inspi-

randoci anche a questo precedente australiano, e il nostro modo non può essere imputato di minor severità del modo adottato in Australia.

Quanto all'articolo 22 l'egregio senatore Roux ha rilevato che qui è stabilito il limite di un milione per la spesa derivante dalla revisione delle competenze accessorie e dall'unificazione delle tabelle organiche, e con molto acume ci ha domandato: che cosa farete se questo milione non basterà?

Noi abbiamo dovuto pensare agli oneri gravissimi, i quali già pesano sopra il bilancio, per miglioramenti concessi ai ferrovieri, e credo non inopportuno che il Senato ne abbia una breve notizia. Collo sviluppo degli organici sanciti nel 1902, noi avremo per il prossimo bilancio un carico di circa 10 milioni che salirà a 15 nel 1910-11 e arriverà a circa 20 milioni nel 1914-15. A questi oneri di bilancio derivanti dagli impegni del 1902, bisogna ancora aggiungere gli oneri che sorgeranno con questa nuova legge dal 1905 in poi; e questi oneri saliranno gradatamente a sei milioni circa; quindi, se questi oneri nuovi, aggiugnendosi agli oneri passati, aumentano notevolmente la spesa per il personale, ne viene la conseguenza che noi dovremo tenerci in limiti assai stretti per gli oneri futuri che dobbiamo assumere in base all'articolo 22.

E perciò noi eseguiremo il disposto di questo articolo stando rigorosamente nei limiti stabiliti, e con un accurato studio dell'argomento io spero che noi arriveremo a risolvere il problema, che io ammetto non essere punto facile. Ma l'esperienza sarà la nostra guida e non dobbiamo temere che non vi si possa riuscire. L'articolo è un freno a richieste eventualmente esorbitanti, ed è bene quindi che abbia il vostro suffragio

Relativamente all'art. 25, il senatore Roux mi ha fatto un'altra raccomandazione che accetto di gran cuore.

Questo articolo 25 dà facoltà al Governo di prendere tutti i provvedimenti occorrenti alla tutela degli interessi delle regioni servite dalle linee concesse alle Società per le strade ferrate meridionali, dato che esse non vengano riscattate.

Non posso oggi dire quali saranno questi provvedimenti, ed anche per questo fu proposta e votata la legge che ci concesse

una proroga fino al 20 maggio per decidere definitivamente quanto al riscatto delle Meridionali. Questi provvedimenti sono subordinati alla non effettuazione del riscatto. Quindi si può essere certi che, non avendo io nè preconcetti, nè ostilità contro le Società, questi provvedimenti saranno presi con tutti i riguardi agli interessi, non soltanto delle regioni da servire, ma anche ai diritti acquisiti e a quelle ragioni di buon accordo che debbono passare tra la Società delle Meridionali e lo Stato.

Terrò infine conto delle sue raccomandazioni in ordine all'articolo 26, quando compilerò il regolamento da approvarsi con decreto Reale, ma da convertirsi in legge, per la concessione dei biglietti gratuiti e semi gratuiti.

Credo di aver così esaurito di rispondere a quanto l'onorevole Roux mi ha osservato. Vengo alle osservazioni presentate dal senatore Veronese.

Lo ringrazio anzitutto delle cortesi parole di elogio che egli mi ha indirizzate; ma purtroppo ho potuto facilmente accorgermi che altro è reggere un'Università ed altro reggere un Ministero; e quindi non so se le mie attitudini, mostratesi non del tutto inadeguate a quel modesto ufficio, potranno rivelarsi sufficienti per quello ben più alto e ben più laborioso che mi è senza mio desiderio caduto sopra le spalle. Quanto alla prima osservazione del senatore Veronese che ha detto: *affinchè il personale non si addormenti bisogna cointeressarlo negli utili*, la cosa sarà da risolversi in base al progetto definitivo, inquantochè nel progetto definitivo rimasto davanti alla Camera si parla appunto di una cointeressenza negli utili. La questione rimane quindi impregiudicata.

Quanto alla osservazione fatta rispetto all'aver la Commissione della Camera dei deputati cancellate le disposizioni relative al regolamento, credo, che questo sia stato fatto unicamente per indurre la Camera a più sollecita approvazione dell'ordinamento definitivo. Questa cancellazione della parola *regolamento* nelle varie disposizioni del progetto di legge non danneggia punto l'esecuzione della legge stessa che potrà essere completa anche senza regolamento.

D'altra parte vi è una disposizione dello Statuto il quale autorizza il Governo ad emanare regolamenti in esecuzione delle leggi; quindi in caso di necessità noi potremo, servendoci di

questa disposizione dello Statuto, formulare anche il regolamento.

Relativamente poi all'art. 27 mi riservo di rispondere unitamente alle osservazioni presentate su questo argomento da lui e dal collega Scialoja.

Ho chiamato collega il senatore Scialoja perchè ho tanto l'abitudine di chiamarlo collega in altre adunanze di corpi consultivi, che seguiti l'abitudine, benchè io non abbia l'onore di sedere nel Senato.

Il senatore Scialoja, coll'acume che lo distingue in tutte le sue indagini giuridiche, ha fatte parecchie osservazioni, specialmente sull'art. 27, e rispondere a queste osservazioni non è certo agevole compito, e se lo assumerà anche in parte il mio collega di grazia e giustizia quando parlerà dell'art. 18.

Innanzitutto mi sembra che la critica che il senatore Scialoja ha fatto all'espressione *imprese private* non sia esatta.

Noi abbiamo con questa designazione, che si trovava già in altri progetti di legge, indicate tutte quelle ferrovie che non saranno amministrate dallo Stato, che non avranno cioè carattere di ferrovie di Stato. Quindi se la dicitura non è del tutto corretta, ha acquistato significato preciso dall'uso comune. Egli ha osservato che a queste imprese private non appartengono le attuali Società Mediterranea, Adriatica e Sicula: ora a me pare che questa sua asserzione non corrisponda al vero. Io apro la legge del 27 aprile 1885 e leggo nell'art. 2 per esempio: « le somme che dai *concessionari* saranno versate nelle casse dello Stato »...

SCIALOJA. Si tratta dell'esercizio.

FERRARIS CARLO, *ministro dei lavori pubblici*. Sta bene; ma la parola *concessione* può abbracciare tanto l'impianto e l'esercizio, quanto il solo impianto od il solo esercizio delle strade ferrate.

All'art. 1 del contratto annesso alla legge è detto che « il Governo del Re *concede* l'esercizio delle strade ferrate »... Dunque si tratta di imprese private nel senso predetto anche per le Società concessionarie delle tre grandi reti.

Quanto alle « prescrizioni analoghe » dirò che queste sarebbero le disposizioni disciplinari che si approssimino, o siano quasi identiche, a quelle che sono sancite dal decreto Reale del 1902 per il personale delle reti Mediterranea, Adria-

tica e Sicula. Quindi Ella vede che queste parole « prescrizioni analoghe » hanno un significato preciso, perchè si riferiscono alle disposizioni disciplinari che coll'art. 18 facciamo diventar legge. Un'altra osservazione riguarda l'« equo trattamento ». In realtà il senatore Scialoja non ha in questo momento tenuto conto che esiste davanti al Senato un progetto di legge portante il numero 23, di cui è stato nominato relatore proprio il senatore Casana, che anche oggi compie la funzione di relatore. Or bene in quel progetto, relativo alla costruzione ed all'esercizio delle strade ferrate in generale, all'art. 18 si dice: « Ciascuna amministrazione deve stabilire con regolamento da approvarsi dal Ministero dei lavori pubblici le norme per il trattamento del personale, nonchè le pene disciplinari e le formalità per la loro applicazione » e poi vengono le disposizioni relative alle pensioni per invalidità e vecchiaia.

Ora, siccome questo progetto si trova davanti al Senato e credo che ormai sia allo stato di relazione, siccome ho dichiarato alla Camera che desidero mantenere questo progetto di legge, e che, se anche non si potesse discutere ora interamente, ne farei uno stralcio e lo presenterei al Senato perchè possa diventare legge prima del primo luglio 1905, essendo alcune di quelle disposizioni utilissime anche per l'esercizio di Stato, e siccome ancora in tale breve progetto di legge verrebbe compreso quest'articolo 18, così nel preparare il progetto di legge che oggi si discute ho tenuto conto di queste eventualità future: l'art. 27 del progetto ora in discussione verrebbe integrato dall'art. 18 del progetto già da tempo davanti al Senato, e così le due disposizioni combinate toglierebbero ogni dubbio rispetto al significato delle parole « equo trattamento ». Questo coordinamento delle due disposizioni elimina così un'altra parte delle acute obiezioni che egli ha fatte.

Non ho nulla da rispondere al senatore Colombo, ma debbo ringraziarlo d'aver voluto lasciare da parte la trattazione dell'arduo problema se sia preferibile l'esercizio di Stato o l'esercizio privato. Egli stesso ha riconosciuto che il momento non è opportuno, ed io mi compiaccio che un uomo di tanta autorità abbia anche ammesso che in questo momento l'esercizio di Stato si impone e ciò è d'incorag-

giamento per noi a persistere nella via che abbiamo intrapresa e a dedicare tutta la nostra attività perchè questo esercizio di Stato vada in effetto col primo luglio definitivamente e possa dare risultati soddisfacenti per l'economia nazionale.

Ecco le osservazioni che con disadorna parola ho presentato al Senato. È inutile che io aggiunga altro; la solennità del momento, voi, illustri senatori, la sentite meglio di me come l'avete sentita rispondendo all'appello del Governo per venire qui ad attendere al lavoro legislativo in questi giorni che sono sacri, per antica consuetudine, alla vita domestica e religiosa. Questa cortese adesione mi è di arra che non occorre più nessuna parola da parte mia per invitarvi a dare favorevole il vostro suffragio. Io confido che il suffragio non ci mancherà e vi presento anticipate cordiali azioni di grazie, pregandovi di essermi indulgenti se non ho soddisfatto pienamente alle vostre aspettative nel rispondere alle obiezioni che gli egregi vostri colleghi mi hanno rivolte.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il Relatore della Commissione.

CASANA, *relatore*. La posizione del relatore è divenuta alquanto difficile, dopo l'incidente che ha provocato le dichiarazioni dell'onorevole Presidente del Consiglio. Nella brevità del tempo che aveva potuto dedicare alla relazione, non dico allo studio della questione, perchè tutti vi ci siamo interessati da un pezzo, egli aveva sentita tutta l'importanza della sua opera modesta, perchè un progetto di legge, il quale deve armare il Governo dell'autorità indispensabile di fronte al contengno dolorosamente anormale dei ferrovieri, potesse giungere in porto col conforto anche della sua parola. Ma ora al relatore non può a meno di rimanere nell'orecchio quello che hanno detto gli onorevoli senatori Colombo e Serena, e le parole che, con quella cortesia ed acutezza che è speciale all'onor. Scialoja, egli ha gettato come freccia all'indirizzo del Presidente del Consiglio; il relatore non può dimenticare che in quest'Aula vi sono dei senatori, i quali dicono: sì è vero, non è corrispondente alla serenità olimpica del legislatore lasciarsi trascinare a rappresaglie; qualunque sia il contegno della classe di cui una determinata legge si occupa,

non è degno del Parlamento di aggravare nella legge le condizioni, solo per il fatto che in quel momento essa si regola in un modo indegno. Ma questi stessi senatori possono anche dirvi: altro è rappresaglia, altro è l'applicazione ferma delle misure disciplinari, che in qualunque Stato civile, in qualunque organizzazione sono indispensabili e devono essere applicate al fine di evitare gravi conseguenze successive. (*Approvazioni.*)

Per conseguenza io, che non ho solo grande stima dell'onorevole Presidente del Consiglio dei ministri, ma, come particella della materia cosmica politica, ho veramente grandissima simpatia verso di lui, io, che l'onorevole ministro dei lavori pubblici ho salutato con vero plauso quando fu chiamato a quel dicastero, perchè da lungo tempo ne conosco gli onesti intendimenti, l'acutezza dell'intelligenza, la grazia del fare, io non posso a meno però di dire all'onorevole ministro dei lavori pubblici, che egli ebbe ragione di riconoscere nel cenno all'Australia della mia relazione l'intenzione di citare un buon esempio di fermezza; quello che è avvenuto in Australia viene a conforto del sentimento che è generale in quest'Aula e fuori di essa.

È indispensabile che il Governo, serenamente, olimpicamente, lo ripeto, mostri la fermezza che ci aveva fatto sperare quando aveva presentato questo progetto di legge, e quando dinanzi all'altro ramo del Parlamento aveva fatto dilazionare un articolo che sarebbe in contrasto stridente con le disposizioni dell'art. 18, in cui si proclamano pubblici ufficiali i ferrovieri. In Australia, all'apparire del contegno anche là eccessivo, irregolare, rivoluzionario dei ferrovieri, che si erano messi in sciopero, il Governo non tardò a proporre un progetto di legge, di cui gli onorevoli senatori hanno potuto vedere l'estratto come allegato della nostra relazione, e che l'onorevole ministro ha ricordato; soltanto quando lo sciopero fu cessato completamente, ed anzi assai tempo dopo, il Governo ripose l'arma nella guaina, e quasi disse: *sta bene, non arriverò a quegli estremi, ma ad ogni modo voteremo delle pene disciplinari per coloro che un'altra volta volessero derogare dal loro dovere.*

Che cosa è avvenuto invece di noi? Le giornate di settembre furono ben dolorose, e pur troppo

alle Società, le quali si disponevano a premiare i funzionarii diligenti che non avevano lasciato andare in rovina il servizio ed a punire coloro che avevano mancato, il Governo di allora suggerì, e temo abbia fatto pressioni, che nè l'una nè l'altra cosa facessero. Ed ecco venirne il frutto immediato, l'ostruzionismo. All'epoca dell'ostruzionismo, un malaugurato incidente, il grave malore del presidente del Consiglio, venne a dar ragione agli ostruzionisti ed a far credere ch'essi col loro atto inconsulto ed ignobile avessero vinto, ed eccoci allo sciopero. Ci eravamo confortati tutti, alla presentazione dell'attuale disegno di legge: e la Commissione ed il suo relatore si apprestavano a sostenere, quanto più fosse possibile, innanzi al Senato il progetto che rappresentava la ferma intenzione del Gabinetto (e lo si dice nella relazione) di usare la fermezza necessaria con quei ferrovieri, quando l'animo gentile buono, oltremodo buono, — me lo si lasci dire — dell'onorevole Presidente del Consiglio venne con delle dichiarazioni pietose, ma non rispondenti al dovere di un Governo, a menomare la fiducia che in lui il Senato riponeva. (*Vivissime approvazioni.*)

La posizione del relatore quindi è molto difficile; ma io mi rivolgo a tutti coloro che sentono con me il dispiacere che quella figura simpatica, e nella quale tanto confidavamo, abbia lasciato che una nube sia venuta ad attraversare la fiducia nostra, e dico loro: non deve essere un voto di fiducia quello di oggi, come invocava l'onor. senatore Roux, ma un voto di solidarietà col Governo, che è indipendente dalle persone che lo rappresentano, perchè è necessario che questo progetto di legge sia votato, appunto perchè il Ministero, se ravveduto — mi si consenta questa parola — possa applicarla, e quando dovesse cedere il posto ad altri, questi altri possano essere armati degli art. 18 e 27; i quali, vi assicuro, applicati in modo energico e fermo non mancheranno di avere il loro effetto. (*Vive approvazioni.*)

Dunque non come voto di fiducia, ma di solidarietà io prego caldamente tutti i senatori a voler approvare questo progetto di legge.

Ed ora passo alle poche osservazioni che mi restano da fare in risposta a quanto è stato detto da parecchi senatori.

L'onor. ministro ha risposto alle raccoman-

dazioni a lui fatte dal senatore Roux, riguardanti il numero di coloro che dovrebbero coadiuvare il Direttore generale e alle altre circa alla facoltà di non ammettere e riconoscere le promozioni di questo ultimo semestre, ed intorno al riguardo dovuto nella concessione dei biglietti di libera circolazione al personale ferroviario, che ne avesse acquisito il diritto.

Il ministro ha anche risposto alle raccomandazioni del senatore Veronese onde provvedere a che il Direttore generale sia bensì presidente del Comitato, ma, in pari tempo, i membri del Comitato possano avere sufficiente libertà di azione e di controllo dell'opera del Direttore. L'onor. ministro ha pure dato spiegazioni riguardo a tutto ciò che concerne gli impegni finanziari.

Io veramente su questo punto ho ragione di temere che gli impegni finanziari vadano al di là di quanto è detto. Se guardiamo alla relazione stessa del ministro dinanzi alla Camera, vi si trova che nel 1903 gli agenti ferroviari erano 103,425 ed avevano in media L. 1403 di paga annua, importante una spesa di lire 1,431,939.54, e si presume, aggiunge la relazione, che nel 1922 essi vengano ad avere una media superiore a L. 1500. Queste cifre darebbero perciò un aumento di 36 milioni, anziché di 18, i quali aggiunti ai 6 milioni annui per le deliberazioni che siamo per prendere, formano un aggravio di ben 42 milioni annui, oltre a 17 milioni di aumento del fondo di riserva tecnica per le pensioni: tutto ciò per soddisfare a quanto si è concesso e si concede ai ferrovieri. È bene che questo sia stato detto, in quanto *meminisse iuvabit*, per l'avvenire.

Non mi soffermo alle considerazioni del senatore Roux circa le parole: *considera dimissionari*. Il ministro ha dato sufficienti spiegazioni; l'espressione sarà più o meno felice, ma, quando è in facoltà del Governo il dimetterli, dire che li considera come dimissionari, vale quanto affermare che sono licenziati. Così pure è inutile ricordare, giacché il ministro ha dato spiegazioni circa i regolamenti speciali, che, se nell'altro ramo del Parlamento tutti gl'incisi che accennavano all'obbligo dei regolamenti furono tolti, ciò fu per l'armonia della legge, giacché, avendo questa un carattere essenzialmente provvisorio, sarebbe stato strano che nella stessa legge si includesse l'obbligo di

speciali regolamenti; ma ciò non menoma la facoltà che viene data dallo Statuto al Governo di emettere quei regolamenti, in questo caso anch'essi d'indole provvisoria, che, nel corso dell'applicazione di questa legge, possano risultare necessari.

Ed ora vengo all'osservazione del senatore Scialoja che riguarda l'art. 27.

L'onor. ministro ha già dato spiegazioni, ma mi sia concesso, per l'importanza dell'articolo, di aggiungerne qualcun'altra anch'io. L'onorevole Scialoja si soffermò sulla espressione « delle ferrovie concesse ad imprese private », ponendosi il quesito se ne veniva per conseguenza che dovessero essere escluse dall'applicazione di quest'articolo le ferrovie per le quali vi sia sola concessione di esercizio. Evidentemente la risposta è nel senso che anche queste devono intendersi comprese; e che le ferrovie affidate per l'esercizio alle Società Adriatica, Mediterranea e Sicula, abbiano avuto *concessione* di esercizio; vi è il testo stesso della legge, se non l'intestazione, che lo dice. Quindi è fuor di dubbio che l'articolo 27 si riferisce anche alle ferrovie delle quali ora è affidato l'esercizio alle Società Mediterranea, Adriatica e Sicula. In quanto alla fine distinzione fatta dal senatore Scialoja (che gioverà molto, rimanendo nei verbali del Senato, perchè ha dichiarato la portata dell'epoca di applicazione degli articoli 18 e 27), io aggiungerò ancora che l'art. 27 deve fuor di dubbio trovar la sua applicazione, come tutte le altre leggi, a quindici giorni dalla loro promulgazione, perchè qui non si *parifica* gli addetti alle ferrovie private a quelli dell'esercizio di Stato, nel qual caso potrebbe sorgere il dubbio dell'applicazione al 1° luglio, ma si dice invece che la prima parte dell'articolo si *applica* anche ad essi.

All'art. 18 vi è una facoltà potenziale, che trova la sua applicazione al 1° luglio 1905; così qui c'è la virtù potenziale che si applica 15 giorni dopo la promulgazione della legge stessa.

In quanto alle preoccupazioni del senatore Scialoja sull'applicazione della seconda parte concernente le altre disposizioni del predetto articolo, l'onor. ministro ha già dato spiegazioni in questo senso, che verrà un giorno, e non è lontano, in cui un'altra legge stabilirà

così chiaramente quali sieno gli obblighi dei concessionari di ferrovie concesse all'industria privata da levare da qualsiasi imbarazzo il magistrato; ma fin d'ora sembra a me che sia possibile, anche prima della promulgazione di quella legge, l'applicazione di questo articolo, abbenchè in esso vi sia alcunchè di vago.

L'applicazione ne sarà sempre possibile, inquantochè pel fatto che questi agenti ferroviari saranno considerati ufficiali pubblici, i loro reati diverranno di azione pubblica, e quindi spetterà al Ministero pubblico di agire contro di essi.

Ora l'accenno al fatto che le imprese abbiano assicurato al personale un equo trattamento, sarà nel frattempo una guida all'apprezzamento del Ministero pubblico, per sapere se debba più o meno agire; essendochè avrà un termine di paragone nel trattamento che il Parlamento ha deliberato per gli agenti ferroviari delle tre Società esercenti.

Mi pare di avere, per quanto stava in me, detto ciò che era necessario in risposta alle osservazioni fatte da alcuni senatori ed è stata forse un'abbondanza l'aggiungere maggiori osservazioni e particolari, dopo quello che ha detto l'onorevole ministro. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il ministro del tesoro.

CARCANO, *ministro del tesoro*. Il mio compito per oggi è assai modesto. Io non intendo affatto di scostarmi dall'alto esempio di senno pratico dato dal senatore Colombo, il quale ha dato principio al suo discorso col riconoscere che oggi non si potrebbe fare, senza cadere nell'accademico, una discussione intorno agli effetti dell'esercizio di strade ferrate per industria privata in confronto a quelli dell'esercizio delle strade ferrate nelle mani dello Stato.

Io noterò soltanto che anche ai più convinti fautori dell'esercizio privato rimane ora un qualche conforto nel pensiero che il tempo è galantuomo e insegna molte cose, e che, come avvertiva l'onorevole senatore Colombo, l'assunzione oggi da parte dello Stato dell'esercizio delle strade ferrate non esclude la possibilità che, in un avvenire fors'anche prossimo, si abbiano ad adottare provvedimenti diversi, si abbiano a seguire altri sistemi anche nuovi, come il sistema misto che è stato accennato, di un esercizio in compartecipazione o cooperazione tra

lo Stato per una parte, e il capitale e l'opera dei privati.

Non dico altro, e passo subito a rispondere brevemente alle domande, alle osservazioni, ai dubbi, che furono accennati dalla Commissione del Senato, dal suo diligentissimo relatore e dal senatore Roux, per quanto riguarda gli effetti finanziari del disegno di legge in discussione.

Il senatore Roux cominciò il suo dire osservando che in questo progetto va considerata quella che è la sua caratteristica: trattasi di una legge di provvisorietà e di fiducia: e anche per questo (soggiungeva egli) è bene che le nuove disposizioni siano chiarite, e non rimangano dubbi intorno alla loro portata.

Con gli articoli 9 e 10, si osserva, è data facoltà al Tesoro di assumere mutui fino a 95 milioni dalla Cassa depositi e prestiti. A questo riguardo (così leggiamo nella nitida relazione del senatore Casana) la Commissione rilevò che codesti mutui costituiscono una immobilizzazione per 40 anni a carico della Cassa depositi e prestiti, e non potè a meno di notare che è forse arrischiato impegnare quella Cassa fin d'ora per il tasso ridotto fra cinque anni al 3 e mezzo per cento. E su ciò richiama l'attenzione del Governo, senza però farne ora una questione, attese le condizioni speciali in cui si presenta questo disegno di legge.

Il senatore Roux ha sviluppato lo stesso pensiero: egli ha rilevato che qui si tratta di assumere nel prossimo esercizio 1905-906 un debito per la somma ragguardevole di 65 milioni e un impegno di altri 30 milioni per l'esercizio successivo. E ha poi avvertito che non di questa somma soltanto, ma di altre maggiori è da tener conto, che per altri bisogni si fa largo assegnamento su mutui con la Cassa depositi e prestiti in altro disegno di legge, che sta innanzi al Parlamento (quello che porta il N. 128 della Camera dei deputati) per provvedimenti di tesoro, onde apprestare i mezzi per far fronte, non solo alla spesa di primo impianto e di primo esercizio di cui si occupa il disegno di legge in discussione, ma altresì per far fronte a tante altre ragguardevoli spese, che occorreranno per saldare i crediti delle Società ferroviarie delle tre grandi reti, e per porre le linee in condizioni migliori, ossia, tali da rispondere alle esigenze dei servizi.

Ora, mettiamo bene in chiaro come stanno

le cose; spero di poter con poche parole rispondere in modo esauriente ai dubbi esposti dall'onor. Roux. Essi possono esser chiariti in modo da escludere affatto che ci sia un qualsiasi peggioramento dal lato finanziario, nel progetto ora sottoposto all'approvazione del Senato, in confronto ai disegni di legge precedenti; anzi, spero poter facilmente dimostrare che c'è invece un qualche miglioramento.

Nei disegni di legge precedenti era già prevista, come ha rilevato il mio collega dei lavori pubblici, la spesa occorrente per saldare debiti vecchi e per far fronte alle necessità conseguenti all'assunzione dell'esercizio ferroviario; poichè l'esercizio di Stato non si può nemmeno iniziare senza provvedere all'impianto dell'Amministrazione; senza saldare i conti per le provviste e per i lavori già eseguiti o in corso, senza provvedere alla continuazione di altri lavori, di altre forniture, ai bisogni delle manutenzioni delle linee e del materiale, ai lavori per aumenti patrimoniali e miglioramenti delle linee, delle macchine e dei veicoli. Ebbene, col presente progetto si apprestano i mezzi per quanto è indispensabile e urgente, e la somma richiesta non è un'aggiunta, bensì una parte di quella maggiore indicata nei disegni precedenti.

Vediamo ora in quali condizioni si provvedono codesti mezzi. Io ho detto in condizioni anche migliori di quelle che apparivano dai disegni della amministrazione precedente; e lo dimostro. Nell'art. 9, al quale fa richiamo l'articolo 10, secondo la dizione del disegno di legge ministeriale, poteva sembrar stabilito come obbligo tassativo di procurare i 65 e i 30 milioni con mutui da contrarsi colla Cassa depositi e prestiti. Ma dalla Commissione che riferì alla Camera dei deputati e dalla Camera stessa, a mia proposta, venne accettato nell'articolo 9 del progetto odierno (mediante il quale è chiarito che non si tratta di obbligo, ma di facoltà accordata al Tesoro) di assumere mutui dalla Cassa depositi e prestiti fino alla concorrenza dei 95 milioni, se ed in quanto non fossero disponibili altrimenti. Dunque, non si tratta ora di una nuova richiesta a quella Cassa per 95 milioni, e ancor meno si tratta di determinare la richiesta complessiva nei 140 milioni, a cui accennava il senatore Roux, e che fanno parte dei provvedimenti di tesoro contenuti

nell'altro disegno di legge già ricordato. E come il Tesoro non è obbligato, ma autorizzato a provvedere i 95 milioni mediante mutui con quella Cassa, così mi affretto a dichiarare al Senato, come ebbi già a farlo nell'altro ramo del Parlamento, che, secondo il pensiero del ministro del tesoro, è opportuno avere, come riserva, la facoltà ampia, ma è pure conveniente di non valersene se non in quanto sia necessario, e non si possa provvedere meglio altrimenti. Il Tesoro infatti può valersi delle disponibilità di Cassa, può valersi delle anticipazioni sugli istituti di emissione, può valersi, in fine, della Cassa depositi e prestiti, o per conto corrente o per mutui. Quest'ultimo modo che è quello indicato negli articoli 9 e 10, costituisce una riserva a favore del Tesoro ma insieme una garanzia a favore della Cassa depositi, alla quale si assicurano condizioni, per il saggio di interesse assai migliori di quelli del conto corrente.

Confido di avere in ciò consenziente l'onorevole relatore, come credo di avere sufficientemente chiarito il pensiero del Governo, il qual, peraltro, traspare anche dalla relazione che accompagna alla Camera dei deputati il disegno di legge. In quella relazione si scriveva che con la proposta del mutuo con la Cassa depositi e prestiti, fino ai 95 milioni, non si intendeva d'impegnare in alcun modo le deliberazioni in merito alle disposizioni contenute nel disegno di legge n. 128, o a quelle diverse che il Parlamento sarà per adottare.

Non è ora il momento di dichiarare se e quali modificazioni intenda il Governo di proporre alle disposizioni che fanno parte di quel disegno di legge, che riguarda i provvedimenti di tesoro per tutti i bisogni del nuovo ordinamento delle ferrovie. Nel momento presente io non sarei ancora in grado di fare esatte e precise dichiarazioni in proposito. Mi limito però a dire che ho fondata speranza di poter proporre qualche modificazione che valga a mitigare i detti provvedimenti di tesoro o a renderli meno onerati.

Ed ora pongo termine al mio dire, esprimendo la fiducia di avere sufficientemente risposto, per questa limitata parte finanziaria, alle osservazioni e alle domande che furono cortesemente a me rivolte, dagli oratori che mi hanno preceduto.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro di grazia e giustizia.

FINOCCHIARO-APRILE, *ministro di grazia e giustizia e dei culti*. Dirò pochissime parole, tanto più che a talune delle domande indirizzate al Governo dagli onorevoli senatori, che hanno preso parte a questa discussione, ha risposto, con la chiarezza che gli è abituale, il mio egregio collega, il ministro dei lavori pubblici.

Debbo soltanto rilevare un'osservazione dell'onorevole senatore Roux, a proposito del 3° comma dell'articolo 18, colla quale ha notato la forma, a suo giudizio non sufficientemente chiara, della disposizione riguardante coloro che interrompono o perturbano la continuità e la regolarità del servizio, e ai quali si applicherebbe, come a chi abbandona il servizio, la grave misura di considerarli dimissionari.

L'onorevole senatore Roux vorrà considerare che questa formola si riferisce anche ad un fatto nuovo, quello dell'ostruzionismo, che non può essere colpito, finchè una legge organica non avrà provveduto definitivamente colla presunzione giuridica di considerarlo equivalente all'abbandono del servizio, producendo effetti identici a danno della regolarità del servizio istesso. Perciò l'art. 18 pone i due fatti sotto la medesima sanzione, e ciò è sotto ogni rapporto pienamente regolare e giuridico.

Un'altra osservazione fu fatta dall'onorevole senatore Scialoja circa la decorrenza della esecutorietà delle disposizioni contenute negli articoli 18 e 27. L'articolo 18, riferendosi agli addetti alle ferrovie esercitate dallo Stato, non potrà avere la sua applicazione che nel giorno in cui l'esercizio di Stato entrerà in vigore, cioè col 1° luglio prossimo.

Quanto all'articolo 27 è bene ricordare che l'articolo 1° delle disposizioni preliminari del Codice civile segna il termine dopo il quale una legge diventa obbligatoria, salvi i casi in cui la legge istessa altrimenti disponga. Ciò vale a risolvere il quesito che è stato posto.

Del resto la questione sollevata ha un'importanza molto relativa, se si tien conto di quello che il Governo ritiene fermamente (e lo ha rilevato anche l'Ufficio centrale), cioè che, a parte le disposizioni contenute negli articoli di questo progetto, la legge vigente offre il modo di porre freno a questi fenomeni morbosi della vita

odierna. Basta applicare le norme sancite dal Codice penale.

Io non posso che aderire alle considerazioni molto opportune che l'Ufficio centrale del Senato fa su tale argomento, e mi associo all'Ufficio stesso nell'augurarmi che più spesso il Ministero pubblico voglia ricordarsi di queste disposizioni ed applicarle nell'interesse sociale.

Contro la prima parte dell'art. 18, riguardante la qualifica di pubblico ufficiale estesa a tutti gli agenti delle ferrovie esercitate dallo Stato, nessuna obiezione è stata mossa.

Io debbo ringraziare l'Ufficio centrale di avere riconosciuto che allo stato della nostra legislazione quella era la forma migliore per definire i doveri e le responsabilità degli addetti al servizio ferroviario.

È vero che, sotto alcuni aspetti, a taluno è potuta sembrare eccessiva la qualifica di pubblico ufficiale, applicata a tutti gli agenti ferroviari, senza distinzione di grado; ma è evidente altresì che questa formola esprime nel modo più chiaro e più semplice il concetto che i ferrovieri, se dal servizio al quale attendono traggono vantaggi, accresciuti ora colle disposizioni della presente legge, debbono dall'altro lato rispondere verso la società della rigorosa osservanza degli obblighi assunti. La legge deve sempre avere il suo impero contro chi contravviene ai suoi precetti.

A complemento di queste dichiarazioni aggiungo che il Governo, mentre è fermamente convinto che le disposizioni di questo articolo varranno a tutelare nel miglior modo possibile il servizio ferroviario, si preoccupa nel tempo stesso della necessità di regolare con una legge organica la grave questione degli scioperi nei pubblici servizi, anche nella nuova forma larvata, e non meno colpevole, designata col nome di ostruzionismo; e, come ho dichiarato già all'altro ramo del Parlamento, ho l'onore di ripetere al Senato che attendo allo studio di un disegno di legge diretto appunto a prevenire e reprimere lo sciopero nei servizi pubblici dello Stato, delle Provincie e dei Comuni, convinto di compiere un alto dovere sociale e politico a difesa dei legittimi interessi del Paese (*Vivissime approvazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Di Camporeale.

DI CAMPOREALE. Io occuperò pochi minuti di tempo e anzi premetto che non avevo il più lontano proposito di prendere la parola in questa discussione giacchè ero della opinione, molto giustamente espressa dal nostro relatore senatore Casana, che questa legge è più che altro destinata a dare forza ed autorità al Governo, di fronte al contegno dei ferrovieri. L'onorevole Casana infatti ha chiuso le sue parole dicendo che noi dobbiamo votare questa legge per atto di solidarietà col Governo nel momento attuale e di fronte al contegno dei ferrovieri. Ed era precisamente questo il concetto col quale io ero venuto oggi in Senato, di votare silenziosamente questa legge. E credo che questo sentimento fosse comune in tutti noi. Senonchè la dichiarazione pubblicata in un giornale di stamattina, che riferisce di impegni presi dal Presidente del Consiglio con alcuni consulenti ed amici dei ferrovieri scioperanti, e più ancora i commenti e le spiegazioni che l'onor. Fortis ci ha oggi fornito e che a me sembrano avere non attenuato, ma aggravato quelle dichiarazioni, mi hanno indotto a prendere la parola.

Io credo che a Camera appena chiusa, l'indomani di un voto, col quale la Camera intendeva aver data una ferma risposta all'agitazione ferroviaria, fornendo al Governo quei mezzi che egli stesso credeva necessari per porre un termine allo stato intollerabile che si era creato con lo sciopero, parmi che il Senato non possa oggi lasciar passare senza una osservazione, senza un commento, senza, mi si permetta di dirlo, un chiaro ed esplicito giudizio rispetto alle dichiarazioni del Presidente del Consiglio che hanno, a mio modo di vedere, alterato completamente il significato e la portata di quell'atto che l'altro ramo del Parlamento ha compiuto e che noi ci apprestavamo oggi a compiere.

Le dichiarazioni del Presidente del Consiglio riguardano tre punti.

Rispetto al primo punto non ho osservazioni da fare, ma non così rispetto al secondo e terzo punto.

Io ho udito con piacere dal Presidente del Consiglio dichiarare che il secondo punto della dichiarazione pubblicata dai quattro deputati socialisti, non corrisponde al suo pensiero in modo esatto.

Egli non intendeva di riconoscere o di trattare con le organizzazioni dei ferrovieri, ma intendeva semplicemente di udire quali erano i desideri e i postulati dei ferrovieri. Il Presidente del Consiglio ha insistito su questa distinzione, ed io ne prendo volentieri atto giacchè sarebbe stato doloroso e deplorabile che il Governo avesse chiamato a trattative quei capi della organizzazione dei ferrovieri che otto giorni fa hanno, con pubblico manifesto, proclamato ed ordinato lo sciopero, cioè hanno commesso un vero reato con manifesto e grand danno degli interessi più vitali del paese.

Ora è evidente che il capo del Governo, il quale tratta amichevolmente con individui che manifestamente sono criminali, era cosa alla quale veramente non ci saremmo potuti acconciare. Aggiungo che anche dal punto di vista della opportunità tale attitudine sarebbe stato un imperdonabile errore, inquantochè è evidente che la fine stessa dello sciopero e il suo pieno insuccesso hanno sicuramente contribuito a sfatare il prestigio e l'autorità di questi caporioni malvagi dai quali i ferrovieri hanno avuto il torto di farsi guidare. E se era evidente il desiderio di costoro di potere riacquistare il perduto prestigio venendo a trattative col capo del Governo, pattuendo con lui le condizioni della loro resa, (*mormorii*) non si sarebbe compreso l'interesse del Governo a rendere loro tale servizio.

Di guisa che io non posso che essere lieto che le dichiarazioni del Presidente del Consiglio abbiano modificato sostanzialmente il significato della dichiarazione qual'è stata pubblicata a firma dei quattro deputati, e constato con piacere che le dichiarazioni fatte oggi dal Presidente del Consiglio in Senato contraddicono esplicitamente quanto nella dichiarazione stessa è asserito.

Quanto al terzo punto nel quale si promette la impunità a coloro i quali hanno commesso un reato e hanno recato grave danno al paese, nulla ho da aggiungere alle giuste e severe osservazioni che ha fatto il nostro relatore, onorevole Casana, il quale ha dichiarato già che la indulgenza usata verso i ferrovieri nel mese di settembre e dopo l'ostruzionismo, è quella che ci ha portato allo sciopero attuale. Evidentemente un nuovo atto di debolezza da parte del Governo, che assicuri l'impunità a

coloro i quali hanno proclamato o guidato questo sciopero è un atto che a me pare, seguita l'abdicazione dello Stato: un atto che non può avere che un effetto assolutamente disastroso per la disciplina del personale anche in avvenire.

Nessuno vuole rappresaglie o vendette, ma tali non sono, e guai a considerare tali, le sanzioni che le leggi ed i regolamenti comminano a chi non fa il suo dovere o, peggio, commette un reato.

Evidentemente se la promessa fatta dall'onorevole Presidente del Consiglio dovesse avere piena esecuzione, ne verrebbe di conseguenza che i ferrovieri i quali hanno fatto il loro dovere, che hanno resistito alle pressioni e alle minacce di coloro che li volevano condurre allo sciopero, sarebbero giustamente scoraggiati, e quelli che sono stati assunti in servizio o promossi in questa circostanza, verrebbero a perdere le meritate promozioni o nomine per restituire il posto a quelli che hanno disertato il lavoro.

Ora tutto questo sarebbe non solo poco opportuno, ma in aperto contrasto con ogni criterio di equità e di giustizia e più ancora col concetto che informa questa legge. E perchè le dichiarazioni del Presidente del Consiglio non rimangano senza una contestazione da parte del Senato, io mi permetto di presentare il seguente ordine del giorno:

« Il Senato, convinto della necessità che il Governo mantenga alto ed invulnerato il prestigio dello Stato, facendo eseguire con equanimità, ma con fermezza, le leggi ed i regolamenti riguardanti i doveri del personale ferroviario, passa alla discussione degli articoli ».

PRESIDENTE. Prima di mettere in discussione quest'ordine del giorno domando se è appoggiato.

Chi lo appoggia voglia alzarsi.

(È appoggiato).

L'onorevole Cefaly ha presentato un altro ordine del giorno concepito in questi termini:

« Il Senato riconoscendo che una politica d'indulgenza può essere opportuna verso operai inconsapevoli, momentaneamente travati da fallaci lusinghe, e lusingandosi che non si estenda ai capi responsabili di tanto danno, passa alla discussione degli articoli ».

Devo domandare al Senato se questo ordine del giorno è appoggiato.

Chi lo appoggia si alzi.

(È appoggiato).

Ha facoltà di parlare l'onorevole Cefaly.

CEFALY. Dopo la presentazione di quest'ordine del giorno, io ho dato la mia firma all'ordine del giorno dell'onorevole Adamoli; ritiro perciò il mio e mi associo a quello dell'onorevole Adamoli.

PRESIDENTE. Il senatore Adamoli ha presentato il seguente ordine del giorno:

« Il Senato, prendendo atto delle dichiarazioni del Governo, confidando che lo spirito d'indulgenza verso i travati non menomerebbe la tutela efficace dei diritti dello Stato e il mantenimento della disciplina e la valida tutela e la considerazione del personale, che ebbe il merito di star fermo nell'adempimento del suo dovere, passa alla discussione degli articoli ».

Quest'ordine del giorno, oltre la firma dell'onorevole Adamoli, porta anche quelle dei senatori Cannizzaro, Melodia, Finali, Cefaly, De Martino e Paternò.

Domando se quest'ordine del giorno è appoggiato.

Chi lo appoggia si alzi.

(È appoggiato).

Essendo appoggiato, do facoltà all'onorevole Adamoli di svolgerlo.

ADAMOLI. Gli onorevoli colleghi che mi hanno incaricato di estendere quest'ordine del giorno intendevano con esso di esplicitare l'interpretazione che essi davano alle parole del Presidente del Consiglio quando ha parlato in principio di seduta. Noi intendiamo che questa indulgenza verso le vittime dell'agitazione non debba assolutamente escludere l'applicazione precisa ed esatta dei principii di disciplina e dei principii di autorità del Governo. Crediamo che questi principii debbano essere seguiti, che questa indulgenza debba essere applicata (perdonatemi l'antitesi) con severità perchè, se questa indulgenza fosse diversamente interpretata, essa si risolverebbe in una ingiustizia verso coloro che hanno fatto il loro dovere. Noi crediamo che, usando verso tutti benevolenza, si abbiano però a remunerare quelli che meritano ricompense, e punire regolamentariamente quelli che hanno commesso colpe, come deve fare un Governo saggio e che si rispetta.

Io credo che questa interpretazione data dai colleghi alle parole del ministro sia la corretta, e però pregherei il Presidente del Consiglio di volermi dire se noi ci siamo o non ci siamo ingannati.

E credo anche che questa sia l'interpretazione desiderata dal Senato, dal Paese e da molti stessi ferrovieri.

Se il Presidente del Consiglio vorrà favorirci una spiegazione e l'assicurazione che non ci siamo sbagliati, noi gliene saremo molto riconoscenti. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Il senatore Paternò ha presentato il seguente ordine del giorno:

« Il Senato, riconoscendo che il Governo non deve mai, specialmente verso operai trascinati da fallaci illusioni, ricorrere a rappresaglie e deve anche, occorrendo, essere indulgente, non può acconsentire che i perturbatori dell'ordine e coloro che sono responsabili di fatti che profondamente scuotono l'economia dello Stato, abbiano sempre la sicurezza dell'impunità, passa all'ordine del giorno ».

Domando se questo ordine del giorno è appoggiato.

Chi l'appoggia è pregato d'alzarsi.

(È appoggiato).

Essendo appoggiato, il senatore Paternò ha facoltà di svolgerlo.

PATERNÒ. Questo ordine del giorno da me presentato rispecchia precisamente il mio pensiero, che cioè il Governo possa essere indulgente verso coloro che sono stati travolti, ma debba far pesare la forza delle leggi sopra coloro che sono la causa dei gravi danni prodotti all'economia dello Stato e all'ordine pubblico. Così e non altrimenti io penso.

Però, per quel desiderio di concordia che è in tutti noi, non avendo dall'altro canto pel mio ordine del giorno chiesto l'onore di altre firme, credo di far cosa più pratica ritirandolo e mi associo, ripeto, per amor di concordia, a quello dell'onor. Adamoli.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Presidente del Consiglio.

FORTIS, *Presidente del Consiglio, ministro dell'interno.* (*Segni di grande attenzione*). Desideroso di abbreviare la discussione, non ritornerò sulle dichiarazioni già fatte, e dirò subito all'onor. senatore Adamoli che il suo ordine del giorno corrisponde al concetto del Governo.

Il vedere nelle parole che ho pronunziate o nelle dichiarazioni che feci agli onorevoli miei colleghi, parole e dichiarazioni che sono state riportate dai giornali, il vedere, dico, in tali manifestazioni qualche cosa che infirma il valore della legge portata dinanzi a voi, è giudizio tanto esagerato che non so per verità capacitarvene.

Con la legge in discussione abbiamo voluto premunirci e difenderci per l'avvenire. Le mie dichiarazioni si riferiscono ad un periodo di transizione, nel quale disgraziatamente regna il disordine. Se ho detto che il Governo nelle presenti contingenze sarà indulgente verso gli scioperanti, parmi che in ciò nulla vi sia di contraddittorio alle disposizioni della legge.

La legge deve appunto allontanare per quanto è possibile per l'avvenire i mali e i pericoli del presente (*commenti*). È semplice il ragionamento che si fa dai critici delle mie parole e delle mie dichiarazioni; ma io dico che è troppo semplice, perchè non considera e non apprezza tutte le condizioni del paese, perchè non tiene presenti tutte le necessità, cui si deve provvedere ed avviare.

Il problema è molto complesso, o signori. Il dire: i regolamenti di servizio e di disciplina devono essere osservati; chi manca deve essere punito inesorabilmente; tanto più inopportuna è l'indulgenza oggi che si deve aver riguardo a coloro che non hanno mancato ai loro doveri; tuttociò è di una semplicità eccessiva. Così si dimenticano le difficoltà tutte della questione.

Le condizioni del paese sono gravi e da queste condizioni bisogna uscire. Nessuno più di me ha sentito e proclamato il bisogno di rialzare il prestigio e l'autorità dello Stato che mi sembrano deficienti in tutti i rami dell'amministrazione pubblica (*rumori*).

Ma, o signori, la difficoltà è grave e non si supera tutto ad un tratto. Io non credo che ad un corpo ammalato si possa apprestare da un giorno all'altro il nutrimento che si appresta al corpo sano.

Questo è il mio convincimento. Chè se a voi piacesse di vedere in me un uomo incerto e debole, il quale, dopo avere ottenuto dalla Camera dei deputati l'approvazione della legge in discussione, con le dichiarazioni che sarebbe inutile ricordare, abbia sentito d'un tratto venir

meno le sue forze, s'ingannerebbe molto. Se a voi piacesse credere che io proprio in confronto degli scioperanti mi fossi lasciato sfuggire dichiarazioni di impotenza per parte dello Stato, credetelo pure... ma non è la verità. (*Si ride; commenti*).

Rimanendo a questo posto, se la fiducia del Parlamento me lo concederà (perchè o ci rimarrò con la fiducia del Parlamento, cioè della Camera e del Senato, o non ci rimarrò) assicuro che la mia opera smentirà coloro i quali hanno fatto di me così falso giudizio. (*Benissimo*).

Dopo queste dichiarazioni, non mi resta che accettare l'ordine del giorno del senatore Adamoli. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Domando al senatore Di Camporeale se mantiene il suo ordine del giorno, il quale dovrebbe avere la precedenza, essendo più largo e meno determinato di quello del senatore Adamoli.

DI CAMPOREALE. Mentre ascoltavo con molta attenzione la lettura dell'ordine del giorno presentato dal senatore Adamoli, a me chiaro appariva che, fra il primo inciso col quale si dichiara di prendere atto delle dichiarazioni del Governo, e il seguito dell'ordine del giorno che, sotto forma di commento a quelle dichiarazioni, esprime un concetto del tutto diverso, ci fosse una stridente contraddizione. Ma, poichè il Presidente del Consiglio, accettando l'ordine del giorno presentato dal senatore Adamoli, non solo ne accetta l'intero contesto, ma ha dichiarato che esprime il suo concetto, e dato infine il chiaro ed esplicito linguaggio col quale il senatore Adamoli ha voluto illustrare il suo ordine del giorno, accettato dal Governo, non ho difficoltà di ritirare quello presentato da me e di associarmi a quello del senatore Adamoli. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Non rimane quindi che l'ordine del giorno del collega Adamoli, firmato da altri senatori; ne do nuovamente lettura:

« Il Senato, prendendo atto delle dichiarazioni del Governo, confidando che lo spirito di indulgenza verso i travati, non menomera la tutela efficace dei diritti dello Stato, il mantenimento della disciplina, la valida tutela e la considerazione del personale che ebbe il merito di star fermo nell'adempimento del suo dovere, passa alla discussione degli articoli ».

BONASI, *presidente della Commissione*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

BONASI, *presidente della Commissione*. Siccome quest'ordine del giorno è stato presentato in seguito ad un fatto nuovo, sul quale la Commissione non ha mandato per pronunciarsi, così, per non esorbitare dai limiti del suo ufficio, a nome della Commissione stessa, dichiaro che ciascuno dei membri che la compongono si tiene libero di votare secondo il proprio convincimento.

PRESIDENTE. Do atto al Presidente della Commissione di questa dichiarazione.

Ora pongo ai voti l'ordine del giorno proposto dal senatore Adamoli:

Coloro che lo approvano sono pregati di alzarsi.

È approvato a grande maggioranza. (*Commenti, conversazioni*).

È inutile dichiarare chiusa la discussione generale, perchè ciò è compreso nella dichiarazione contenuta nell'ordine del giorno. Passeremo quindi alla discussione degli articoli; soltanto, essendo già scorse tre ore e mezzo da quando siamo adunati, se il Senato crede, prima di cominciare la discussione degli articoli, si potrebbe sospendere per 10 minuti la seduta.

Voci: Sì, sì.

PRESIDENTE. La seduta è sospesa per 10 minuti (ore 17 e mezzo).

(Si riprende la seduta alle ore 17 e 40).

PRESIDENTE. La seduta è ripresa. Procederemo ora alla discussione degli articoli.

Prego il senatore segretario Arrivabene di rileggerli.

ARRIVABENE, *segretario*, legge:

Art. 1.

Dal 1° luglio 1905 lo Stato assume l'esercizio:

a) delle ferrovie di proprietà dello Stato comprese nelle attuali reti Mediterranea, Adriatica e Sicula;

b) delle ferrovie Domodossola-Iselle, Domodossola-Arona e Santhià-Borgomanero-Arona, di cui alle leggi 20 luglio 1900, n. 268 e 30 dicembre 1901, n. 530;

c) delle ferrovie Alessandria-Piacenza, Novi-Tortona, Vigevano-Milano, Torino-Pinerolo, Pi-

nerolo-Torrepellice, Acqui-Alessandria, Mortara-Vigevano, Chivasso-Ivrea, Torreberetti-Pavia, Pontegalera-Fiumicino, Voghera-Pavia-Brescia, Cremona-Mantova, Mantova-Modena, Palazzolo-Paratico e Monza-Calolzio, concesse all'industria privata ed ora comprese nelle reti Mediterranea ed Adriatica;

d) della ferrovia Lecco-Colico, agli effetti dell'art. 15 della Convenzione 20 giugno 1888 approvata con la legge 20 luglio 1888, n. 5550 (serie 3^a);

e) della ferrovia Napoli-Eboli, agli effetti dell'articolo 31 della Convenzione 28 novembre 1864 approvata con Regio decreto 28 giugno 1865, n. 2401.

Il Governo è autorizzato ad assumere per mezzo dell'amministrazione delle ferrovie di Stato l'esercizio delle ferrovie Torre Annunziata-Castellammare di Stabia, Roma-Viterbo, e diramazioni e Varese-Porto Ceresio in base ad accordi da prendersi coi concessionari, nonché l'esercizio delle ferrovie da Alessandria ad Ovada, fra la stazione di Desenzano e il lago di Garda e da Livorno a Vada, ai sensi e per gli effetti delle rispettive convenzioni approvate coi regi decreti 23 aprile 1903, n. 186, 23 aprile 1903, n. 211 e 8 settembre 1904, n. 566. È pure autorizzato a stipulare con Società o ditte private contratti per l'esercizio delle linee Brescia-Iseo, Ascoli-Sambenedetto del Tronto, Teramo-Giulianova, Foggia-Lucera, Foggia-Manfredonia e Zollino-Gallipoli.

Il contratto per l'esercizio della linea Zollino-Gallipoli dovrà comprendere una clausola risolutiva coordinata al riscatto della linea Francavilla-Nardò.

Il Governo potrà altresì assumere l'esercizio di nuove linee in prolungamento di altre di sua proprietà o da esso esercitate quando le condizioni delle nuove linee lo consiglino.

Gli accordi e i contratti stessi saranno approvati, sentito il Consiglio di Stato, per decreto reale che sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

(Approvato).

Art. 2.

Il Governo è autorizzato a prendere i provvedimenti necessari per attuare, alla data di cui all'art. 1, l'esercizio da parte dello Stato, procedendo agli opportuni accordi con le Società

esercitanti le reti Mediterranea, Adriatica e Sicula, le reti minori e le linee speciali, e con le amministrazioni delle ferrovie estere confinanti.

Il Governo, appena promulgata la presente legge, nominerà il direttore generale, con le forme prescritte dall'art. 4, e gli darà coadiutori in numero sufficiente scegliendoli fra i funzionari del Regio Ispettorato generale delle strade ferrate e fra il personale delle reti Mediterranea, Adriatica e Sicula.

(Approvato).

Art. 3.

Anche prima della costituzione dell'Amministrazione delle ferrovie di Stato, il ministro dei lavori pubblici può assumere gli impegni che riconosca necessari per l'attuazione del nuovo ordinamento e per i bisogni prevedibili dell'esercizio.

Nel suddetto caso, per gli impegni relativi alle spese di cui alle lettere d) ed e) dell'articolo 9, deve essere sentito preventivamente il Comitato superiore delle strade ferrate.

Degli impegni assunti a senso del presente articolo sarà tenuto conto nella formazione del bilancio di cui all'art. 6.

Ai pagamenti che si debbono fare prima del 1° luglio 1905 si provvederà, nei limiti di lire 250,000, con prelevamenti dal fondo di riserva istituito con la legge 30 giugno 1904, n. 293, e iscritto nel bilancio della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1904-905. Le somme prelevate saranno rimborsate dall'Amministrazione delle ferrovie di Stato e reintegrate nel detto fondo sull'esercizio finanziario 1905-906.

(Approvato).

Art. 4.

L'Amministrazione delle ferrovie di Stato esercita le sue funzioni sotto la responsabilità del ministro dei lavori pubblici. Ad essa presiede il direttore generale coadiuvato da un Comitato di amministrazione composto di sei membri. Il direttore generale è nominato per decreto Reale su proposta del ministro dei lavori pubblici sentito il Consiglio dei ministri. Egli presiede il Comitato di amministrazione.

I membri del Comitato di amministrazione

sono, con le stesse forme, nominati per decreto Reale e restano in carica fino all'attuazione dell'ordinamento definitivo.

Con decreto Reale, su proposta del ministro dei lavori pubblici, di concerto con quello del tesoro, sentito il Consiglio dei ministri, si stabiliranno lo stipendio e le indennità del direttore generale, nonchè le indennità dei membri del Comitato di amministrazione.

L'ufficio di direttore generale e quello di membro del Comitato di amministrazione sono incompatibili con qualunque carica parlamentare.

Su proposta del direttore generale, il ministro dei lavori pubblici designa il membro del Comitato di amministrazione che sostituisce il direttore generale in caso di assenza o di impedimento.

Il direttore generale può delegare a membri del Comitato di amministrazione e, col parere di questo, a funzionari dipendenti, alcune delle facoltà che gli sono riservate dai vigenti ordinamenti.

(Approvato).

Art. 5.

La direzione generale ha sede in Roma

Il direttore generale e il Comitato di amministrazione sono responsabili verso il ministro dei lavori pubblici.

Le attribuzioni e le facoltà, ora assegnate dagli statuti e dai regolamenti interni vigenti, ai Consigli di amministrazione ed ai direttori generali delle Società Mediterranea, Adriatica e Sicula, sono deferite, in quanto non siano contrarie alla presente legge, al Comitato di amministrazione ed al direttore generale delle ferrovie di Stato. Al Comitato di amministrazione vengono pure assegnate le facoltà ed attribuzioni ora di spettanza del Regio Ispettorato generale e del Comitato superiore delle strade ferrate per quanto riguarda la gestione delle somme destinate a lavori e provviste.

L'ordinamento dei servizi tecnici ed amministrativi ora vigente sulle linee affidate alle tre Società esercenti, è provvisoriamente mantenuto, salvo le modificazioni che occorressero per migliorarlo ed adattarlo alle nuove condizioni dell'azienda

La facoltà consentita al direttore generale

dal primo capoverso dell'art. 137 delle tariffe e condizioni pei trasporti approvate con la legge 27 aprile 1885, n. 3048 (serie 3^a), si intende estesa a tutte le contestazioni giudiziali.

(Approvato).

Art. 6.

In allegato al disegno di legge per l'assestamento del bilancio del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1905-906 sarà presentato all'approvazione del Parlamento il bilancio delle entrate e delle spese della amministrazione delle ferrovie di Stato per l'esercizio stesso.

Le somme eccedenti i bisogni giornalieri di cassa sono versate alle sezioni di regia tesoreria provinciale presso la Banca d'Italia. Queste somme sono tenute in conto corrente speciale distinto da quello attuale del Tesoro dello Stato. Il direttore generale dell'esercizio di Stato avrà facoltà di fare prelevamenti sul detto conto corrente speciale, mediante assegni vistati dal delegato del tesoro presso la sezione di tesoreria.

La differenza fra le entrate e le spese dell'esercizio delle ferrovie è liquidata mensilmente e portata in conto entrate del bilancio dello Stato.

Fino all'approvazione del bilancio la nuova amministrazione preleverà dai prodotti le somme occorrenti per provvedere alle spese ordinarie di esercizio, comprese quelle attualmente a carico dei tre fondi di riserva.

(Approvato).

Art. 7.

È assegnato all'amministrazione delle ferrovie di Stato un fondo di dotazione di magazzino, costituito dal valore delle scorte di materiale e di oggetti di consumo in corso di approvvigionamento ed in carico ai magazzini dell'esercizio al 1° luglio 1905 e riconsegnati agli effetti delle Convenzioni approvate con la legge 27 aprile 1885, n. 3048 (serie 3^a) e dei materiali in corso di approvvigionamento ed in carico ai magazzini dei fondi speciali istituiti in base alle Convenzioni stesse.

Con la legge di approvazione del bilancio sarà stabilito l'ammontare definitivo di questo fondo, il quale ha gestione propria. Il rendi-

conto del fondo di dotazione di magazzino è allegato al consuntivo del bilancio dell'Amministrazione delle ferrovie di Stato.

(Approvato).

Art. 8.

All'Amministrazione delle ferrovie di Stato è aperto dal Tesoro sui fondi della tesoreria provinciale un conto corrente in contabilità speciale fino alla concorrenza di otto milioni di lire.

L'Amministrazione si può valere di questo credito per le provviste di materie ed oggetti di consumo deliberate dal Comitato di amministrazione e approvate dal ministro dei lavori pubblici in eccedenza alla dotazione di cui all'art. 7.

Sulle somme prelevate sul conto corrente nel limite degli otto milioni sarà pagato l'interesse medio vigente sui buoni del tesoro.

Le somme prelevate dovranno essere restituite al conto non appena il fondo di dotazione del magazzino sia ricondotto allo stato normale.

(Approvato).

Art. 9.

Il ministro del tesoro, su proposta di quello dei lavori pubblici, provvederà all'Amministrazione delle ferrovie di Stato la somma di lire 65 milioni da servire nell'esercizio finanziario 1905-906:

a) per lavori, forniture, trasporti ed altro occorrenti pel primo impianto della nuova amministrazione; *

b) per la continuazione e il saldo dei lavori e delle forniture in corso al 1° luglio 1905 sulle linee assunte in esercizio dallo Stato;

c) per integrare la nuova Amministrazione della deficienza di manutenzione delle linee e del materiale al 30 giugno 1905, salvo rivalsa verso le Società esercenti;

d) per forniture di materiale disposte fino al 30 giugno 1905, o da disporsi dopo il 1° luglio 1905, sia in relazione agli aumenti di traffico verificatisi negli esercizi finanziari 1903-904 e 1904-905, sia in sostituzione del materiale noleggiato;

e) per provviste, in aumento del patrimonio, di materiale fisso, rotabile e di esercizio, di materiale metallico di armamento occorrente per nuovi binari, e di macchinario di officina,

per i miglioramenti sulle linee e per quelli del materiale che ne aumentino il valore, per nuovi impianti e per l'ampliamento di quelli esistenti, per noleggio di materiale rotabile, e in genere per qualunque spesa urgente di lavori e provviste di carattere patrimoniale.

Per la provvista dei fondi occorrenti l'Amministrazione del tesoro è autorizzata ad assumere mutui dalla Cassa dei depositi e prestiti all'interesse annuo del 3.75 per cento netto per i primi cinque anni, e del 3.50 per gli anni successivi ammortizzabili in 40 anni.

Le somme prese a mutuo saranno iscritte nel bilancio dello Stato e le annualità necessarie per la loro estinzione e relativi interessi saranno iscritte, a partire dall'esercizio finanziario 1906-907, nel bilancio della spesa del Ministero del tesoro, al quale saranno rimborsate dall'Amministrazione delle ferrovie di Stato.

(Approvato).

Art. 10.

L'Amministrazione delle ferrovie di Stato è autorizzata ad assumere a carico del bilancio dell'azienda per l'esercizio 1906-907 impegni di spesa fino alla concorrenza di 30 milioni di lire per forniture di materiale rotabile e di esercizio da consegnarsi dopo il 1° luglio 1906.

Le somme occorrenti saranno fornite dal Tesoro nello stesso modo e con le stesse condizioni di cui al precedente art. 9.

(Approvato).

Art. 11.

Il Governo commetterà all'industria nazionale le nuove ordinazioni di materiale contemplate dai comma *d* ed *e* dell'art. 9 e quelle dell'art. 10 provvedendo che a pari condizioni esse sieno equamente ripartite fra gli stabilimenti congeneri nelle diverse parti del Regno, ferma rimanendo la disposizione dell'art. 16 della legge 8 luglio 1904, n. 351.

Il direttore generale potrà, su conforme parere del Consiglio d'amministrazione e in seguito a deliberazione del Consiglio dei ministri, prescindere dalle gare di appalto e procedere per trattative private, quando ciò sia consigliato dall'interesse dell'amministrazione o per assicurare un'equa ripartizione delle forniture.

Nel caso di collusioni o di altre frodi degli

industriali a danno dell'amministrazione ferroviaria, o quando non sia possibile ottenere dall'industria nazionale prezzi convenienti ed equi, tenuto conto delle condizioni generali del mercato, si potrà, con la osservanza delle forme prescritte nel precedente capoverso, ordinare l'appalto della fornitura all'industria estera.

(Approvato).

Art. 12.

Fin dall'esercizio 1905-906 sarà iniziata la costituzione di un fondo di riserva per le spese impreviste formato col prelevamento del 2 per cento dei prodotti lordi.

Dal fondo di riserva sono prelevate le somme occorrenti per le urgenti necessità di servizio, per le quali non siano sufficienti gli stanziamenti di bilancio e non possano proporsi in tempo le corrispondenti variazioni. Le somme prelevate per spese ordinarie saranno rimborsate al fondo stesso in uno o più esercizi finanziari.

Le prelevazioni di somme dal fondo di riserva per le spese impreviste e la loro iscrizione ai rispettivi capitoli di bilancio o ad un capitolo nuovo, sono fatte per decreto Reale su proposta dei ministri dei lavori pubblici e del tesoro.

I decreti, da pubblicarsi nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno entro dieci giorni dalla loro registrazione alla Corte dei conti, sono comunicati al Parlamento insieme al conto consuntivo.

Fino a che le somme accumulate in questo fondo non abbiano raggiunto il 4 per cento del prodotto lordo medio avutosi nei due anni precedenti, il credito in conto corrente di cui all'articolo 8 può, per servire agli scopi indicati nel presente articolo, essere aumentato delle somme mancanti a completarlo.

Le somme di spettanza del fondo di riserva per le spese impreviste sono versate in conto corrente al Tesoro.

(Approvato).

Art. 13.

Al servizio di ragioneria della nuova amministrazione è affidato il riscontro sulla regolarità dei documenti relativi alle spese e delle rispettive contabilità, il riscontro sulle entrate, sul servizio di cassa, sulla gestione dei magazzini e depositi, sugli inventari, nonchè la tenuta delle scritture delle entrate e delle spese.

La Corte dei conti vigila sulla riscossione delle entrate e fa il riscontro delle spese. Le sue attribuzioni sono esercitate per mezzo di un ufficio speciale presso la direzione generale.

La registrazione preventiva da parte dell'ufficio speciale della Corte dei conti degli impegni delle spese è limitata ai contratti per lavori, forniture ed approvvigionamenti che rappresentano un ammontare superiore alle lire 50,000.

Da tale registrazione preventiva sono esenti i contratti per lavori, forniture ed approvvigionamenti da farsi d'urgenza per assicurare la continuità e regolarità del servizio.

Settimanalmente sono comunicati allo stesso ufficio della Corte dei conti gli elenchi degli impegni di spese assunti senza la registrazione preventiva, compresi quelli assunti d'urgenza, nonchè gli elenchi dei mandati emessi.

I ministri dei lavori pubblici e del tesoro disporranno per i controlli che crederanno opportuni.

(Approvato).

Art. 14.

Per i contratti, approvvigionamenti e lavori occorrenti per l'esercizio e la manutenzione della rete ferroviaria varranno provvisoriamente le norme amministrative e contabili in uso presso le attuali amministrazioni sociali col coordinamento che l'unità del servizio rendesse necessario, tenuto conto delle seguenti disposizioni:

a) l'amministrazione può stipulare a trattativa privata contratti per opere e forniture di qualunque importo quando un'evidente esigenza prodotta da cause imprevedute o dal bisogno di garantire la sicurezza e la regolarità dell'esercizio, non permettano gli indugi del pubblico incanto o della licitazione privata;

b) può, verificandosi le condizioni previste nella lettera a), ordinare la esecuzione di opere senza preventivo progetto regolare;

c) può, per l'acquisto dei carboni, servirsi delle facoltà accordate con l'art. 4 della legge sulla contabilità generale dello Stato, testo unico del 17 febbraio 1884, n. 2016 (serie 3^a), modificato con la legge 14 luglio 1887, n. 4713 (serie 3^a).

Ai contratti per opere e forniture da stipularsi dalla predetta amministrazione ed ai progetti da essa compilati non sono applicabili:

1° le disposizioni degli articoli 322, 337 e 362 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato F, e corrispondenti modificazioni di cui alla legge 15 giugno 1893, n. 294;

2° le disposizioni degli art. 9, 10, 12, 14, 15 e 16 della legge sulla contabilità generale dello Stato.

Per la stipulazione dei contratti dell'Amministrazione delle ferrovie di Stato si applicano le norme stabilite nei contratti delle altre pubbliche amministrazioni dall'art. 11 della stessa legge sulla contabilità generale dello Stato.

(Approvato).

Art. 15.

Le condizioni per i trasporti e le tariffe in vigore sulle ferrovie delle quali lo Stato assume l'esercizio sono provvisoriamente mantenute.

Per le variazioni alle tariffe, che si ritenessero necessarie od opportune, continueranno ad applicarsi le norme ora vigenti.

VIDARI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

VIDARI. La dizione dell'art. 15 è molto indeterminata. Esso dice:

« Le condizioni per i trasporti e le tariffe in vigore sulle ferrovie delle quali lo Stato assume l'esercizio sono provvisoriamente mantenute.

« Per le variazioni alle tariffe, che si ritenessero necessarie od opportune, continueranno ad applicarsi le norme ora vigenti ».

Ora desidero sapere quali siano precisamente queste disposizioni che rimarranno in vigore, se, cioè, quelle delle Convenzioni ferroviarie, se il Codice di commercio od entrambi insieme, e per quanto non sieno tra loro incompatibili. Se così è, sarebbe necessario dirlo; se no, i privati non conosceranno precisamente da quale legge saranno retti i loro contratti di trasporto, e i tribunali non sapranno sempre con precisione applicare la legge. Se noi non diremo ciò, forniremo agli avvocati pretesti continui a cause coll'Amministrazione. Io non propongo nessun emendamento per ragioni evidentissime, che tutti intendono e che a tutti premono; però intendo provocare dai ministri dei lavori pubblici e di grazia e giustizia, una dichiarazione molto esplicita in proposito.

So che nell'altro ramo del Parlamento il mi-

nistro rispose ad una domanda simile a questa. Senonchè, io non conosco il testo nè della domanda, nè della risposta: quindi, perchè *repetita iuvant*, specialmente in questioni di così grave importanza, così aspetto la risposta desiderata.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il ministro dei lavori pubblici.

FERRARIS CARLO, *ministro dei lavori pubblici*. In risposta all'onorevole senatore Vidari non ho che a ripetere al Senato la dichiarazione fatta nell'altro ramo del Parlamento, cioè che le condizioni per il trasporto e tariffe che rimangono in vigore sono quelle sancite dalle convenzioni del 1885, colle conseguenti norme di responsabilità.

VIDARI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

VIDARI. Ringrazio l'onor. ministro della sua risposta, perchè, se le sue dichiarazioni non possono avere, naturalmente, l'effetto di una interpretazione autentica, saranno tuttavia una guida sicura per i magistrati che dovranno applicare la legge.

PRESIDENTE. Se nessun altro chiede la parola, pongo ai voti l'art. 15. Chi l'approva voglia alzarsi.

(Approvato).

Art. 16.

Sulle linee in esercizio all'atto dell'applicazione della presente legge il numero dei treni viaggiatori, rispettivamente portato dall'ultimo orario invernale e dall'ultimo orario estivo, non può essere diminuito.

Per gli eventuali aumenti di treni viaggiatori giornalieri sulle linee in esercizio e per la istituzione di treni in servizio di nuove linee valgono le norme ora vigenti.

Faranno eccezione le linee di accesso al Sempione, per le quali il numero dei treni viaggiatori potrà, in seguito a parere favorevole del Comitato di amministrazione, eccedere i limiti stabiliti dalle norme predette.

Il ministro dei lavori pubblici, per speciali circostanze locali, e per facilitare servizi suburbani, postali e simili, può per alcuni tratti di linea autorizzare treni leggeri o con carrozze automotrici in aggiunta ai treni ordinari.

(Approvato).

Art. 17.

Col 1° luglio 1905 il personale delle tre reti Mediterranea, Sicula e Adriatica per la parte che non concerne le linee Meridionali, salvo il caso del riscatto, passa alla dipendenza dell'Amministrazione autonoma delle strade ferrate dello Stato.

Il Governo ha facoltà di non accettare in servizio dell'Amministrazione delle ferrovie di Stato i funzionari delle Società Mediterranea, Adriatica e Sicula aventi grado di direttore generale, vice-direttore generale e direttore di esercizio.

Il personale stabile ed in prova addetto alle ferrovie esercitate dallo Stato ha il grado, gli stipendi, le paghe, gli avanzamenti, e, compatibilmente con il nuovo assetto dei servizi, le qualifiche e le competenze accessorie stabilite negli ordinamenti delle reti Mediterranea, Adriatica e Sicula, dalle quali rispettivamente proviene; ha pure diritto alla pensione ed ai sussidi secondo le norme degli Istituti di previdenza ai quali è iscritto, e che continueranno provvisoriamente a funzionare con le norme vigenti.

Fino alla unificazione di cui all'art. 22, i funzionari del Regio Ispettorato generale delle strade ferrate addetti alle ferrovie esercitate dallo Stato continuano a far parte del proprio ruolo ed hanno provvisoriamente le qualifiche, indennità e competenze accessorie stabilite dal Comitato di amministrazione.

Se per effetto del nuovo assetto si dovessero sopprimere o ridurre posti coperti da funzionari dei primi tre gradi degli attuali organici delle reti Mediterranea, Adriatica e Sicula, i funzionari che risulteranno in eccedenza, e che l'amministrazione non creda di poter destinare ad altre funzioni, saranno collocati a riposo, se hanno compiuto gli anni di compartecipazione agli Istituti di previdenza previsti dai relativi statuti: in caso diverso saranno collocati in disponibilità per due anni.

L'amministrazione delle ferrovie di Stato ha facoltà di rivedere, entro il secondo semestre dell'anno 1905, e, ove ne sia il caso, non riconoscere le promozioni deliberate entro il primo semestre dello stesso anno dalle Società esercenti le reti Mediterranea, Adriatica e Sicula per i primi quattro gradi.

(Approvato).

Art. 18.

Tutti gli addetti alle ferrovie esercitate dallo Stato, di cui al precedente articolo, qualunque sia il loro grado ed ufficio, sono considerati pubblici ufficiali.

Rimangono in vigore le disposizioni disciplinari e le relative garanzie contenute nei regolamenti allegati al decreto Reale 4 agosto 1902, n. 379, emanato in esecuzione della legge 7 luglio 1902, n. 291.

Coloro che volontariamente abbandonano o non assumono l'ufficio o prestano l'opera propria in modo da interrompere o perturbare la continuità e regolarità del servizio sono considerati come dimissionari e quindi surrogati.

Può però il direttore generale, su parere del Comitato di amministrazione, considerare le condizioni individuali e le speciali responsabilità, applicare, invece un provvedimento disciplinare.

PATERNOSTRO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Prima di lei è iscritto a parlare su questo articolo l'onor. Vidari, al quale do facoltà di parlare.

VIDARI. Molte delle osservazioni che vorrei fare, hanno perduto quasi ogni importanza, perchè di esse hanno già parlato parecchi oratori, che mi hanno preceduto, durante la discussione generale. Quindi mi limiterò soltanto a chiedere all'onor. ministro dei lavori pubblici uno schiarimento: cioè se fra gli addetti alle ferrovie e quindi fra quelli che devono essere considerati ufficiali pubblici, si debbano comprendere anche, per esempio, i lavoratori delle officine, i quali non hanno alcun rapporto, nè contatto col pubblico, e sono addetti solo a speciali servizi interni. A me parrebbe strano che, anche queste persone si dovessero considerare pubblici ufficiali, agli effetti delle leggi penali. Opportuna quindi è la domanda che faccio per chiarire l'equivoco: altrimenti si verrebbe a creare una categoria di persone, le quali si dovrebbero considerare e trattare quali ufficiali pubblici, mentre in esse manca affatto ogni carattere di ufficio pubblico. E ciò costituirebbe una grave ingiustizia.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Paternostro.

PATERNOSTRO. Se l'atmosfera che ne circonda non fosse quella che è, e se un elemen-

tare senso di opportunità e di prudenza non mi sconsigliasse di rinviare, con un emendamento, questo progetto di legge all'altro ramo del Parlamento, io non esiterei a proporre la soppressione dell'ultimo comma di questo articolo. La disposizione dell'art. 18, a mio giudizio, contiene la parte sostanziale della questione ardente che attualmente si dibatte fra il personale ferroviario e lo Stato. Essa contiene delle armi di cui il presidente del Consiglio ha detto che il Governo vuole essere fornito per provvedere alle esigenze dell'avvenire. Ebbene, l'ultimo comma di questo articolo distrugge perfettamente la sostanza della disposizione dello articolo stesso, inquantochè lascia aperta una porta per la quale passeranno tutti coloro che si renderanno colpevoli d'infrazione ai regolamenti. E in qual modo verrà usata questa facoltà eccezionale? Il direttore generale, sul parere del Comitato dell'Amministrazione, considerate le condizioni individuali e le speciali responsabilità, può applicare invece un provvedimento disciplinare: quindi è evidente che di dichiarazioni di dimissioni e di surrogazioni non se ne parlerà più, dato questo comma dell'articolo. Ora io dico che per questo contegno incerto, per avere adoperato sempre armi a doppio taglio, per avere usato debolezza quando si sarebbe dovuto mostrare fermezza noi siamo arrivati a questi ferri corti; ormai noi abbiamo di fronte un esercito formidabile di cento e più mila uomini coraggiosi, abituati ai lavori più rudi, coi quali bisogna fare i conti, e costoro si credono, e realmente sono, appoggiati da un esercito di milioni, che è tutto il proletariato organizzato.

Io non faccio appunto di questo al ministero presente. Fin da quando da quel pulpito si è predicato che la legge era impotente, che non si poteva fare nulla contro l'organizzazione minacciosa delle leghe, perchè ne sarebbe avvenuta una rivoluzione sanguinosa; quando questo, ripeto, si è predicato da quel pulpito, il Governo ha fatto dedizione dell'autorità sua e dell'autorità dello Stato in mano alla piazza. Tutto il resto non è che conseguenza. Ora siamo a questi ferri: l'onorevole presidente del Consiglio ha detto che in tutti i rami della pubblica amministrazione c'è lo sfacelo. Dove andiamo? Noi siamo dunque alla vigilia...

FORTIS, *Presidente del Consiglio, ministro dell'interno...* Non ho detto sfacelo, per carità.

PATERNOSTRO. Qualche cosa di simile, ha detto *disordine* nell'organismo dello Stato che non funziona, ma funziona in sua vece questa vasta e potente organizzazione. Che cosa dovete opporre a questa? La forza materiale? Non avete altro da opporre. Voi venite ora a parlare di indulgenza alla vigilia, quando questi battono la campagna. Depongano le armi, e poi parleremo d'indulgenza. Ecco in che sta l'errore del Presidente del Consiglio, e perchè le spiegazioni che egli ha dato oggi al Senato non mi persuadono punto. D'indulgenza si poteva parlare benissimo, all'indomani della cessazione dello sciopero, ma adesso sembra, ed è, che voi avete fatto queste promesse a condizione che si cessasse dallo sciopero, e la cessazione dello sciopero avviene dopo e per effetto di queste promesse. Dunque da che parte sta la debolezza, la dedizione? Io mi affliggo profondamente, come credo ogni buon italiano si debba affliggere, nel vedere questa povera patria nostra, che costò tanti sacrifici e tante amarezze, discendere molto giù, e, Dio sperda il presagio, forse non sarà lontano il giorno che la vedremo assai a mal partito. (*Rumori*).

Voci: No, no!

PATERNOSTRO. Quelli che dicono no si facciano avanti e rimediino loro a questi guai. Non ho udito finora che chiacchiere, non ho udito che parole, e colla rettorica non si vincono queste difficoltà.

Noi siamo a tal punto, che domani avrete lo sciopero da capo, e tutte le volte che voi dovrete licenziare o dichiarare dimissionario un ferroviere, voi avrete la minaccia dello sciopero, perchè l'esempio li ammaestra che sullo sciopero si passa sopra, e c'è poi l'indulgenza. Quando si arriva a certi estremi non c'è che la forza, e più che la forza materiale vale la reputazione della forza. Ora noi la reputazione della forza non l'abbiamo. Dunque si deve adoperare forza materiale, e questa come si vuol adoperare? Tutte le volte che i nostri bravi soldati sono mandati a fare di questi servizi, per reprimere disordini, la consegna è di farsi bastonare, insultare e via dicendo.

FORTIS, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno.* Di che tempi parla lei?

PATERNOSTRO. Io parlo di quei tempi in

cui si è usata debolezza verso i partiti operai; io ho toccato l'onore. Fortis per quella parte che lo riguarda, per le dichiarazioni di ieri e che oggi ha ripetuto al Senato in modo non difforme da quello con cui erano state divulgate.

Ma la situazione attuale, difficile, scabrosa, è un prodotto di molte cause anche lontane; quando ho detto che si è predicato da quei banchi che non si doveva toccare l'organizzazione operaia...

PRESIDENTE. La prego di attenersi all'argomento.

PATERNOSTRO... non ho inteso di toccar lei, onore. Fortis, perchè allora non era al Governo. Per concludere, dico che trovo una contraddizione tra l'ultimo comma dell'art. 18 e il contesto dell'articolo stesso; se il ministro non trova questa contraddizione, lo spieghi. Io per conto mio avrei proposta la soppressione dell'articolo, ma mi ha trattenuta l'urgenza del momento che mi sconsiglia di rimandare alla Camera una legge di cui noi sentiamo la necessità immediata.

CASANA, *relatore*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CASANA, *relatore*. Non toccherò più l'argomento sul quale è tornato il senatore Paternostro, perchè ritengo che, con l'approvazione dell'ordine del giorno, quell'argomento sia stato completamente esaurito; ma mi soffermo sulla osservazione che egli ha fatto a proposito dell'ultimo comma dell'art. 18. Ebbene, senatore Paternostro, si tranquillizzi; perchè, se l'avviso mio, condiviso dalla Commissione, non è errato, e ho ragione di credere che ciò non sia, la disposizione di quell'ultimo comma vale oggi a rendere praticamente utile gli effetti delle disposizioni del penultimo comma dell'articolo stesso. Di fronte ad uno sciopero, che vuol dire un reato di molte persone, delle quali si ritiene necessaria la permanenza e l'azione per l'esercizio stesso delle ferrovie, ella comprenderà che non sarebbe praticamente utile che tutte abbiano ad essere licenziate; è quindi provvida la disposizione dell'ultimo comma che permetterà appunto di graduare le pene nel senso giustamente invocato dai senatori Cefaly e Paternò, se ben ricordo, e che implicitamente dobbiamo ritenere sia stato incluso nell'ordine del

giorno testè approvato; che si debba cioè essere severissimi sempre contro i sobillatori ed i caporioni di ogni movimento e, se invece è possibile qualche indulgenza, si applichi questa di preferenza a coloro che furono incoscientemente trascinati. Ora l'ultimo comma dell'articolo 18, mentre risponde alla praticità dell'applicazione delle disposizioni penali e disciplinari dell'articolo stesso, risponde anche a questo concetto che è stato manifestamente bene accolto dal Senato.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro di grazia e giustizia.

FINOCCHIARO-APRILE, *ministro di grazia e giustizia e dei culti*. L'onore. senatore Vidari ha notato la opportunità di fare delle distinzioni a proposito della qualifica di pubblico ufficiale che questo articolo estende a tutti gli agenti delle ferrovie. Noi abbiamo voluto prescindere ora da ogni distinzione, e ciò come tutela assolutamente indispensabile del servizio ferroviario. Vero è che il Codice penale prescrive all'articolo 207 che la qualifica di pubblico ufficiale si applica a coloro che esercitano pubbliche funzioni. La giurisprudenza ha però in vario modo giudicato sulla estensione maggiore o minore dell'art. 207 e per un certo periodo fu molto larga nell'attribuire la qualità di pubblico ufficiale. D'altro canto è importante rilevare che nel recente sciopero una parte notevole degli scioperanti appartennero appunto a quelle categorie di agenti ferroviari che, non essendo rivestiti di pubbliche funzioni, non sarebbero a rigor di diritto compresi nell'art. 207 del Codice penale. Per raggiungere lo scopo di prevenire i fenomeni dolorosi da noi deplorati era quindi necessaria la declaratoria contenuta nell'art. 18, che ci mette in condizione di provvedere alle esigenze del servizio pubblico, anche di fronte alla inazione o all'abbandono del servizio da parte di queste categorie di agenti. Altrimenti il grave danno derivante dallo arresto del movimento nelle nostre strade ferrate non sarebbe evitato in avvenire, e contro coloro che l'avessero determinato non vi sarebbe sanzione alcuna. Del resto su questa questione vi sarà modo e tempo di ritornare, se sarà necessario, nell'occasione della legge definitiva che è già all'esame della Commissione della Camera dei deputati. A tale scopo mira anche il disegno di legge al quale ho accennato prima

che fosse chiusa la discussione generale, quello cioè diretto a regolare la questione degli scioperi nei pubblici servizi.

Quanto alla questione riguardante l'ultimo inciso dell'art. 18, alla quale si è riferito col suo discorso l'onor. senatore Paternostro, nulla ho da aggiungere dopo le chiare, convincenti ed esplicite dichiarazioni fatte dall'onor. senatore Casana a nome suo, e dell'Ufficio centrale.

PATERNOSTRO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

PATERNOSTRO. Debbo una brevissima risposta al relatore dell'Ufficio centrale. L'illustrazione che egli ha fatto dell'art. 18 non mi persuade intieramente, poichè egli lo interpreta nel senso che la sanzione sia per i casi di sciopero, vuol dire quando si abbandoni il servizio dalle masse intere. L'articolo non è scritto così, se so ben leggere, l'articolo parla di coloro che volontariamente abbandonano il servizio.

La distinzione che egli fa tra la prima parte dell'articolo e l'ultima, che ritiene un mezzo per provvedere a quei disgraziati che sotto la pressione e le minacce sono trascinati agli scioperi, mi pare non esatta, in quanto che tutto il testo dell'articolo provvede al caso dell'abbandono del servizio fatto tanto da un individuo, quanto da gruppi di individui.

Queste sono le ragioni delle mie osservazioni.

VIDARI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

VIDARI. Non contesto le ragioni di convenienza, a cui ha accennato l'onorevole guardasigilli, per giustificare la disposizione dell'articolo 18. Ma, dico e ripeto, che è strano che si vogliano applicare le disposizioni penali degli ufficiali pubblici a persone che evidentemente tali non sono e non possono essere, perchè non esercitano nessun pubblico ufficio.

PRESIDENTE. Se nessun altro domanda di parlare, pongo ai voti l'art. 18.

Chi lo approva voglia alzarsi.

(Approvato).

Art. 19.

Per l'applicazione dell'imposta di ricchezza mobile agli stipendi e agli assegni personali, goduti dagli agenti ferroviari a carico dell'e-

sercizio di Stato, la classificazione del reddito è fatta ai sensi dell'articolo 54, lett. D, della legge 24 agosto 1877, n. 4021, e dell'articolo 2 della legge 22 luglio 1894, n. 339.

Per il personale attualmente in servizio il quale, per effetto della tassazione in categoria C, gode della esenzione e delle detrazioni di cui all'articolo 55 della citata legge del 1877, l'Amministrazione delle ferrovie di Stato assume a suo carico, conteggiandolo separatamente, il maggior importo dell'imposta che fosse conseguenza della tassazione in categoria D.

Gli assegni corrisposti oltre lo stipendio o la paga giornaliera a titolo di sussidio, indennità e competenze accessorie, sono pagati al personale senza ritenuta per imposta di ricchezza mobile, la quale però sarà conteggiata separatamente dall'Amministrazione delle ferrovie di Stato nella parte ordinaria del suo bilancio e versata in conto entrate delle imposte dirette. Sono esclusi da tale conteggio gli assegni e le indennità che siano concessi in rimborso anche generico o in contemplazione di spese.

(Approvato).

Art. 20.

Agli agenti più anziani, esclusi quelli dei primi cinque gradi dell'Amministrazione delle ferrovie di Stato, i quali, tenuto conto degli ordinamenti in vigore, si trovino, non per demerito, in arretrato nel loro stipendio o paga, saranno assegnati ogni anno, a cominciare dal 1° gennaio 1906, aumenti anticipati non compresi fra quelli previsti nei regolamenti in vigore, per una somma non minore di L. 1,200,000 nel primo anno e per la somma che sarà stabilita con la legge di bilancio in ciascuno degli anni successivi, fino a raggiungere, col cumulo degli aumenti annualmente accordati, l'importo complessivo di lire 3 milioni.

Tali aumenti speciali a favore degli anziani saranno ripartiti secondo norme formulate dal Comitato di amministrazione dopo sentita una speciale Commissione di rappresentanti delle diverse categorie del personale, nominata nel seno di questo con le forme stabilite da un regolamento speciale.

Le predette norme saranno approvate con decreto Reale.

(Approvato).

Art. 21.

Dal 1° luglio 1905 è ammessa a favore della vedova e dei figli minori del partecipante al Consorzio di mutuo soccorso la reversibilità del sussidio continuativo previsto dallo statuto nelle proporzioni e con le norme stabilite per la reversibilità della pensione alla vedova ed ai figli minori del partecipante alla Cassa pensioni.

Per i partecipanti alla seconda sezione del nuovo Istituto di previdenza le somme loro spettanti a termini dello statuto sono, a partire dal primo luglio 1905, commutate in assegni vitalizi o temporanei a favore anche della vedova e dei figli minori nei modi e nelle proporzioni stabiliti nello statuto per i partecipanti alla prima sezione.

Ad assicurare il suindicato trattamento l'amministrazione provvede con aumento del suo contributo, e lo Stato assume a suo carico il disavanzo a tutto il 30 giugno 1905 derivante al Consorzio di mutuo soccorso e alla sezione seconda del nuovo Istituto di previdenza dall'applicazione delle predette disposizioni.

Negli statuti del Consorzio di mutuo soccorso e del nuovo Istituto di previdenza saranno introdotte le modificazioni che conseguono dalla presente disposizione e saranno approvate con la procedura seguita per l'approvazione degli statuti medesimi.

(Approvato).

Art. 22.

Il Governo entro il 2° semestre 1905 farà la revisione delle competenze accessorie e la unificazione delle tabelle organiche del personale proveniente dalle reti Mediterranea, Adriatica e Sicula e dal Regio Ispettorato delle strade ferrate.

L'aumento di spesa derivante dalla revisione e dalla unificazione suddetta non dovrà eccedere la somma annua di un milione di lire.

I detti provvedimenti saranno approvati con decreto Reale, il quale avrà effetto a datare dal 1° gennaio 1906 e sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

(Approvato).

Art. 23.

All'Amministrazione delle ferrovie di Stato saranno affidati gli studi, la direzione e la

sorveglianza dei lavori di costruzioni ferroviarie per conto dello Stato, nonchè la sorveglianza della costruzione di ferrovie concesse alla industria privata giusta le vigenti leggi.

Le spese all'uopo occorrenti saranno rimborsate con i fondi stanziati nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici.

Ai progetti e contratti di lavori e provviste riguardanti le costruzioni ferroviarie per conto dello Stato, affidate all'Amministrazione suddetta, sono applicabili le disposizioni della presente legge.

Il servizio dei contratti relativi ai lavori e alla gestione delle ferrovie, al quale ora provvede il Ministero dei lavori pubblici, passa alla nuova Amministrazione alla quale saranno conseguentemente assegnati, nei limiti richiesti dal servizio stesso, funzionari del suddetto Ministero con i modi e le condizioni di cui agli articoli 17 e 22.

(Approvato).

Art. 24.

Salve le attribuzioni della Regia Avvocatura erariale per le controversie di indole patrimoniale, la difesa delle cause e le consultazioni legali in tutte le controversie che riguardano l'esercizio delle linee di cui all'articolo 1° della presente legge sono affidate all'ufficio legale dell'Amministrazione, al quale però, non meno che al direttore generale, è fatta facoltà di richiedere l'avviso dell'avvocato generale erariale.

Dovrà essere sentito l'avvocato generale erariale ove sorga questione sull'indole della controversia, se patrimoniale o di esercizio, ed in tutte le questioni anche attinenti all'esercizio nelle quali l'interesse dell'Amministrazione ferroviaria si trovi in collisione con quello di altre Amministrazioni dello Stato.

(Approvato).

Art. 25.

Qualora non si addivenga al riscatto delle Meridionali, è data facoltà al Governo di prendere tutti i provvedimenti occorrenti alla tutela degli interessi delle regioni servite dalle linee concesse alla Società per le strade ferrate meridionali.

È fatto obbligo alla Società stessa di con-

sentire al passaggio dei treni dell'Amministrazione delle ferrovie di Stato sul tratto Bologna-Faenza della ferrovia Bologna-Ancona, mediante condizioni e compensi, che in caso di disaccordo saranno stabiliti da tre arbitri inappellabili, dei quali due nominati rispettivamente dalle parti e il terzo dal Presidente della Corte di cassazione di Roma.

Il Governo è pure autorizzato a concorrere, previ accordi con la Società stessa, nella spesa di costruzione del secondo binario sul suddetto tratto di ferrovia da Bologna a Faenza.

BALENZANO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BALENZANO. Nonostante l'ora tarda, mi consenta il Senato pochi minuti, per richiamare la sua attenzione su questo articolo 25.

Il Senato mi darà ragione se io sento l'obbligo di dichiarare che, fautore convinto dell'esercizio privato, voterò in favore del presente progetto di legge, perchè imposto dalla fatale inesorabilità del momento, dolente che, non per colpa dell'attuale Ministero, l'Italia muti il suo regime ferroviario, senza che il Parlamento sia stato messo in grado di discutere e deliberare quale dei due sistemi d'esercizio, quello di Stato o il privato, convenisse adottare.

Dovendosi subire l'esercizio di Stato, reputo però, più che opportuno, necessario che le principali arterie ferroviarie sieno esercitate dallo Stato.

Non è bene che in alcune regioni lo Stato rinunci alla libera e piena disponibilità di un grande fattore di ricchezza e di sicurezza pubblica; e venga a crearvi una condizione inferiore a quella delle altre regioni.

E, tra le arterie principali, ricordo all'onorevole ministro quella che da Otranto mena a Napoli ed a Bologna.

Non è possibile applicare a questa linea ferroviaria il regime delle ferrovie secondarie; confido, quindi, che il Governo troverà eque condizioni, equi patti, perchè lo Stato possa esercitare anche le linee principali delle provincie meridionali. Ma, per il caso che a questo non si potesse riuscire, perchè gravi sarebbero i sacrifici dello Stato, io trovo provvida la disposizione dell'art. 25 del progetto di legge in discussione.

Per effetto di questo articolo, il Governo si

riserva di prendere i provvedimenti opportuni per la tutela degli interessi delle regioni attraversate da ferrovie che non sono dello Stato. Però, in relazione a questa tutela, mi permetto richiamare l'attenzione del Governo su tre questioni speciali.

La prima è stata già accennata dal senatore Roux. Con l'art. 15, su cui ha parlato il senatore Vidari, sono rispettate le condizioni dei trasporti e le tariffe ora in vigore.

Ma quale sarà la condizione delle provincie meridionali, nel caso che le ferrovie debbano continuare ad essere esercitate colà dalla Società, per non essere stato possibile il riscatto? L'onorevole ministro, rispondendo al senatore Roux, ha detto che il Governo non ha intenzione di far guerra alla Società per le strade ferrate meridionali, nel caso di non riscatto, ma di prendere, in tale evento, i provvedimenti occorrenti alla tutela degli interessi delle regioni meridionali.

Permetta l'onorevole ministro dei lavori pubblici che io dica non potermi accontentare di questa dichiarazione molto vaga, per le ragioni che esporrò.

In Italia, oltre le tariffe generali, le quali ora sono molto più vantaggiose di quelle applicate fino al 1884, si sono creati, per la legge del 1902, vantaggi speciali per le provincie meridionali, in particolar modo con la differenzialità delle tariffe ed il cumulo delle percorrenze. Intende l'onorevole ministro dei lavori pubblici che, qualora sulle ferrovie meridionali, specialmente per alcune linee, sulle quali non è possibile la concorrenza, fossero ripristinate le tariffe in vigore nel 1884, tutti gli attuali vantaggi scomparirebbero.

Domando quindi con franchezza: il Governo, nel caso che non abbia potuto procedere al riscatto, troverà modo che nessuno dei vantaggi, assicurati dalle disposizioni vigenti, sia tolto alle provincie meridionali?

E questa è una prima interrogazione, alla quale mi auguro avere una risposta esplicita dall'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Vi è una seconda questione, quella del personale. Ognuno comprende che è la parte più tormentosa del problema ferroviario.

Dobbiamo al buon senso delle popolazioni e di una parte dei ferrovieri, ai provvedimenti energici del Governo, se oggi possiamo affer-

mare che certi sforzi sono rimasti inani e non rappresentano che un insuccesso completo degli organizzatori di uno sciopero che è già finito. Ma guai, o signori, se noi crediamo finita oggi anche la questione!

Ho notato che nel progetto presentato, in forza dell'articolo 27, si applica anche ai funzionari facenti parte delle Compagnie private la disposizione dell'articolo 18, che riconosce pubblici ufficiali tutti gli addetti alle ferrovie dello Stato.

Sta benissimo: ma vi sono poi gli articoli 19 e seguenti, che concedono altri vantaggi agli agenti delle ferrovie dello Stato, per esempio, quello relativo all'applicazione della tassa di ricchezza mobile.

Domando al Governo se intenda che siano estesi tali vantaggi anche agli agenti che, in caso di non riscatto, resteranno alla dipendenza della Società per le ferrovie meridionali; potranno questi agenti essere trattati allo stesso modo di quelli addetti alle ferrovie dello Stato? Pensi il Governo a ciò; si tratta di un argomento molto grave.

Se si dovesse dal primo luglio creare una disparità di trattamento fra gli agenti delle ferrovie meridionali e quelli delle ferrovie di Stato, s'andrebbe probabilmente incontro ad una nuova agitazione, della quale il Governo dovrebbe rispondere.

Comprendo le difficoltà in cui si troverà l'onorevole ministro dei lavori pubblici nel dover ripartire il personale, al 1° luglio, per assegnarne parte alle ferrovie di Stato e parte a quelle della Società per le ferrovie meridionali; ma, se da quel primo giorno sarà creata una condizione disuguale, temo che si darà motivo ad una agitazione molto grave nelle provincie servite dalla Società.

La terza questione si riferisce alla seconda parte dell'art. 25, nel quale è detto che « è fatto obbligo alla Società stessa di consentire al passaggio dei treni dell'Amministrazione delle ferrovie di Stato sul tratto Bologna-Faenza della ferrovia Bologna-Ancona mediante ecc. ». Indubitatamente il tratto indicato è molto importante; ma l'onorevole ministro sa che noi abbiamo nelle ferrovie meridionali dei tronchi di una importanza forse maggiore. Ora io vorrei sapere se l'obbligo fatto alla Società con l'art. 25 sarà limitato a quel tratto ovvero si estenderà

ad altri dei quali non si parla nella seconda parte dell'articolo 25.

A me pare che anche per il tratto Castellammare Adriatico-Sulmona debba essere obbligatorio il passaggio dei treni, in modo da non togliere la facilitazione che noi abbiamo data alle comunicazioni tra le Puglie e la Capitale; se non fosse consentito anche su quella linea il servizio cumulativo, si verrebbe a creare una condizione di inferiorità per alcune regioni.

Come sa l'onorevole ministro, questa questione riguarda sempre il caso nel quale non fosse possibile il riscatto delle ferrovie meridionali. Ma, a proposito di riscatto delle strade ferrate meridionali, ho letto essersi affermato in questi giorni che il ministro dei lavori pubblici nel 1903 aveva preparato l'atto di disdetta alla Società per quelle ferrovie allo scopo di eseguirne il riscatto; che trovò ostacolo nel presidente di una Commissione nominata dal ministro del tesoro per lo studio dei riscatti; che, a togliere l'ostacolo, propose la soppressione della Commissione; e che la proposta fu respinta, prima fieramente da quell'animo mite del collega del tesoro, e poi dal Consiglio dei ministri, innanzi al quale era stata portata.

Mi rivolgo all'onorevole ministro dei lavori pubblici pregandolo di dire al Senato che cosa vi sia di vero in coteste affermazioni.

Per quanto io sappia, non era stato nè poteva essere stato preparato nel 1903 alcun atto di disdetta per il riscatto, per la ragione semplicissima che, come è noto a chi si sia appena occupato di queste cose, il compianto onor. Zanardelli era avversario convinto dello stato proprietario ed esercente delle ferrovie ed avrebbe a malincuore subito il riscatto delle strade ferrate meridionali solo quando si fosse dovuto ricorrere all'esercizio di Stato. Ed il ministro dei lavori pubblici del 1903, in un discorso pronunciato alla Camera dei deputati nel giugno dello stesso anno, disse precisamente che del riscatto delle strade ferrate meridionali non era da occuparsi che nel caso di esercizio di Stato. Ognuno sa che il Ministero Zanardelli cadde per la grave infermità del suo capo, quando stava trattando, con speranza di riuscita, per fare nuove Convenzioni con le Società. È quindi assurdo che si potesse preparare una disdetta per il riscatto, quando a questo riscatto si opponevano le trattative in corso per nuove Conven-

zioni. Quindi il ministro dei lavori pubblici di quel Ministero non trattò mai, nè per iscritto, nè verbalmente, per il riscatto con la Società delle Meridionali. E l'attuale ministro dei lavori pubblici può assicurare se ha trovato negli atti del suo Ministero la preparazione della asserita disdetta del 1903 alla Società per le ferrovie meridionali, e se ha saputo della proposta mandata al ministro del tesoro per la soppressione della Commissione per i riscatti. Solo l'onor. Di Broglio potrebbe dire se egli ebbe occasione di respingere fieramente la proposta. E l'onorevole presidente del Consiglio potrebbe essere cortese di dichiarare se dai verbali dei Consigli dei ministri risulti che sia stata mai, non dico respinta, ma soltanto proposta la soppressione di quella Commissione. Sono sicuro che egli non potrà affermare ciò, perchè non è mai esistito, nè poteva esistere in quanto che la Commissione, nominata per atto del ministro del tesoro, senza il parere del Consiglio dei ministri, poteva essere sciolta per nuovo decreto dello stesso ministro, senza il consenso di quel Consiglio. E, poi, perchè il ministro dei lavori pubblici d'allora avrebbe dovuto sentire la necessità di sbarazzarsi di una Commissione, la quale, come a tutti è noto, era, in maggioranza, favorevole al riscatto, e quindi sarebbe stata d'accordo con lui nel caso che avesse voluto procedervi?

Non si fece quindi nessuna proposta, nè poteva farsi per le inesorabili condizioni di cose.

Di vero vi è quanto segue: Il ministro del tesoro, onor. Boselli, nel 1900 creò una Commissione di suoi funzionari (di cui nominò a presidente, come avviene quasi sempre in tutti i Ministeri, il sottosegretario di Stato per il tesoro) perchè studiasse la questione dei riscatti. La Commissione, presieduta sempre dalla stessa persona, sebbene non fosse più sottosegretario di Stato, prolungava i suoi lavori per ragioni che non è necessario dire. Lo stesso è avvenuto per la Commissione che studia l'ordinamento ferroviario dal 1890; la quale chiese ed ottenne proroghe di mesi e mesi e, come sapete, non presentò che molto tardi qualche relazione.

Ed oggi, ancora oggi, quando la Camera ha già deliberato ed il Senato delibera sull'esercizio ferroviario, quelle Commissioni funzionano e studiano. (*ilarità*).

Vi furono doglianze di deputati alla Camera

contro il ritardo dei lavori ed il ministro dei lavori pubblici nel giugno 1903 rivolse vive preghiere al presidente delle Commissioni perchè ultimasse i lavori, avendo bisogno il Parlamento di averne le conclusioni.

L'invito di quel ministro dei lavori pubblici ebbe un solo risultato: la Commissione dei riscatti si divise in due parti, il Presidente con la minoranza da un lato, la maggioranza dall'altro. In tutte le Commissioni del mondo si capisce che la maggioranza decide e la minoranza, se crede, espone con relazione separata le ragioni del dissenso; ma il Presidente di quella per i riscatti, poichè la maggioranza era contro di lui, non convocò più la Commissione; e questo è anche un modo di regolare una questione. (*Si ride*). Ma i membri dissidenti della Commissione, non più riunita, trovarono un altro modo per dimostrare il lavoro fatto in un lungo periodo. I giornali pubblicavano delle dissertazioni degli uni contro gli altri commissari, dicendo le ragioni pro' e contro il riscatto.

Per queste continue pubblicazioni, in giornali politici, il capo dell'Ispettorato si rivolse al ministro del tempo, facendo rilevare il grave danno che ne derivava agli interessi dello Stato, perchè le Società venivano a conoscenza degli argomenti che si adducevano in favore e contro il riscatto; e, d'ordine del ministro, preparò sull'argomento una lettera diretta al ministro del tesoro. Non ho presente il complesso della lettera, ma ho potuto ricordarne in questi giorni le linee principali.

In quella lettera si richiamava l'attenzione del ministro del tesoro sulle pubblicazioni che si facevano sui giornali; si deplorava che i Commissari portassero, in modo tendenzioso, in dominio del pubblico informazioni e notizie che non potevano non pregiudicare l'interesse dello Stato; si aggiungeva che, avendosi a sospettare che quelle pubblicazioni fossero ispirate da qualcuno dei funzionari governativi facenti parte della Commissione, si deplorava che essi, mancando alla riservatezza imposta dal loro dovere, offrirono armi alla Società per intralciare o menomare le ragioni del Governo in occasione di un eventuale riscatto, e si lasciava al savio e competente apprezzamento del ministro del tesoro di vedere se e quali provvedimenti fossero a prendersi perchè in avvenire non avessero più a verificarsi i lamentati incon-

venienti, e di considerare se, allo stato delle cose, mancasse la ragione di mantenere una Commissione che da più di tre anni avrebbe dovuto esaurire il proprio mandato e che, invece di adunarsi e deliberare, preferiva darsi a inopportune e dannose pubblicazioni sui giornali.

Ora non so se devesi a quel tale disordine, che oggi l'onorevole Presidente del Consiglio accennava essere in tutti gli Uffici pubblici o in alcuni di essi, il fatto che qualcuno (e di ciò non mi dolgo) ha voluto offrire al dominio del pubblico una lettera, e da questa è piaciuto ad altri stralciarne un frammento per affermare, non so se in buona fede, che si voleva sopprimere una Commissione, mentre la lettera era fatta contro funzionari mancanti al loro dovere, qualora vi fossero stati; funzionari che, non so quanto giustamente, furono recentemente accusati di essere acquisiti alla Società, per essere favorevoli al riscatto. Cosicché una lettera e una proposta contro persone favorevoli al riscatto, viene travisata come un mezzo diretto a togliere un ostacolo ad esso, quasi che potesse essere un ostacolo una Commissione, la quale era in maggioranza favorevole al riscatto.

Facciamo bene a gridare contro i ferrovieri, contro coloro che sovvertono le inconscie plebi, ma è pur atto deplorabile e sovversivo, forse fatale, quello di chi si propone, o senatori, di demolire uomini politici onesti, anche con mutilazione di pubblici documenti. (*Approvazioni*).

Conchiudo ricordando al ministro dei lavori pubblici la preghiera di voler informare il Senato se lo stato delle cose sia diverso da quello da me esposto. (*Approvazioni generali - Molti senatori ed alcuni ministri si congratulano con l'oratore*).

COLOMBO, *della Commissione*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

COLOMBO, *della Commissione*. Non posso che approvare quanto il senatore Balenzano ha detto circa i provvedimenti necessari per tutelare gli interessi delle regioni servite dalle linee concesse alla Società delle ferrovie meridionali; ma, a questo proposito, io desidererei che l'onorevole ministro dei lavori pubblici mi chiarisse un dubbio, venutomi leggendo il primo comma dell'art. 25, assicurandomi, come credo che farà, che i provvedimenti dei quali si tratta, do-

vranno esser tali da rispettare le clausole contrattuali; e tanto più credo che così si debba interpretare il primo comma, perchè nel secondo comma, trattandosi appunto di altre facoltà chieste dal Governo, si dice che quanto si domanda deve formar oggetto di speciali accordi.

Prendo occasione da questa domanda di chiarimento che, forse del resto è superflua, per chiedere al Senato il permesso di manifestare un mio sentimento. Premetto che io non appartengo a nessuna delle Società esercenti le reti italiane, per cui nessun interesse mi lega con esse; ma noi stiamo oggi per votare la fine immediata o prossima di queste Società, e perciò pare a me doveroso che da quest'Aula si elevi una voce la quale renda loro quell'omaggio che si rende ai morituri. Voglia dunque il Senato concedermi di esprimere la mia personale convinzione, che le Società, che hanno esercitato le reti ferroviarie italiane, hanno sempre lealmente e onoratamente adempiuto ai loro doveri, e che il Paese deve loro essere grato, perchè, malgrado le difficoltà provenienti da un contratto di esercizio non del tutto perfetto, esse hanno contribuito, nel miglior modo che per loro si poteva, a favorire lo svolgimento e il progresso della economia nazionale. (*Approvazioni*).

FERRARIS CARLO, *ministro dei lavori pubblici*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FERRARIS CARLO, *ministro dei lavori pubblici*. Il senatore Balenzano mi ha rivolto un doppio ordine di domande e sono domande molto importanti e molto delicate: quindi mi consentirà il Senato che io risponda ad esse in modo chiaro ed esplicito per togliere via qualsiasi dubbio.

Sul riscatto delle strade ferrate Meridionali, è noto al Senato, perchè ha approvato il relativo disegno di legge, che noi abbiamo domandato una proroga fino al 20 maggio per la diffida che è necessaria ove si vogliano riscattare le linee di proprietà di quella Società: se non si fa questa diffida, il riscatto non potrebbe avvenire che nel 1912. Ora noi dobbiamo studiare l'argomento e ponderarlo in tutte le sue parti.

Fra gli elementi che dobbiamo in modo particolare studiare per risolverci in favore o contro il riscatto, due questioni, oltre la questione

finanziaria, si presentano e sono proprio le due questioni a cui ha accennato l'onor. Balenzano, quella delle tariffe e quella del personale. Quindi io non potrei oggigiorno dichiarare quel che noi faremo rispetto a questi due argomenti; li risolveremo quando tratteremo il problema nel suo complesso. Se ci decideremo per il riscatto, queste questioni delle tariffe e del personale vengono eliminate: se non ci decideremo per il riscatto, sarà perchè avremo trovato il modo che quelle provincie non siano danneggiate dalla mancanza di questa operazione (*Approvazioni*) e quindi io domando su questo punto un voto di fiducia al Senato.

Rispondo, prima di passare ad altro, alla questione mossa dall'onor. Colombo, se noi rispetteremo i diritti acquisiti delle Società. Probabilmente l'onor. Colombo non ha avvertita la dichiarazione già fatta al senatore Roux allorchando mi ha rivolte le sue interrogazioni: proprio su questo punto ho detto che vogliamo rispettare i diritti acquisiti e non vogliamo metterci in guerra con le Società, ma desideriamo venire ad accordi e credo che le Società, a cui l'onor. Colombo ha tributato il suo omaggio, vorranno stringere la mano che loro stendiamo per definire anche queste questioni per il bene del paese, per il bene dell'economia nazionale.

Vengo alle altre questioni sollevate dall'onorevole Balenzano.

Orbene, sopra il primo punto, cioè se esista un atto con cui si preparava la diffida alla Società delle Meridionali per il riscatto, dichiaro che avendo dovuto prendere cognizione degli atti compiuti prima della nostra venuta al potere, rispetto a questo problema del riscatto delle Meridionali, io di quel documento non ho trovato traccia. Si sono fatti studi nell'ordine economico, amministrativo e finanziario; questi studi vennero fatti sotto i precedenti Ministeri e sono continuati alacramente sotto il nostro, perchè ora dobbiamo concludere, ma questi non sono atti di diffida.

Sulla seconda questione l'onor. Balenzano ha detto le cose in termini esatti e veritieri.

Egli aveva, perchè il ministro, cui si allude è lui (*ilarità*), egli aveva visto pubblicazioni sopra giornali che contenevano notizie dovute ad eventuali indiscrezioni, e credette di richiamare l'attenzione del ministro del tesoro sopra queste pubblicazioni che si attribuivano a fun-

zionari del tesoro: lo fece sulla fine dell'ottobre 1903.

Quindi da questo lato non ha fatto altro che compiere un atto di lodevole preveggenza, perchè quelle pubblicazioni potevano compromettere le risoluzioni del Governo. Ma l'onor. Balenzano aggiunse allora anche la seguente osservazione. C'era una Commissione la quale doveva aver conchiusi già da anni i suoi lavori, mentre invece non concludeva mai ed era la Commissione dei riscatti. Egli da buon amministratore, e nel timore poi che questa Commissione avesse più tardi presentate risoluzioni in contrasto colle decisioni del Governo, ha domandato al ministro del tesoro se fosse proprio conveniente conservare ancora una Commissione la quale da tre anni non aveva trovato modo di concludere; e questo atto a me pare che sia stato opportuno da parte di un ministro.

Dunque l'onor. Balenzano non fece altro che richiamare l'attenzione del ministro del tesoro sopra quella che chiameremo inerzia della Commissione. Ma il ministro del tesoro ha fatto alcuna contro osservazione? A me non risulta, e quando si è detto, che il ministro del tesoro aveva respinto sdegnosamente le proposte fatte dal ministro dei lavori pubblici, si è probabilmente preso un equivoco pel seguente motivo. Al principio dello stesso mese, cioè prima della lettera dell'onor. Balenzano, il ministro del tesoro alla sua volta aveva avvertito il ministro dei lavori pubblici che vi era un'altra Commissione che da alquanto tempo doveva decidere e che non aveva ancora deciso e richiamava l'attenzione del ministro dei lavori pubblici sulla opportunità o meno di conservare quest'altra Commissione. (*Commenti, conversazioni*).

Era la Commissione dei disavanzi degli Istituti di previdenza del personale ferroviario.

Si era anche qui nella questione ferroviaria: e pare proprio che questa benedetta questione ferroviaria venga a mettere tutte le Commissioni in condizioni tali da non poter prendere prontamente delle risoluzioni nell'interesse dello Stato e dell'economia nazionale. (*Conversazioni, commenti*).

Ripeto che l'onorevole senatore Balenzano ha messo le cose nella giusta loro luce. Se il Senato desidera da me altri schiarimenti son pronto a darli, però mi pare di aver esposto

sufficientemente quanto avvenne, e presentati al Senato tutti gli elementi per giudicare. (*Commenti*).

BALENZANO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BALENZANO. Ho domandato di parlare unicamente per rendere le maggiori grazie all'onorevole ministro per la cortesia con la quale ha voluto rispondere alla mia domanda e per la chiarezza con la quale ha esposto quanto m'interessava fosse conosciuto dal Senato.

PRESIDENTE. Pongo ai voti l'art. 25.

Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(Approvato).

Art. 26.

Le carte di libera circolazione ed i biglietti per un solo viaggio in servizio non possono concedersi che al personale dell'Amministrazione delle ferrovie di Stato ed a quello governativo d'ispezione delle ferrovie, in quanto lo richieda il servizio a cui ciascuno è addetto, ed ai funzionari dello Stato, i quali, per ragioni d'ufficio in dipendenza dei rapporti con la ferrovia, debbono compiere frequenti viaggi.

I biglietti per un solo viaggio non possono essere concessi che al personale dell'Amministrazione delle ferrovie di Stato ed a quello governativo d'ispezione delle ferrovie ed alle rispettive famiglie, con le norme da approvarsi dal regolamento.

I funzionari che rilasciano a persone diverse da quelle sopraindicate, carte di libera circolazione, biglietti di servizio o biglietti gratuiti o semigratuiti sono puniti con la sospensione dall'ufficio e dallo stipendio da dieci giorni ad un mese, ed hanno l'obbligo di rifondere il danno derivato dalla indebita concessione. Nel caso di recidiva l'ammenda per il danno arrecato è elevato al doppio. Queste disposizioni punitive sono da applicarsi per ogni caso in via disciplinare ed amministrativa, senza pregiudizio dell'azione penale.

Gli scambi di biglietti con altre amministrazioni ferroviarie e con società di navigazione, sono stabiliti per decreto Reale, tenuto conto della rispettiva loro importanza.

Ogni altra concessione di biglietti gratuiti e quella dei biglietti semi-gratuiti sarà rego-

lata con Decreto Reale da presentarsi al Parlamento entro l'anno corrente per essere convertito in legge.

(Approvato).

Art. 27.

La prima parte dell'articolo 18 si applica anche agli addetti alle ferrovie concesse ad imprese private.

Si applicano ad essi le altre disposizioni del predetto articolo, ove nei rispettivi regolamenti manchino prescrizioni analoghe e gli ordinamenti delle imprese assicurino al personale un equo trattamento.

CAVALLI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CAVALLI. Prendendo occasione da questo articolo 27 e ricordando la promessa fatta dal ministro dei lavori pubblici di presentare entro maggio la legge per regolare le altre ferrovie, lo interesso vivamente a presentarla nei primi giorni della ripresa dei lavori parlamentari, perchè possa essere così tolta ogni incertezza al personale di quelle ferrovie. Accenno più specialmente a quello della Società veneta, che anche in questi giorni ha dato esempio del come sappia adempiere correttamente al suo dovere.

FERRARIS C., *ministro dei lavori pubblici*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

FERRARIS C., *ministro dei lavori pubblici*. Avverto l'onorevole senatore Cavalli che ho preso impegno all'altro ramo del Parlamento di presentare un disegno di legge che regoli l'ordinamento per le linee della Società veneta. Naturalmente, se si addiverà a qualche convenzione con la Società veneta, provvederò anche perchè si faccia al personale quel trattamento che è stato, del resto, sempre fatto dalla Società veneta, quantunque ad essa manchi un organico. Prendo perciò atto delle osservazioni fatte dall'onorevole Cavalli.

CAVALLI. Ringrazio.

PRESIDENTE. Se non si fanno osservazioni pongo ai voti l'articolo 27. Chi lo approva voglia alzarsi.

(Approvato).

Art. 28.

L'esercizio di Stato delle ferrovie sarà fatto per mezzo di una Amministrazione autonoma al cui ordinamento definitivo sarà provveduto entro l'anno 1905 con apposita legge.

(Approvato).

PRESIDENTE. Questo disegno di legge sarà ora votato a scrutinio segreto.

Proposta del senatore Tassi per l'esercito e per l'armata.

TASSI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

TASSI. Non so se effettivamente lo sciopero sia cessato, se sia per cessare stasera, se cesserà domani; quello che so certamente si è che durante questo periodo doloroso di sciopero ci fu una classe di cittadini che prestò un servizio veramente ammirevole nell'interesse della pubblica incolumità e pel più sicuro funzionamento di tutte le linee ferroviarie: alludo ai nostri bravi soldati... (*applausi*)... ai soldati di terra e di mare ed anche agli altri corpi militarizzati che si comportarono in un modo superiore ad ogni elogio. (*Vivissime approvazioni*).

In questi giorni in cui si voleva impedire al sangue economico di circolare nelle arterie e nelle vene della Nazione, le famiglie di quanti erano costretti a viaggiare trepidavano per la vita dei loro cari, esposta ai più gravi pericoli e soltanto protetta dalla vigilanza del nostro esercito.

Pensando a queste trepidazioni, che furono sventate per l'abnegazione delle nostre truppe di terra e di mare, io credo di farmi interprete del sentimento unanime del Senato, mandando loro il nostro vivissimo e riconoscente saluto. (*Applausi prolungati*).

PEDOTTI, *ministro della guerra*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

PEDOTTI, *ministro della guerra*. Ringrazio vivamente l'onore senatore Tassi del pensiero che ha rivolto in questa circostanza ai nostri soldati.

Nel mattino del giorno 17, cioè poche ore dopo che si seppe come lo sciopero aveva avuto un principio di esecuzione, tutte le stazioni fer-

roviarie, da Susa a Trapani, tutte le principali linee si trovarono presidiate, alla stessa ora, nello stesso momento; i treni che dovevano viaggiare ebbero tutti pronta la loro scorta.

L'esercito ha l'alta coscienza di aver reso in questi giorni un non lieve servizio al paese, come è suo costume di rendere, come è nella sua natura, come è nella sua stessa istituzione. Per certo l'esercito sarà infinitamente grato al Senato di questa nuova prova di affetto che oggi questo alto Consesso gli vuole dare. (*Vive approvazioni*).

MIRABELLO, *ministro della marina*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

MIRABELLO, *ministro della marina*. Ringrazio l'onore Tassi delle parole che ha detto in onore della R. Marina; ed esprimo al Senato tutta la mia riconoscenza per la solenne dimostrazione che ha voluto rivolgere agli ufficiali ed ai marinai da me dipendenti, a nome dei quali non ho altro da dire che essi sono ben lieti di avere fatto anche in questa occasione niente altro che il loro dovere. (*Approvazioni vivissime*).

PRESIDENTE. Io propongo che il plauso del Senato per l'esercito e la marina sia comunicato ufficialmente ai ministri della marina e della guerra, affinché essi lo partecipino ai nostri prodi soldati di terra e di mare. (*Approvazioni. Applausi*).

Metto ai voti questa proposta.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

È approvata per acclamazione.

Votazione a scrutinio segreto.

PRESIDENTE. Ora si procederà alla votazione a scrutinio segreto del disegno di legge testè votato per alzata e seduta.

Prego il senatore, segretario, Taverna a voler procedere all'appello nominale.

TAVERNA, *segretario*, fa l'appello nominale.

Chiusura di votazione.

PRESIDENTE. La votazione è chiusa. Prego i senatori segretari di voler procedere alla numerazione dei voti.

(I senatori segretari fanno lo spoglio delle urne).

Comunicazione.

PRESIDENTE. Mentre si fa lo spoglio dei voti do lettura al Senato del seguente telegramma pervenutomi da Venezia:

« L'altissimo onore che deriva a Venezia dall'intervento del Senato italiano alla inaugurazione della VI esposizione internazionale d'arte, conforta la città delle lagune adriatiche a continuare nella sua azione vivificatrice nel campo dell'arte mondiale convinta di far opera degna della patria italiana. Di questo consenso del Senato ai propositi suoi, Venezia serberà sempre grata, reverente memoria, e, mentre ringrazia V. E. di averle comunicata l'ambita notizia, La prega a mio mezzo di farsi interprete presso il Senato delle sue azioni di grazie. V. E. poi mi obbligherà se vorrà favorirmi notizie sul giorno ed ora arrivo della onorevole Delegazione. Devoti rispetti.

« Sindaco GRIMANI ».

Auguri del Presidente.

PRESIDENTE. Onorevoli senatori, auguro a tutti i colleghi buona Pasqua e credo interpretare il sentimento di tutti, mandando un saluto ed un augurio all'illustre nostro Presidente Canonico, che temporaneamente è assente da Roma e non ha potuto presiedere a queste sedute. (*Approvazioni vivissime ed applausi*).

FORTIS, *Presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Il Governo si associa di gran cuore alla proposta dell'egregio vice-Presidente. (*Approvazioni*).

CAVALLI. Sicuro di farmi interprete dei sentimenti del Senato, mi associo alla proposta del senatore Codronchi, ed anche a lui, nostro vice-presidente, auguro, a nome dei colleghi, la buona Pasqua. (*Approvazioni vivissime*).

Risultato di votazione.

PRESIDENTE. Proclamo il risultato della votazione a scrutinio segreto sul disegno di legge: « Provvedimenti per l'esercizio di Stato delle ferrovie non concesse ad imprese private »:

Senatori votanti	117
Favorevoli	109
Contrari	8

Il Senato approva.

Essendo esaurito l'ordine del giorno, dichiaro sciolta la seduta; i signori senatori saranno convocati a domicilio (ore 19.15).

Licenziato per la stampa il 26 aprile 1905 (ore 20).

F. DE LUIGI

Direttore dell'Ufficio dei Resoconti delle sedute pubbliche.