

CXLVII

TORNATA DEL 17 DICEMBRE 1906

Presidenza del Presidente **CANONICO**.

Sommario. — *Votazione a scrutinio segreto* — Il senatore Pagano svolge una sua proposta di legge per modificazioni all'art. 3, n. 5, della legge 12 dicembre 1875, n. 2837, nonché alle norme regolatrici della competenza delle sezioni unite della Cassazione di Roma in rapporto delle altre Cassazioni — Dichiarazioni al riguardo del ministro Gallo ed osservazioni del senatore Borgnini — Il senatore Pagano riduce al solo articolo 1 la sua proposta di legge, ed il Senato ne vota la presa in considerazione — Il disegno di legge è rimandato agli Uffici — Il senatore Casana svolge un'interpellanza al ministro dei lavori pubblici per sapere con quali provvedimenti immediati s'intenda avviare il servizio ferroviario ad un andamento che possa corrispondere alle esigenze del movimento economico del paese — Anche il senatore Maragliano svolge un'interpellanza allo stesso ministro dei lavori pubblici, circa le odierne condizioni dei servizi ferroviari — Risposta del ministro dei lavori pubblici ai due senatori interpellanti, e loro repliche — Le interpellanze sono esaurite — Risultato di votazione.

La seduta è aperta alle ore 15 precise.

Sono presenti il Presidente del Consiglio, ministro dell'interno, ed i ministri della marina, dei lavori pubblici, di grazia, giustizia e dei culti, della guerra, della pubblica istruzione, delle poste e dei telegrafi.

ARRIVABENE, segretario, dà lettura del processo verbale della tornata precedente, il quale è approvato.

Votazione a scrutinio segreto.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la votazione a scrutinio segreto del disegno di legge sullo « Stato di previsione della spesa per l'esercizio finanziario 1906-907 ».

Prego l'onorevole senatore segretario Taverna di procedere all'appello nominale.

TAVERNA, segretario, fa l'appello nominale.

PRESIDENTE. Le urne rimangono aperte.

Svolgimento di una proposta di legge d'iniziativa del senatore Pagano: « Modificazioni all'articolo 3, n. 5 della legge 12 dicembre 1875, n. 2837, non che alle norme regolatrici della competenza delle Sezioni unite della Cassazione di Roma, in rapporto alle altre Cassazioni ».

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di una proposta di legge d'iniziativa del senatore Pagano: « Modificazioni all'art. 3, n. 5 della legge 12 dicembre 1875, n. 2837, non che alle norme regolatrici della competenza delle Sezioni unite della Cassazione di Roma, in rapporto alle altre Cassazioni ».

Il senatore Pagano ha facoltà di parlare per svolgere la sua proposta.

PAGANO. Onorevoli colleghi. La proposta che io presento al Senato è piccola, e mi è stata suggerita dalla lunga esperienza, la quale ha ingenerato in me una forte convinzione della urgenza del provvedimento.

Se non che prima di esporre brevemente le ragioni, che hanno motivato questa mia iniziativa, credo, benchè io sia per sistema alieno dagli esordi, credo sia necessario premettere un po' di storia.

Parrà forse inopportuno, in fatti, il momento per presentare una riforma dell'istituto della suprema Corte di Roma, quando si ha la fortuna, e lo dico senza adulazione, di avere un guardasigilli, che interprete della coscienza generale, ha già presentato all'altro ramo del Parlamento un poderoso progetto di riforme, appunto, dell'ordinamento giudiziario ed in ordine alle competenze.

Alcuni, ripeto, faranno l'obbiezione, che io ho fatto a me stesso, circa il momento non bene scelto; ma io, forte della mia convinzione, non soverchiamente tenace, ma amoroso delle idee che mi sembrano buone, e tormentato dal pensiero della utilità e della convenienza delle proposte che ora andrò ad esporre ed a mio parere urgentissime, dichiaro per conto mio che le stesse proposte non sono assolutamente inopportune. Ed è ben chiaro, perchè una grande riforma deve percorrere una via non breve, ed è bene che la percorra, dovendo essere maturata con grande studio, mentre la mia piccola riforma non pregiudica nessuna delle grandi linee del progetto proposto dal guardasigilli.

D'altronde si tratta di questioni aventi un carattere di evidente urgenza, per le quali essendo già maturo e da molto tempo il progetto nella mia mente, non tardai ad aprire al riguardo l'animo mio anche a taluni dei predecessori dell'onorevole Gallo, ma mi parve che non fossero state accolte le mie idee con grande entusiasmo, forse perchè premevano altri problemi, e perciò me ne astenni, mentre invece la presenza dell'attuale guardasigilli pieno di ardore e di buon volere parvemi occasione opportuna.

E vengo al merito. La prima mia proposta è questa:

La Cassazione di Roma nell'anno 1875 fu istituita ed ebbe un compito speciale di altissimo momento, cioè una giurisdizione speciale sopra taluni punti di pubblico diritto e di universale interesse: l'elettorato, le leggi, sull'asse ecclesiastico, la materia tributaria. Lasciando in disparte l'elettorato, che per intero fu devoluto alla cognizione della Cassa-

zione di Roma, quanto alla legge sull'asse ecclesiastico e sulla materia tributaria il compito assegnato alla Cassazione fu imperfetto ed irrazionale. E ciò si dimostrerà e si spiegherà leggendo gli atti parlamentari e rilevando il modo come surse la modesta Cassazione di Roma, la quale s'intravide fin da quel momento che da Cenerentola doveva poi divenire la sorella maggiore assorbente le Cassazioni minori.

Prima però di rilevarne i motivi, constatato il fatto, che la competenza in materia tributaria e relativa all'asse ecclesiastico, non fu determinata in modo obbiettivo, ma con un criterio misto, poichè oltre alla materia, si volle (ponendo così una limitazione), che fosse presente in giudizio l'Amministrazione dello Stato.

Ora, in modo sintetico è facile dimostrare, che tale norma fu irrazionale, fu in disarmonia di altre disposizioni sulla stessa materia, fu un sistema inidoneo per conseguire lo scopo di una omogenea interpretazione che si volle affidare ad unico organo giurisdizionale e fu ferace di gravi danni. E tutte queste imperfezioni rispecchiano la origine viziosa, il metodo tortuoso seguito per ottenere la costituzione della Cassazione di Roma, per via di una transazione tra le opinioni diverse.

Fu irrazionale, perchè le competenze devono essere determinate con criteri certi ed obbiettivi, ora per la materia tributaria, essendosi richiesta la presenza dell'Amministrazione, è chiaro, che ove questa non fosse, rimase essa deferita alla competenza delle altre Corti supreme, dovendo così anche da queste aspettarsi in parte l'interpretazione e l'applicazione delle leggi sulla stessa materia.

Fu in disarmonia di altre disposizioni, giacchè, come è noto, e dal Codice di procedura e da leggi speciali per le controversie circa le tasse e le imposte è escluso sempre il giudice singolo. Si credette di dar così una garanzia, ma di un valore assai discutibile, come affermano anche valorosi cultori del diritto. E veramente piange il cuore talvolta a vedere piastre innanzi i magistrati collegiali i poveri contribuenti per la restituzione sia pur di una lira. Su questo punto io fermerò l'attenzione del Senato quando verrà in discussione il progetto presentato dal guardasigilli, giacchè davvero la materia in siffatti giudizi è vinta dal lavoro.

Ma, a parte di ciò, ecco due criterii cozzanti tra loro, o come suol dirsi due pesi e due misure. Per le tasse ed imposte d'interesse diretto dello Stato, una competenza mutilata e ristretta sui ricorsi avanti la Cassazione di Roma, ed invece per qualunque altra tassa od imposta, anche nell'interesse dei comuni e provincie e pur senza la presenza dello Stato o nelle liti tra privati soltanto, nessuna restrizione, un criterio amplissimo per la competenza dei magistrati collegiali e per la cognizione affidata a tutte le corti di Cassazione.

Terzo inconveniente. Qual fu lo scopo che si volle raggiungere con la legge del 1875? L'interpretazione autorevole di un corpo elevatissimo e cioè la Cassazione di Roma. Ma come raggiungere un tal fine se si lasciò a tutti i collegi giudiziari, a tutte le Cassazioni minori di trattare la stessa materia tributaria, per questioni attinenti non solo all'interesse dello Stato ma altresì pei comuni e le provincie e persino pei privati soltanto?

E non basta. Per far sì, che la competenza venisse affermata da unico organo giurisdizionale nel caso di dubbio, si creò una procedura singolare, togliendo alle Cassazioni territoriali, la facoltà che è insita e connaturale in qualunque giurisdicente di affermare o negare la propria competenza, e fu deferito il conoscerne unicamente alla Cassazione di Roma.

Ecco il metodo: sollevato un dubbio, la Cassazione territoriale si deve astenere dal giudicare e deve mandare alla Cassazione di Roma gli atti per la soluzione del quesito sulla competenza. D'onde la necessità per lo meno di due decisioni. Un primo provvedimento per la sospensiva pronunciata dalla Cassazione territoriale con ordinanza o sentenza per l'invio a Roma; e la Cassazione di Roma con un termine di 15 giorni dato per la difesa in Camera di Consiglio a sezioni unite pronunzia affermando o negando la competenza propria od altrui, per dare così al povero litigante il modo di ottenere alla perfine una terza sentenza nel merito. Ora è questa una procedura irta di difficoltà e di conseguenze dannevoli, una *via crucis* che fa talvolta fremere la coscienza del magistrato, poichè spesso tali eccezioni sollevansi col cuor leggiero, per espediente di causa, per ottenere dilazioni direttamente negate. Evvi, è vero, in legge un correttivo, posto nelle mani

della Corte Suprema, ma è un rimedio che fa trepidare, poichè le condanna alle spese ed ai danni ed il far perdere il deposito, sono penalità, che ricadono sulla parte spesso incosciente, per il fatto e colpa di un difensore malizioso o mal destro.

Dunque non solo si tratta di una disposizione irrazionale e non rispondente al suo fine, ma anche di una disposizione che ha causato gravissimi danni.

Questo per la procedura, ma se andiamo al contenuto è stato talvolta anche peggio, sia per le oscillazioni inevitabili della giurisprudenza, sia per la varietà dei dubbi parimenti inevitabili.

In un certo tempo la Cassazione in fatti la troviamo retta dal concetto della razionalità del principio, e cioè che la competenza deve essere determinata da un principio oggettivo, e quindi presente o no la pubblica Amministrazione si affermò la competenza di Roma.

Talvolta anzi, con costanti propositi nell'ultimo periodo e giustamente, questo concetto si rinnegò e ne nacquero giuste critiche da parte dei cultori del diritto, sconcio necessario del resto quando si ha una legge che non risponde al suo fine. Non basta; anche per il contenuto sorse una serie di dispute e di conflitti; se l'Amministrazione deve essere sempre presente, o se basta l'interesse indiretto, e se l'esattore appresenti o meno ed in eguali casi l'Amministrazione, ecc. E così per gli appaltatori e per i Comuni abbonati in materia di dazi di consumo, poichè fu mestieri di ricercare se il dazio fosse per una voce erariale o comunale soltanto, d'onde la conseguenza, per l'interesse comunale il rinvio al giudizio della Cassazione territoriale, salva la competenza di Roma in caso diverso.

Ecco pertanto una materia ed un metodo non facile e grave di conseguenze.

Del resto, tale stato di cose rispecchia i difetti dell'origine.

Perchè venne fuori l'ibrido sistema?

Uso a rendermi conto di tutto, volli rivedere le fonti.

Nel 1875 si ebbe idea dapprima di porre in pareggio le Cassazioni di Napoli e Torino avanti un forte arretrato. Ma subito la Commissione della Camera dei deputati, suggerì un più radicale progetto, per la istituzione della

Cassazione di Roma, destinata naturalmente ad assorbire le altre.

Ma i fautori delle Cassazioni antiche videro il pericolo; si allarmarono e così ebbe luogo una vera battaglia, con la quale fu contrastato palmo a palmo il terreno.

Si negò dapprima se non il diritto, la convenienza almeno del nuovo istituto.

Poi gli attacchi si diressero alle modalità. La prima proposta era larghissima; intendevasi nientemeno, giusta il pensiero del Governo, statuire la competenza della futura Cassazione per tutte le questioni d'interesse dello Stato: ed era troppo! In materia tributaria cominciarono poi i contrasti; da principio si parlò di tasse dirette ed indirette e di qualunque natura, e cioè anche le comunali e provinciali. Ma dopo i contrasti, vennero tosto le concessioni, di guisa che tenute presenti le discussioni, ciascun vede, che la Cassazione di Roma venne fuori come l'effetto di una vera e singolare transazione: mutilata perciò in modo irrazionale e con un congegno certamente incompleto. Tale è la sua origine.

Ma ora a tanti anni di distanza se ne vedono serenamente e senza preconcetti gli inconvenienti gravissimi. E deve avvisarsi al rimedio, giacché le istituzioni giurisdizionali, più che per riguardi e convenienze locali debbono formarsi e vivere per la tutela degli interessi e dei diritti dei cittadini, e con criteri obbiettivi e sicuri.

Fa meraviglia pertanto, come tanto tempo sia corso, prima di attuare il proposito, piccolo ma rilevante, or da me propugnato. La competenza restituita per ragion di materia, senza limitazioni, a' suoi principj razionali, è il solo per quanto semplice rimedio.

Di tal provvedimento sono chiari ed evidenti i vantaggi, giacché verrebbero eliminati tanto i difetti a dir così organici, già rilevati, quanto gl'inconvenienti e i danni lesivi del diritto e degli interessi anche economici dei litiganti.

Ma, oltre a questa utilità, un'altra ve ne sarebbe e grandissima, di dar vita cioè e calore a qualche Cassazione, che, per cause non ben chiare, languisce e vede anche aumentare il suo arretrato, mentre la Cassazione di Roma è in pareggio e respira a pieni polmoni.

E ciò senza dire che sarebbe questo un altro

passo, un avviamento per quella unificazione, che non può non essere la meta comune.

Ma qui si dirà: se le altre Cassazioni col provocato provvedimento avranno uno sgravio, chi non vede che avrà un aggravio la Cassazione di Roma?

A ciò io non potevo non pensare, e sarei stato davvero improvvido se, col cuor leggiero, non avessi riflettuto sopra codesta obbiezione, dopo avere chiesto ed ottenuto e con gravi sacrifici dai consiglieri del supremo collegio di Roma, la eliminazione di un forte arretrato di un duemila ricorsi, sì che oggi si sta alla pari e le cause si pongono a ruolo alla scadenza dei termini. Ma la obbiezione è apparente più che reale.

Anzitutto, in fatti, non sarà un aumento ma una semplice trasformazione di lavoro almeno in parte, poichè data la cognizione diretta di tutti i ricorsi in materia tributaria alla Cassazione di Roma, ad essa più non verrebbero le eccezioni e i dubbi sulla competenza da decidersi a Sezioni unite, come avviene ora colla procedura attuale.

In secondo luogo, ove venisse eliminato il sistema preventivo e, per tutti i casi, per le decisioni sulla competenza, come ho proposto nel secondo articolo, e come avverrà, giusta la proposta che pende in Senato, per la IV^a Sezione e per le Giunte provinciali amministrative, sostituendo il rimedio del ricorso nei modi ordinari, dopo le decisioni emesse sulla competenza, il lavoro sarebbe per la Cassazione di Roma e di molto attenuato, giacché ad occhio e croce, io son certo, che una terza parte della materia di lavoro delle Sezioni unite, nell'ordinamento presente è fornito dalle eccezioni e dai dubbi sollevati in modo singolare e spesso affrettato e per fini dilatorii avanti agli organi della giustizia amministrativa.

Ed è chiaro, che mentre oggi senza costo o quasi di spesa, sollevato il dubbio, si ottiene dal supremo collegio di Roma, il regolamento di competenza, le parti e i difensori, rifletteranno ben più seriamente e saranno più cauti pria di formulare un ricorso nei modi ordinari e col deposito di multa, e per ciò stesso è evidente che il numero degli affari ne sarà grandemente diminuito.

Del resto, se dopo breve esperienza e fuori le previsioni, il lavoro della Cassazione romana

venisse ad accrescersi, il Governo del Re, senz'uopo di una legge nuova avrebbe pronto il rimedio.

Ed il rimedio è dato dalla legge di luglio 1904, per parecchi rispetti poco felice, poichè fu data con la detta legge al Governo la facoltà, collo assentimento del magistrato inamovibile di tramutarlo per bisogni di servizio in una sede diversa, e non pochi sarebbero i consiglieri delle Cassazioni regionali, ben lieti, di lasciare le loro sedi per venire alla maggior sede di Roma.

Motivi pertanto di ragione e di convenienza, e per le cose e per le persone, non fanno dubitare, a mio avviso, della bontà e dei vantaggi della mia proposta, sia nel pubblico, che nel privato interesse.

Se non che, come ho detto nella mia relazione, la mia proposta, malgrado la sua ragione di essere, non è ancora completa. Essa appunto perchè è una proposta di particolare iniziativa si ferma a mezza via. Fa sì un passo in avanti in confronto della legge del 1875, istitutrice della Cassazione di Roma, ma non percorre tutto il cammino.

Per essere logica e completa, tutta la materia tributaria, compreso cioè quanto si deve oltrechè allo Stato, anche agli altri enti pubblici, vale a dire comuni e provincie, dovrebbe essere governata dalle identiche norme, ciò per omaggio ai principii, per la sperata fermezza della giurisprudenza e per la utilità degli stessi litiganti.

Auzichè una formale proposta, io ho però nella mia relazione espresso un dubbio ed un voto, per ovvie ragioni, poichè se i miei calcoli per la prima parte sono quasi di un matematico valore, per ciò che riguarda la seconda parte dei tributi locali la sperequazione di lavoro potrebbe essere certamente maggiore.

Io, pertanto, esprimendo il voto ed additando la via, nella mia relazione ho espresso pure la speranza, di ottenere tanto l'assentimento del guardasigilli, su questo nuovo punto, quanto l'autorevole e decisivo parere degli Uffici del Senato, i quali, ove la presente proposta fosse presa in considerazione, potrebbero pronunziarsi anco per questa nuova tappa sulla via di un razionale accentramento e della unificazione.

Certamente allora verranno fuori nuovi pro-

blemi, che io già nella mia mente ho intraveduto, e che non avrò difficoltà di sottoporre ai colleghi.

In fatti, accresciuta con una certa larghezza la competenza di Roma, dovendo conoscere dalle controversie anco sui tributi locali, forse una sola sezione civile, che siede per tutti i sei giorni, non sarebbe bastevole. Per ottenere un'otto udienze almeno, oltre ad un personale alquanto maggiore, e preso dalle altre Cassazioni, converrebbe, dividere in due la sezione civile. Esempio non nuovo, a parte delle leggi di altre nazioni, anche per le leggi nostrane; così avviene in fatti per le due sezioni penali, per le quali le materie sono distinte, e così avverrà per la IV Sezione, se attecchirà, come credesi, il progetto in corso di studio in Senato.

E la divisione in due Sezioni, produrrebbe un'altra utilità, quella vagheggiata dall'acuto intelletto dell'onor. Scialoja, quando nel decorso anno fu discussa l'altra mia proposta e che ora è legge. Egli, e con un vero senso pratico, avrebbe chiesto che le Sezioni unite civili fossero organicamente e sempre composte di magistrati addetti al civile. Ma fu osservato, che ciò era impossibile allo stato, essendo una sola la Sezione civile, e perchè la proposta allora in discussione senza alterare le basi della legge (Zanardelli) esistente, mirava soltanto ad una parziale modificazione. Ma è chiaro, che con lo sdoppiamento delle Sezioni in materia civile, con distinte attribuzioni per ragione di materia, le Sezioni unite potrebbero e dovrebbero allora comporsi dagli addetti al civile soltanto, come del resto avviene anche oggi per le due Sezioni penali.

Aspetto pertanto di conoscere gl'intendimenti al riguardo dell'onor. guardasigilli, e ad ogni modo, se la presa in considerazione di questo mio progetto avrà luogo, sarà mia cura di provocare il voto del Senato, salvo a formulare le altre disposizioni, che possano reputarsi necessarie, come conseguenza dell'accoglimento della proposta di una competenza più estesa.

Ed ora al secondo articolo.

La proposta in esso contenuta è di una dimostrazione forse anche più facile, perchè coincide con una delle disposizioni accolte nel disegno di legge testè ideato e proposto dall'onorevole guardasigilli, e son lieto, che un

concetto già da molto tempo maturo nella mia mente, e la presentazione del quale fu ritardata dalle oscillazioni ministeriali, non possa in merito trovare difficoltà.

Quale la situazione giuridica presente? Quale il bisogno e l'urgenza del provvedimento?

Per rendere ragione della proposta, bisogna premettere, che stante l'anormalissima coesistenza di cinque Cassazioni in Italia, sonovi tra la Cassazione di Roma e le sorelle minori, tre punti di contatto e di collisione possibile.

In primo luogo per la legge 31 marzo 1877 la Cassazione di Roma è sola competente a dirimere i conflitti ed a decidere anco nei modi ordinari le controversie circa la competenza giudiziaria od amministrativa.

Per la legge del 1875 ha essa sola una speciale giurisdizione sui tre obbietti di pubblico diritto, elettorato, tributi, Asse ecclesiastico.

Essa sola infine giudica ed assorbe tutta la materia ove surga dissenso in un punto di diritto, tra la sentenza di annullamento e le due decisioni di merito territoriale e di rinvio.

Ora in tutti questi casi fu tolta la potestà alle Cassazioni minori di pronunziarsi: fu tolta ad esse l'*aperitio oris*, e fu stabilito quello che io chiamo sistema preventivo, con la *via crucis* della sospensiva, della sentenza delle Sezioni unite che dichiarano la competenza ed in fine della pronunzia del giudice competente in merito del ricorso. Così si pensò che con un certo sacrificio dei litiganti, sacrificio di tempo e di spesa, si sarebbe almeno raggiunto il fine di una fermezza assoluta sul punto della competenza.

Ma il legislatore fece i conti senza tener presenti le leggi dell'umana natura.

E se una Cassazione territoriale, trasmodando, uscisse fuori del proprio còmpito?

Ciò parve al legislatore impossibile, ma intanto poteva avvenire ed avvenne.

E sebbene i casi non furono frequenti, o furono meno avvertiti in principio, sta in fatto, che o per inavvertenza, o per un apprezzamento esagerato dei propri poteri, la misura fu sorpassata, e lungi dal mandare a Roma il quesito, anzichè giudicare, il quesito non fu visto, o fu sciolto a ritroso della legge del divieto.

Ed all'acume dei difensori il punto debole non poteva sfuggire e non sfuggì.

E così ora con riproduzione del ricorso antico

e già esaurto, ora con un ricorso nuovo, o contro la sentenza già esaminata dalla Cassazione regionale, o contro la sentenza di rinvio o contro la stessa sentenza della Cassazione che aveva deciso, per vie diverse, od oblique, si venne alla Cassazione di Roma. E talvolta in casi veramente pietosi, perchè già in rinvio avevano le parti disputato anche in merito, trascurando la questione e più grave della competenza avente un valore assoluto.

Ora, pur deplorando, non potè la Cassazione di Roma astenersi dal decidere; nè la teorica del giudicato implicito o della pretesa acquiescenza potevano attraversare la via.

E nessuno dei cultori del diritto, dubitò mai, della correttezza del sistema invalso nelle Sezioni unite di Roma, di dichiarare inefficaci o senza valore le sentenze rese in detti casi dalle Cassazioni minori, fuori della propria competenza e malgrado il divieto di valore assoluto.

Se non che, resi più frequenti i casi, non si mancò di ricorrere a qualche ingegnoso ripiego. Si volle far tesoro di quella che chiamasi giurisprudenza progressiva, che per via di adattamento e di analogia, chiarisce le leggi o ne colma le lacune, tenendo conto dei bisogni nuovi che si sono rivelati.

La giurisprudenza progressiva, sta bene, ma la Cassazione non poteva in questi casi farne uso.

Forse perchè taluno leggermente giudicando delle cose nostre, mentre inneggia agli esempi forestieri, ha insinuato, che le nostre Sezioni unite siano quasi rifuggenti dallo spirito di modernità?

Nulla di tutto questo. Se il primo presidente della Cassazione di Francia potè nell'inaugurazione del centenario del Codice Napoleone, con legittimo orgoglio, far le lodi di quel supremo collegio pei miglioramenti introdotti, nel silenzio delle leggi, per esempio nel contratto di lavoro, e se una scuola in Francia (coi bei nomi di Planiol ed altri) avrebbe anche creduto per la detta giurisprudenza, non necessaria quella revisione del Codice, che, venne poi decretata nel dicembre 1904, e che in più ampie proporzioni, con geniale pensiero ha decretato fra noi il valoroso guardasigilli, onor. Gallo, non sarebbe esatto il dire che la nostra Corte suprema disconosca il nobile ufficio d'interpretare e largamente ed in via di razionale adatta-

mento le leggi. Basterebbe oltre allo stesso contratto di lavoro, ricordare una delle pagine più gloriose della nostra giurisprudenza progressiva, in materia di acque, per la quale, colmate le lacune, tra le teoriche estreme dello Stato impeccabile ed irresponsabile e i contraddittori chiedenti l'applicazione severa della colpa aquiliana, si trovò il giusto mezzo della riparazione al danno per il diritto leso, sì come avviene per la espropriazione a causa di pubblica utilità; una vera costruzione giuridica giusta ed equa, che ha aperto la via per una legge da fare.

No, se la Cassazione di Roma, in tema di competenza, ritenne di non poter fare uso di una larga interpretazione estensiva o per analogia, ciò fu per evidenti principî. Non si poteva in vero argomentare dalla legge 31 marzo 1877, non si potevano le Cassazioni minori, (tribunali ordinari) comprendere tra le giurisdizioni speciali; nè i termini di rigore ed a pena di decadenza potevano essere trasportati da caso a caso.

La verità è che manca una legge scritta. La verità è che si ebbe fede nel sistema preventivo che è fallito alla prova.

D'onde la necessità, non di creare degli istituti nuovi, o di proclamare l'asservimento delle Cassazioni minori alla maggior sorella di Roma, ma la necessità di formulare un precetto scritto, che faccia cessare gli erramenti incerti, che lasciano la materia nel vago e nell'arbitrario, e dica al litigante se, come, e quando gli spetti di ricorrere per ottenere un giudicato sulla competenza.

E la via è semplice: restituire cioè alle Cassazioni minori la natia facoltà di conoscere della propria competenza, salvo in seguito il diritto dato alle parti di reclamarne al Collegio supremo e cioè alle Sezioni unite di Roma.

Se non che, avendo, come era opportuno e conveniente, fatto palese il mio pensiero in ordine alla presente proposta, all'attuale Guardasigilli, come da parte mia erasi praticato del resto con taluno dei suoi predecessori, ho intraveduto un dubbio per parte sua circa il secondo articolo, per uno scrupolo costituzionale.

Accettando, cioè, l'identico ordine d'idee, salvo ad intenderci, occorrendo, sulla forma, egli pare che ritenga non potersi discutere in

Senato sul detto articolo, perchè la disposizione da me formulata coincide con altra conforme disposizione, che fa parte del suo ampio e plenario progetto di riforma già presentato all'altra Camera.

Non per tenacità di propositi oltre misura, nè per altri fini, ma in omaggio ad una profonda convinzione, io credo, che lo scrupolo costituzionale nel caso presente non sussista.

Anzitutto trattasi di un punto solo e di massima urgenza, ossia, a parer mio, di un provvedimento singolo reclamato da una vera necessità. Trattasi di tradurre in legge scritta, come monito ed a tutela dei diritti del cittadino, una pratica già invalsa, di assoluta necessità e dettata da ragioni che non possono non essere plaudite, come lo sono state di fatto.

Il dubbio, a mio avviso, sarebbe invece fondato se la mia proposta fosse di una più o meno completa riforma dell'organismo giudiziario. Seindere invece un punto solo ed urgente, potrebbe giovare e non nuocere.

Aggiungo che il secondo articolo completa il primo, e che anche nel primo articolo, sebbene in rapporto alla giurisdizione speciale della Cassazione di Roma, viene ad introdursi una modificazione nel procedimento sin qui seguito nel Supremo Collegio.

Ma vi ha inoltre un argomento anche più grave, per dileguare il dubbio, circa la temuta invasione per parte del Senato.

Pende, infatti, in Senato, ed è a sperare che divenga legge ben presto, il progetto per talune sostanziali modificazioni per un migliore funzionamento della giustizia amministrativa. Tra l'altro verrebbe eliminato quel grave inconveniente e fonte pereunte di dubbi spesso infondati sulla competenza, di non permettere, cioè, che la IV Sezione e le Giunte provinciali amministrative decidano sulla propria competenza.

Invece con la legge nuova decideranno e al sistema preventivo verrà sostituito il sistema dei ricorsi come norma generale, e dopo la decisione, sì e come è previsto nella legge del 1877 in modo più ristretto.

Da ciò segue che già il Senato è investito del tema relativo ai rapporti tra l'una e l'altra giurisdizione, e la procedura per la Cassazione forma oggetto della legge in progetto. Ora, in che differisce il detto disegno di legge sul detto

punto dalla mia proposta? Nell'uno e nell'altra èvvi la stessa norma che vuolsi adottare, e sarebbe ben singolare, che per le giurisdizioni speciali venisse fuori un procedimento nuovo e più utile e più conforme ai principii, lasciando lasciando invece integra e ferma per le Cassazioni minori, che fanno parte del nostro ordinamento e della nostra famiglia, una procedura giudicata inutile anzi dannosa. Nulla osta pertanto che la mia proposta sia accolta nel suo insieme.

Aspetto la risposta che desidero pienamente adesiva del guardasigilli e ad ogni modo prego il Senato di accordar venia al mio lungo dire, che sorpassò i miei intendimenti, ma *amor mi muove che mi fa parlare.* (*Approvazioni*).

Presentazione di disegni di legge.

VIGANÒ, *ministro della guerra.* Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

VIGANO, *ministro della guerra.* Ho l'onore di presentare al Senato un disegno di legge per spese straordinarie militari per l'esercizio finanziario 1906-907.

Ho pure l'onore di presentare al Senato, a nome del ministro del tesoro, lo stato di previsione della spesa del Ministero della guerra per l'esercizio finanziario 1906-907.

PRESIDENTE. Do atto all'onor. ministro della guerra della presentazione di questi due disegni di legge, che saranno trasmessi, per l'esame, alla Commissione di finanze.

Ripresa della discussione.

PRESIDENTE. Riprenderemo la discussione della proposta del senatore Pagano. L'onorevole ministro di grazia e giustizia ha facoltà di parlare.

Ripresa della discussione.

GALLO, *ministro di grazia, giustizia e dei culti.* Non seguirò il senatore Pagano nella dimostrazione veramente eloquente del fondamento dei due articoli del suo disegno di legge, anzi gli dirò che sono perfettamente d'accordo con lui, e non è accordo d'intenzione, è accordo di volontà e di fatto; ed egli stesso ha dovuto confessare che nel disegno di legge,

che ho avuto l'onore di presentare alla Camera dei deputati, sono comprese disposizioni identiche a quelle che costituiscono l'oggetto dell'art. 2 del suo disegno di legge.

Ed è appunto qui che comincia la difficoltà: il trovarmi d'accordo nei fatti con lui è la cagione per la quale non posso trovarmi d'accordo con lui nel prendere in considerazione o lasciar discutere in Senato, questo disegno di legge.

Se l'illustre senatore Pagano, cedendo alle mie preghiere, consentisse a ritirare l'art. 2, non avrei nessuna difficoltà perchè sia preso in considerazione l'art. 1. Quando fosse costituito dal solo art. 1, allora potremo benissimo procedere alla discussione, e credo che il Senato non incontrerebbe difficoltà ad esaminarlo in merito.

Ma la enorme difficoltà è quella dell'art. 2! Se nel disegno di legge per la riforma giudiziaria sono contenute queste disposizioni che riguardano i rapporti delle Cassazioni territoriali e quella di Roma relativamente alle eccezioni di incompetenza; se nel disegno di legge è compresa anche la disposizione relativa al ricorso contro le decisioni delle Corti di cassazione territoriali, relative alla competenza; come è possibile, mentre pende l'esame nell'altro ramo del Parlamento del disegno di legge di riforma giudiziaria, che il Senato consenta a prenderne in considerazione solo una parte, per così dire, uno stralcio, commettendo, mi si passi un poco la parola, l'assurdo politico di discutere contemporaneamente nei due rami del Parlamento le stesse disposizioni di legge?

L'onor. Pagano, e questo l'ho potuto rilevare da alcune sue frequenti osservazioni sulle dimensioni della riforma da me presentata all'altro ramo del Parlamento, temo che nutra dei dubbi relativamente alla possibilità che il disegno di legge di riforma giunga in porto.

Ed è precisamente questo il significato del mio diniego a prendere in considerazione il disegno di legge del senatore Pagano, perchè uno stralcio di alcune disposizioni da quel disegno di legge, fatto in un altro ramo del Parlamento col consenso del ministro, evidentemente significherebbe una certa sfiducia nella possibilità dell'accettazione da parte del Parlamento dell'intero disegno di legge.

Ed aggiungo che non si tratta di uno di quei soliti stralci che nello stesso ramo del Parlamento, per ragioni di urgenza, possono essere voluti ed attuati: si tratta di uno stralcio da farsi qui di un disegno di legge che pende alla Camera dei deputati, e ripeto se anche la ragione costituzionale non vi fosse, vi sarebbe sempre una ragione di convenienza che io credo sia di una efficacia maggiore della stessa ipotetica ragione costituzionale.

Io non posso ferire il disegno di legge già presentato alla Camera dei deputati consentendo uno stralcio di alcune disposizioni di esso specialmente in questo momento. Spiego quest'ultima frase.

Non vorrei che il senatore Pagano si lasciasse molto preoccupare da certe piccole lotte che vengono contro la riforma giudiziaria che è pendente alla Camera dei deputati, che egli ha qualificato grandiosa e che altri invece ha ritenuto piccola, esigua e insignificante; e che, siccome nel mezzo sta la virtù, credo che non sia nè grandiosa nè piccola, ma risponda alle esigenze del momento attuale dell'Amministrazione della giustizia e della magistratura.

In questi giorni sono incominciate alcune insignificanti agitazioni delle quali io non sono menomamente preoccupato; non mi preoccupa la riunione dei magistrati a Genova, come non mi preoccupa il malcontento dei mandatarî di pretura e qualche riunione dei Consigli d'ordine di disciplina degli avvocati e procuratori. In quanto alla riunione di Genova, son certo che non debbono essere interamente esatte le notizie riferite dai giornali. Ho letto, per esempio, ieri sera in un autorevole giornale della capitale un lungo telegramma proveniente da Genova nel quale, si dichiara che un buon numero di magistrati si è riunito e ha votato un ordine del giorno che certamente molti di voi avranno letto e che io non rileggerò al Senato.

Sono certo che la stampa sarà stata ingannata perchè non è assolutamente possibile che una assemblea di magistrati italiani arrivi sino al punto di votare un ordine del giorno come quello, pieno di erronei apprezzamenti ed in gran parte contrario alla verità. (*Bravo. Vive approvazioni*). Io come guardasigilli devo garantire il decoro della magistratura ritenendo che la stampa abbia pubblicato una falsa notizia. (*Vive approvazioni*).

In quanto alle proteste dei mandatarî di Pretura non hanno alcun fondamento perchè i loro diritti acquisiti sono garantiti nel mio disegno di legge. Se poi le loro proteste riguardano il mio proposito di non migliorare le loro condizioni, mi duole di dover dichiarare che mi fanno ricordare le proteste dei produttori di candele steariche ai tempi della invenzione del gaz, o di quelle dei vetturali ai tempi della invenzione di Giorgio Stephenson. Il mondo progredisce e si chiedono nuove garanzie intellettuali anche negli uffici più umili.

In quanto poi agli avvocati e procuratori io appartengo alla loro benemerita classe ed ho garantito e garantirò i loro interessi finchè non vengano in conflitto con un interesse maggiore e generale quale è quello dell'Amministrazione della giustizia per il povero. (*Bravo*).

Ho detto questo per incidente e ho creduto conveniente il dirlo in questo momento perchè il senatore Pagano non creda che il disegno di legge alla Camera dei deputati possa ritardare ad essere discusso.

Diceva l'altro giorno il senatore Arcoleo all'onor. mio collega Rava: bisogna sentirsi ministro. Io raccolgo la frase e dichiaro che mi sento ministro e confido che il Parlamento si sentirà Parlamento, dimostrando al Paese che tutti gli ostacoli per una buona riforma debbono essere rimossi, e che finalmente il tempo è finito che le riforme servano solo per giovare a interessi personali. (*Applausi*).

Posso assicurare il senatore Pagano che, se il secondo ramo del Parlamento prima delle vacanze estive non avrà discusso e votato in qualunque modo il disegno di legge, apportandovi anche emendamenti, che non turbino l'organismo del disegno di legge, io non resterò a questo posto; non passando il disegno di legge, passerò io.

Dopo questa affermazione comprenderà bene il senatore Pagano che la disposizione relativa alle Corti di cassazione ed ai rapporti fra le Corti di cassazioni territoriali e la Corte di cassazione di Roma sarà sempre esaminata nell'anno venturo: o verrà in discussione col disegno di legge da me presentato, o, se il mio disegno di legge naufraga ed io naufrago con esso, verrà isolatamente con nuova proposta del senatore Pagano, dappoichè egli sarà sempre nel diritto di presentarla.

LEGISLATURA XIII — I^a SESSIONE 1904-906 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 17 DICEMBRE 1906

È vero che la presa in considerazione di un disegno di legge è un atto di cortesia che non impegna: ma questo puro e semplice atto di cortesia sarebbe un atto di vera ipocrisia se io consentissi ora a prenderlo in considerazione e poi dovessi essere trascinato a combatterlo per le ragioni testè indicate al Senato. (*Bene, bravo*)

Di guisa che io mi metto proprio a disposizione del Senato; lo rendo libero di decidere quello che crede. Se crede prendere in considerazione la proposta Pagano, tale e quale è, faccia pure, ma io, a nome del Governo, debbo dichiarare che questa presa in considerazione non vincola il ministro, e che di conseguenza egli si opporrà allorquando verrà quel disegno di legge con la relazione per essere discusso e votato.

Dopo ciò non ho che una preghiera da fare al senatore Pagano, verso il quale, com'egli sa, non solo nutro sincero affetto, ma rispetto, riverenza e ammirazione. Io lo prego vivissimamente a ridurre il suo disegno di legge al solo art. 1°; ed allora consento pienamente che il Senato, non solo lo prenda in considerazione, ma lo discuta e lo voti al più presto possibile; ma rinunci al secondo, perchè, se non dal lato costituzionale, certo dal lato della convenienza, non è possibile che il Senato se ne occupi; confido nella correttezza del senatore Pagano, che vorrà consentire in queste mie idee, che sono dettate da un elementare riguardo all'altro ramo del Parlamento. (*Approvazioni vivissime*).

PAGANO. Domando la parola per fatto personale.

PRESIDENTE. Il senatore Borgnini aveva pure chiesto di parlare; domando al senatore Borgnini se vuol cedere il suo turno, perchè è un solo senatore che può parlare contro la presa in considerazione.

BORGNINI. Cedo la parola al senatore Pagano.

PRESIDENTE. Allora il senatore Pagano ha facoltà di parlare.

PAGANO. Ho desiderato e chiesto di chiarire subito il mio pensiero, perchè parmi che l'onorevole ministro, verso il quale ho antica e sincera stima (il che dico senza adulazioni, giacchè mai dissi cosa non sentita nella mia vita), non siasi limitato a quelli che io chiamo scrupoli costituzionali, ma anzitutto non ha

dato precisa risposta a taluni miei argomenti. No; neanche noi magistrati diamo risposta, e ciò anche per legge, a tutti gli argomenti. Avrei soprattutto gradito però di conoscere suoi intendimenti, circa il secondo punto da me rilevato in relazione al primo articolo in materia di tasse, e da me espresso, non con una proposta formulata e precisa, ma in via di quesito e di dubbio, per estendere, o meno, la formola stessa alla materia dei tributi locali, da attribuirsi ovver no alla Cassazione di Roma; ma di ciò, del resto, ove sia preso in considerazione il mio disegno di legge, con l'intesa del guardasigilli, potranno occuparsi gli Uffici.

Parvemi inoltre, e ciò mi spiace, che l'onorevole Gallo abbia potuto supporre che la mia proposta importi quasi il concetto che io abbia poca fede nel buon esito del suo progetto di legge per le più ampie riforme...

GALLO, *ministro di grazia, giustizia e dei culti*. Mai più, mai più

PAGANO ...Tutt'altro davvero. Io ho fede e speranza che una buona volta approdino ampie e decisive riforme. E quando una persona così competente, dopo lunga meditazione, ed ispirata da ottime intenzioni, si fa innanzi con un progetto complesso, è a ritenere senz'altro che i criteri adottati dal punto di vista obiettivo, e nello scopo di render migliore nel pubblico interesse l'andamento della giustizia, siano degni di alta considerazione.

Nel presente caso poi si è visto che un altro coefficiente si è in modo singolare ottenuto, poichè, aperti i lacci della borsa e secondando desideri ripetuti ed antichi, il progetto di riforma ha lo scopo di rialzare le sorti economiche della magistratura.

Confesso, che per conto mio, fu questo sempre ritenuto un fine secondario, nè mai nel mio modo di pensare e di sentire, furono collegati l'altezza e la serenità dell'ufficio elevatissimo del magistrato e la sua indipendenza, col maggiore o minore stipendio. Per me la migliore dote del magistrato sta nel carattere, che non danno le leggi e i controlli, ma che viene dalla coscienza degli alti doveri e dal sentimento della morale responsabilità che ciascun di noi assume nel compiere la più interessante funzione dello Stato, il rendere, cioè, equa e sincera giustizia a tutti e per tutto.

Ho inteso poi, che giustamente l'onor. guardasigilli, raccogliendo notizie non sempre esatte di giornali, ha stimato di dover censurare giudizi aspri e men reverenti, che si attribuiscono in ordine al progetto, a magistrati uniti insieme in una forma nuova, e con lo scopo di porre in detto modo in rilievo gl'interessi della classe.

Tutto ciò è ora che si apprende da me, e non può non destare la mia meraviglia. Sono agli sgoccioli della vita, e serbandoci le tradizioni della vecchia scuola, alla quale apparterrò fino all'ultimo giorno, dichiaro che mi surse in me il pensiero, o sospettai, che in altra forma, che non fosse la via gerarchica, dovessero giungere in alto le aspirazioni della famiglia giudiziaria, senza toglierle del resto il diritto di uno studio amoroso per dar lume ai competenti poteri dello Stato.

In sostanza, la mia proposta già matura da un pezzo, è scevra di qualunque ragione di ordine secondario. È la espressione di una coscienza, che, intenta sempre al compimento dei suoi doveri, non seppe resistere al desiderio di far presenti al potere legislativo, i mali posti in evidenza, col rimedio stimato opportuno.

Non diversamente opera il coscienzioso chirurgo, che amorosamente cura un infermo. Tenuto conto poi che l'onorevole guardasigilli, in quanto al contenuto della mia seconda proposta, è pienamente con me di accordo nel caldeggiarne l'accoglimento, ma stima soltanto che si debba attendere prima lo studio che si fa del progetto nell'altro ramo del Parlamento, per deferenza, non esito a limitare per ora la mia proposta al primo articolo soltanto.

PRESIDENTE. Dopo le dichiarazioni del senatore Pagano-Guarnaschelli e del ministro, desidera ancora di parlare il senatore Bognini?

BORGNINI. Sì, onorevole Presidente.

PRESIDENTE. Allora parli.

BORGNINI. Dopo che fu accordata la parola al ministro di grazia e giustizia e questi ha fatto conoscere quali sono gli intendimenti suoi, quello che io avrei voluto dire e dirò più brevemente, perde molto dell'importanza primitiva: ma non importa. Io sento il bisogno e il dovere di far conoscere ciò che avrei avuto l'onore e che oggi ho di dire al Senato.

La proposta fatta dall'illustre amico e collega mio, senatore Pagano, fu presentata in forma modesta e semplicissima: anzi quasi ingenua. Tutti potrebbero credere che fosse una piccola riforma di sola processura, la quale non avesse alcun valore e che ben potesse formare oggetto di una cosiddetta leggina di iniziativa parlamentare: al contrario, onorevoli senatori, la proposta presentata dall'illustre amico mio, è di un'importanza enorme, perchè mirerebbe a sconvolgere l'organamento attuale delle supreme Corti di cassazione in Italia.

Ora parrebbe che quando si tratta di questioni così gravi, quando si tratta di mutare l'ordinamento della prima magistratura dello Stato, sia caso di andare molto adagio e con molta precauzione e sarebbe un bene che si facesse in Italia come si fa negli altri paesi, che quando si tratta di toccare un organismo così importante, com'è quello della magistratura, base precipua di ogni società civile, si proceda con molta prudenza prima di mutarlo.

Essendomi trovato da questa parte dell'aula, forse, come molti dei miei colleghi, non ho potuto per la lontananza afferrare bene il concetto intero della proposta dell'illustre mio amico senatore Pagano. Leggendo però la relazione, che precede la proposta, credo di essere perfettamente al corrente di essa, ed io mi permetto in poche parole di dire in cosa consista questa proposta del senatore Pagano.

Il Senato insegna a me come è costituita la suprema magistratura in Italia al giorno d'oggi. Vi è una Corte di cassazione a Roma, la quale non è che una surrogazione alle due sessioni di Corte di cassazione, le quali furono istituite nel 1875; ve ne è poi una a Torino, una a Napoli, una a Palermo ed una a Firenze. Quella è chiamata Corte di cassazione di Roma, queste sono designate e chiamate Corti di cassazione territoriali. Ora questa è la differenza che passa tra la Corte di cassazione di Roma e quelle territoriali. La Corte di cassazione di Roma è numerosissima, mentre le altre Corti hanno un personale assai limitato, e il Senato sa più di me quale ne è la ragione. Con la legge del 1875 alla Corte di cassazione di Roma furono assegnate certe speciali materie in fatto di conflitto di giurisdizione, in fatto di imposte, in fatto di competenza e simili; in dette materie è sola-

mente la Corte di cassazione di Roma che giudica e sta bene. Nella giurisdizione ordinaria però le cinque Corti di cassazione hanno attribuzioni perfettamente uguali, sono autonome e sono assolutamente indipendenti l'una dall'altra. Le Corti territoriali non hanno a che fare con la Corte di cassazione di Roma, meno nei casi preveduti dal Codice di procedura nei quali o sorgono questioni di competenza, o si deve ricorrere a Roma, pel giudizio a Sezioni riunite, il quale d'altronde nulla può togliere e nulla toglie del loro valore alle sentenze rese dalle Corti di cassazione territoriali che una volta profferite, fanno stato e sono per sè irrevocabili.

Lo scopo e l'intento ora della proposta formulata dall'onor. senatore Pagano è semplicissimamente questo. Egli vorrebbe che contro le sentenze delle Corti di cassazione territoriali, in tema di competenza, sia ammesso ricorso di parte alla Corte di cassazione di Roma e questa fosse in podestà di annullarle nella stessa guisa con cui annulla le sentenze delle Corti di appello, dei tribunali e dei pretori, sottoponendole alla censura della Corte di Roma...

PRESIDENTE. Il secondo articolo fu ritirato. L'onor. Pagano ha consentito, limitando la proposta all'articolo primo.

BORGNINI. ...Non ho potuto sapere in alcun modo che il senatore Pagano abbia dichiarato di rinunciare all'art. 2: ciò non risulta dalla sua relazione. D'altra parte, basta che egli mantenga l'art. 1° il quale è una menomazione delle Corti territoriali, oltrecchè produrrebbe in pratica gravissimi inconvenienti e un notevole perturbamento a danno delle parti, nella presentazione dei ricorsi.

Intanto fatto è che da questa proposta ne verrebbe, che mentre le Corti territoriali fino al giorno di oggi sono Corti autonome, sono Corti supreme nel circuito della loro giurisdizione, e nulla hanno a che vedere con la Corte di cassazione di Roma, approvandosi la proposta dell'onor. senatore Pagano, le Corti cesserebbero di essere autonome, e queste Corti passerebbero alla dipendenza della Corte di cassazione di Roma. E tanto è vero che, quando una Corte di cassazione territoriale avesse deciso e avesse pronunciata la sua sentenza, fatto lecito alle parti di denunciarla dalle Corti ter-

ritoriali alla Corte di cassazione di Roma, questa con un suo giudicato potrebbe annullarla.

Ora il Senato giudicherà se una proposta simile abbia o non abbia l'importanza che a me parve le si dovesse attribuire. Il mio intendimento, chiedendo la parola, era stato unicamente quello, non già di discutere le ragioni ampiamente svolte dal senatore Pagano in appoggio della sua proposta, ma bensì, ed unicamente, di esporre al Senato le considerazioni di inopportunità che mi parevano sconsigliare che la stessa proposta venisse presa in considerazione. E queste considerazioni di inopportunità erano e sono due: la prima è, che per la gravità sua una questione sì grave non potesse formare oggetto di una legge di iniziativa personale e solamente il ministro di grazia e giustizia potesse incaricarsene: la seconda, che, essendo notorio che dal ministro guardasigilli erano stati presentati all'altro ramo del Parlamento progetti di legge riguardanti la magistratura e nei quali anzi si intende di arrecare modificazioni allo stesso organamento della Suprema magistratura, paresse cosa affatto inopportuna che con una speciale proposta si volesse affrettare senza bisogno ed anticipandola una riforma sulla medesima materia.

Il ministro, parlando prima di me, ha già dichiarato di riconoscere le stesse ragioni di inopportunità della proposta fatta dal senatore Pagano e di non acconsentire ad una discussione in proposito ed io da parte mia nulla intendo oramai di aggiungere. Quando verranno in discussione, come dovranno venire i progetti dal ministro di grazia e giustizia già presentati, ognuno potrà esporre le osservazioni che crederà e il Senato da parte sua giudicherà.

PRESIDENTE. Pongo ai voti la presa in considerazione della proposta del senatore Pagano. Avverto però che detta proposta si limita all'art. 1, poichè l'altro articolo fu ritirato dallo stesso proponente. Pongo ai voti questa presa in considerazione.

(Dopo prova e controprova, la proposta del senatore Pagano, limitata all'art. 1, è presa in considerazione).

PRESIDENTE. Questa proposta sarà rinviata agli Uffici, a meno che il Senato non creda di nominare una Commissione speciale.

Voci. No, no.

Allora la proposta è rinviata agli Uffici.

Chiusura di votazione.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la votazione a scrutinio segreto.

Prego i senatori segretari di voler procedere alla numerazione dei voti.

(I senatori segretari procedono allo spoglio delle urne).

Svolgimento delle interpellanze dei senatori Casana e Maragliano al ministro dei lavori pubblici.

PRESIDENTE. Ora l'ordine del giorno reca: « Interpellanza del senatore Casana al ministro dei lavori pubblici per sapere con quali provvedimenti immediati s'intenda avviare il servizio ferroviario ad un andamento che possa corrispondere alle esigenze del movimento economico del paese.

« Interpellanza del senatore Maragliano al ministro dei lavori pubblici circa le odierne condizioni dei servizi ferroviari ».

Siccome queste due interpellanze trattano della stessa materia, per brevità credo sia bene vengano riunite e svolte contemporaneamente.

Ha facoltà di parlare il primo interpellante, senatore Casana.

CASANA. La formula stessa della mia interpellanza contiene in sè l'espressione del mio pensiero; tuttavia, egregi senatori, mi vorrete concedere qualche breve esplicazione. A questo scopo bisogna soffermarsi anzitutto sulle condizioni in cui si trova attualmente il servizio ferroviario, condizioni le quali sono bensì a tutti note nelle linee generali, ma rispetto alle quali è pure opportuno indagare brevemente quali ne siano state le cause; ma vi accerto, secondo la mia consuetudine, sarò molto succinto.

Fin da quando si immaginò il congegno complesso delle convenzioni dell'85, mi sia lecito dire, che si trascurò di tener conto che a fianco di quel congegno così complicato sarebbe stato indispensabile creare un Ispettorato per numero, per competenza, così forte da potere da una parte mantenere al Governo tutta l'autorità necessaria perchè nella loro esplicazione le

convenzioni riuscissero applicate in modo da rispettare di fatto l'impero dello Stato e prestarsi, d'altra parte, ad essere consigliere competente e risoluto del Governo per tutti quegli adattamenti che sarebbe stato desiderabile si fossero man mano adottati in una materia come quella inerente al traffico, per sè stessa così mutabile da un'epoca all'altra. Questo non si è fatto; nè l'ho rilevato per inutile recriminazione, ma bensì perchè giova a rendersi ragione degli inconvenienti gravi a cui si giunse. Non è inopportuno infatti rilevare la falsa via che si è tenuta, per deficienza degli strumenti tecnici che illuminassero sufficientemente il Governo, atteggiandosi invece di preferenza ad una diffidenza continua contro le Società; diffidenza che mentre era conseguenza naturale dell'eccessiva potenza lasciata prendere alle Società paralizzava in pari tempo l'esplicazione dello sviluppo ferroviario. Anche con il servizio privato (e secondo alcuni meglio con il sistema privato, ma in questa questione non entro), esso avrebbe potuto svolgersi regolarmente, qualora, ad aggravare gli effetti dei contrasti di interessi, non si fosse aggiunto il fatto che spesse volte le proposte delle Società intese a quello scopo trovavano un personale non abbastanza pronto ad afferrarne le conseguenze per accettarne il buono, ed in ogni modo spingere con efficacia il Governo a quegli atti e risoluzioni che avrebbero assicurato il miglioramento del servizio ferroviario corrispondendo man mano ad ogni nuova sua esigenza. Il risultato è che oggi tutti gli impianti lasciano immensamente a desiderare; ed il materiale rotabile non è sufficiente, è impari al servizio ed in troppa parte bisognoso di riparazioni grandissime; tutto ciò è noto, come è pur noto che a quegli inconvenienti altri se n'aggiunsero concernenti il personale; ma di essi dirò dopo.

In prova del quietismo di tempi passati (mi dispiace doverlo dire ma è così), sta per esempio il fatto che una Commissione nominata appositamente per riferire sulle cause dei ritardi che anche allora si verificavano nei treni, aveva proposto dei raddoppiamenti di binari, i quali ora dopo 17 anni, non sono ancora completamente compiuti. Sul cattivo stato e sulle deficienze degli impianti è inutile ch'io mi soffermi maggiormente. Constato invece che, per riparare alla grave deficienza, il Governo attuale dovrebbe

presentare dei progetti che come cifra rappresentino realmente un modo di provvedervi potente e vigoroso; senonchè quei mezzi non potranno essere di effetto pronto, essendochè per la loro attuazione occorrerà, naturalmente, passare per tutta quella trafila che è di sua natura inevitabilmente lenta, dello studio dei progetti e delle relative esecuzioni. Anche del materiale rotabile sono notorie le condizioni; basti il dire che mentre la norma ordinaria per quel materiale è che, la parte in riparazione stia intorno al 6 per cento se ne ha ora in ragione del 17 e mezzo per cento. Ad illustrazione di quanto io affermo dirò che nella sola modesta stazione di Saluzzo vi sono ben 104 veicoli in attesa di riparazione.

Nessuno che abbia sentimento di equità può naturalmente imputare al Governo presente nè al direttore generale attuale, questa condizione di cose. Ho accennato al passato unicamente per venire dipoi ad alcune conclusioni. Io ho piena fiducia nella saviezza del ministro, ho piena fiducia nel valore tecnico del direttore generale; talchè non vorrei che in nessun modo le mie parole potessero interpretarsi per accenno a censura dell'opera loro. L'azione del Governo infatti, già l'ho ricordato, si manifestò colla presentazione all'altro ramo del Parlamento di un progetto pel quale restano assegnati alle migliorie degli impianti seicentodieci milioni in aggiunta ai 300 già deliberati colle due leggi dell'aprile 1905 e dell'aprile 1906; epperò risulta da ciò la ferma intenzione, la tenace volontà del Governo che si abbia a raggiungere il miglioramento del servizio ferroviario.

Una domanda per altro si affaccia alla mia mente. La esplicazione di quelle disposizioni sarà di sua natura inevitabilmente così lunga, così lenta, che io mi domando se nel frattempo non sia il caso di pensare a qualche atto più vigoroso, più immediato, il quale non avrà sicuramente efficacia di cambiare radicalmente lo stato delle cose, ma potrà, secondo me, accelerare l'avviamento al miglior servizio; e in ogni caso avrebbe il grande vantaggio, che psicologicamente ha pure un gran valore, di dimostrare con un fatto più palese quella ferma volontà, della quale nessuno deve dubitare, ed io meno che mai, ma che pure innanzi al paese ha bisogno di segni pronti esteriori di pratica attuazione.

È notorio che le popolazioni si adagiano anche alle sofferenze, e vi si acquietano, ma soltanto in due casi, o quando ignorano uno stato migliore di esistenza oppure quando, sentita la condizione di sofferenza, vedono per lo meno in coloro dai quali può dipendere l'attenuarla un'azione materiale e vigorosa: gli è perciò che un'azione in alcune parti immediata potrebbe oggi più facilmente indurre il paese ad acquietarsi ed attendere che lo svolgimento degli anni conduca a quel servizio migliorato, che certamente non si può improvvisare. E dico degli anni perchè è presto fatto presentare ad un Parlamento un progetto, è presto fatto al Parlamento stessor allegrarsi della presentazione di questo disegno di legge, che assegna tante centinaia di milioni per i miglioramenti del servizio ferroviario; ma non è in facoltà di nessuno di far sì che l'impiego di queste centinaia di milioni possa essere rapido. Quel disegno di legge, che non è ancora dinanzi a noi, ma che è da ognuno di noi conosciuto, stabilisce il termine degli stanziamenti per l'impiego di quei 610 milioni fino all'esercizio 1910-1911. Ora io temo fortemente che anche con la migliore volontà, e finchè non si affrontino mezzi straordinari, giungerà il 1911 senza che sia stato materialmente possibile impiegare quelle somme; il che vuol dire che non sarà stato possibile attuare quei miglioramenti di impianti che pur sono indispensabili, perchè il servizio ferroviario corrisponda al movimento economico del paese.

La forma dell'interpellanza è quella di una interrogazione, talchè potrei non aggiungere altro: sarebbe certamente comodo, ma non per chi ha l'onore di appartenere a questo alto consesso, limitarsi a posare la domanda, quando forse potrebbe sembrare che ad essa non vi sia risposta possibile.

Per giustificarmi dell'interrogazione fatta, mi consenta quindi il Senato che io accenni a qualche idea che a me pare possa, non certo dare un risultato straordinario, ma in qualche modo accelerare l'attuazione di quanto è necessario e risponderebbe in ogni caso all'opportunità di cui ho detto prima di dare un segno palese di quella ferma volontà che è nell'animo del Governo.

Dirò dapprima del miglioramento degli impianti, e mi consenta il Senato che come

tecnico accenni alla via che per essi si deve seguire.

Dapprima occorre concepire il concetto generico del miglioramento; e poi provvedere ai rilievi, che traducendo in carta lo stato reale dei luoghi e delle cose permette che questo concetto generale possa poi, a tavolino, essere tradotto in un'idea concreta. E quest'idea concreta passando per la trafila dello studio dà luogo al progetto definitivo e per l'attuazione, ai capitolati, agli appalti, ed infine alla esecuzione colla relativa debita sorveglianza.

Ora io so bensì che si è già provveduto ad accrescere notevolmente gli agenti tecnici del personale ferroviario: credo anche siasi aperto un concorso per la nomina di ingegneri. Ma evidentemente non si può ritenere che, nella urgenza del momento, che rappresenta un aggravamento di lavoro, accumulatosi per bisogni che risalgono molto indietro, si abbia a provvedere con un aumento di personale nella misura che occorrerebbe per il lavoro eccezionalissimo del giorno d'oggi. Sarebbe pericoloso mettersi per quella via: significherebbe avere un massimo di personale che potrebbe poi pesare sull'erario senza che vi fosse più tardi la giustificazione della sua presenza. In ogni modo questo personale affatto nuovo, non potrebbe portar fin da principio una competenza sufficiente da rappresentare realmente un aiuto così efficace da far camminare più in fretta lo studio dei progetti ed essere in grado di dirigere convenientemente quei lavori.

Allora io domando: data l'eccezionalità del caso, perchè non si autorizzerebbero i capi di compartimento, sotto la loro responsabilità e sotto la loro direzione, di valersi anche dell'opera di professionisti privati? Nè con ciò voglio dire di personale straordinario; perchè tale personale straordinario, più tardi, ad ogni costo, si vorrebbe far considerare come stabile.

A me sembra invece che, data la molteplicità e la grande estensione dei luoghi in cui si deve necessariamente provvedere a studi di miglioramento d'impianto (perchè, oso dire, non vi è una stazione, non vi è quasi una parte della rete ferroviaria, nella quale non sia necessario, per un miglior servizio ferroviario, di introdurre variazioni, ampliamenti e modificazioni) si avrebbe, a mio avviso, un

valido aiuto se tutti i capi di compartimento, sotto la loro responsabilità e la loro direzione, fossero autorizzati a valersi, occorrendo, anche di personale privato, di professionisti privati.

Un concetto analogo mi permetto porre innanzi per il materiale ferroviario rotabile da riparare. Sono 17 le officine dello Stato e sono una ventina le officine private in cui si fabbrica materiale nuovo. Ora siccome è notorio che troppa gran parte di materiale rotabile ha bisogno di riparazioni, e la percentuale del 17 e mezzo per cento cui ho accennato, non meno che il particolare dei 104 veicoli da lungo tempo in attesa di riparazione nella stazione di Saluzzo lo confermano, io domando: non si potrebbe autorizzare i direttori di compartimento a valersi delle officine private per le riparazioni dei veicoli?

Vengo ad una terza osservazione. Nella costituzione del nuovo organamento si sono creati i compartimenti. Vi fu chi criticò questa istituzione e chi l'approvò; io non entrerò nel difficile argomento, poichè, se vi è un caso, in cui il motto francese della critica facile e dell'azione difficile potrebbe ripetersi, credo sia appunto questo. Senonchè manifestamente le correnti di traffico passano da un compartimento all'altro; ne consegue la necessità che i rapporti fra un compartimento e l'altro in tutto ciò che concerne queste correnti di traffico che passano da uno all'altro, sieno rese le più facili e le più spedite possibile.

Epperò io richiamo anche su questo punto l'attenzione dell'onorevole ministro perchè possa concordare con la direzione generale il modo di intensificare le ispezioni, talchè esse provvedano a due distinte funzioni.

La prima è manifestamente quella di rilevare tutti gli inconvenienti che in tutti i diversi percorsi della linea possono verificarsi. A questo proposito mi permetto di segnalarne uno a modo di esempio.

Nella stazione di Saluzzo erano rimasti per ben sei anni ad ingombrare i binari 45 veicoli destinati ad essere distrutti; gli è solo ultimamente che a questo scopo furono mandati a Santia liberando il binario che inutilmente essi ingombravano.

L'esempio, che si riferisce al passato, vale come accenno a quegli inconvenienti ai quali le ispezioni possono come loro funzione ordinaria

provvedere. Ma ben maggiore può essere il vantaggio di un intensificato servizio di ispettori, se essi oltrecchè riparare a quei casi particolari, potessero essere come anelli di congiunzione fra l'azione di un compartimento e quella di un altro, accelerando tutti quei rapporti che altrimenti resterebbero lunghi e dissonanti colla rapidità dei provvedimenti che occorrono in una materia simile, tanto più quando si è in uno stato anormale come il presente.

Se i tre concetti che ho messo innanzi trovassero un incaglio in alcuna delle disposizioni della legge sulla contabilità generale dello Stato, non sarebbe difficile provvedervi. Ad ovviare infatti a quell'ostacolo basterebbe che l'onorevole ministro ed il Presidente del Consiglio, che fortunatamente oggi assiste a questa nostra seduta, volessero proporre al Parlamento la sospensione momentanea di quelle disposizioni che all'indicato scopo fossero di ostacolo.

Vengo ora alla questione del personale riguardo alla quale dichiaro subito che sarò molto guardingo poichè è manifesta la ragione per la quale conviene essere più che mai ponderati. È un fatto notorio il quietismo, che non posso a meno di tornare a deplorare, di lunghi anni addietro che condusse a non preoccuparsi del trattamento fatto dalle società al personale e più tardi a non tener conto abbastanza prontamente delle conclusioni di un'inchiesta parlamentare. Esso, come si sa, ci portò a dei momenti così gravi che occorsero provvedimenti rapidi, pronti ed i quali per la loro rapidità poterono forse non essere per tutti ugualmente soddisfacenti. Le circostanze erano tali che oggi chiunque giudichi serenamente non può erigersi a giudice severo: resta ad ogni modo il fatto che il passato condusse a necessità di provvedimenti, per i quali il personale fu tutto eguagliato, indipendentemente dal contegno precedentemente tenuto nell'adempiere i propri doveri.

Tutto il personale è stato livellato in quanto concerne l'apprezzamento del merito personale: e così coloro che, sia pure con qualche parzialità, alle Società erano risultati diligenti, finirono per essere equiparati a coloro che, dalle Società, erano ritenuti negligenti.

Constato il fatto, guardandomi dall'entrare negli apprezzamenti, ma non posso a meno di richiamare l'attenzione del signor ministro su questa circostanza.

Evidentemente quando si ha un personale così numeroso, di molte decine di migliaia di persone, ogni minimo atto di minor zelo, per parte di ciascuno di essi, dà delle somme enormi di deficienza, come ogni minimo atto di zelo, dà invece immensi risultati. Si facciano pure tutti i nuovi impianti, impiegando i milioni che si stanno per assegnare, si migliorino i rotabili, si accresca il personale; tutto ciò non darà ancora un buon servizio, se il personale non sarà pronto in taluni momenti al massimo sforzo. In materia di traffico vi sono delle oscillazioni e dei massimi repentini, per i quali, se nel personale non vi è il sentimento, per quei momenti di grave necessità, di uno zelo speciale, si resterà sempre nelle condizioni di un servizio ferroviario non abbastanza buono.

I precedenti, come ho detto, hanno condotto ad eguagliare il trattamento per tutti, epperò si può temere che per questo fatto nel personale la molla dello zelo si sia un poco infiacchita. L'onor. ministro disse altrove che nell'applicazione delle disposizioni disciplinari, bisogna usare una certa prudenza, ed a quel concetto io pure sottoscrivo; ma quando le circostanze conducono a dover essere guardinghi nell'applicazione delle misure disciplinari, sembra a me che bisogna mettersi in condizioni di esser tanto più larghi nelle misure di premio. Non è possibile che un servizio di questo genere possa dare risultati corrispondenti a quell'accrescersi del traffico, che talvolta è rapido come le inondazioni dei fiumi, se non si ha il mezzo di eccitare lo zelo in tutto il personale. Sia pure guardinga l'Amministrazione nelle repressioni, ma possa almeno essa disporre di premi, in modo da eccitare lo zelo dei volenterosi.

A torto o a ragione, si sa pure che il personale di treno non è nei migliori rapporti di simpatia col personale di movimento, e specialmente con i capi stazione. Sorvolando sulle ragioni che hanno condotto a questi sentimenti non approvabili, ma che esistono, ed a cui perciò noi da legislatori sereni dobbiamo guardare, io richiamo l'attenzione del ministro su quel fatto, per domandargli se non crede che, d'accordo colla direzione generale, non sia il caso di ritoccare i regolamenti per modo che l'autorità di questo personale del movimento abbia ad essere accentuata per modo che allo sconforto, che a torto od a ragione è in esso pe-

netrato, e li fa quasi scettici nell'adempimento di talune loro funzioni, subentri il sentimento di quel prestigio e di quella autorità senza la quale i rapporti tra un personale e l'altro non possono essere come debbono essere nell'interesse generale.

Io conchiudo. Il momento è senza dubbio di una solenne gravità riguardo ai servizi ferroviari.

Come ho detto dianzi non c'è nessuno che abbia sentimento di equità, che possa attribuire all'onor. ministro attuale o al direttore generale gli inconvenienti odierni. Anzi qualunque persona che sia abbastanza ponderata deve riconoscere che la buona volontà di portarvi rimedio e provvedere coi temperamenti necessari dinanzi al Parlamento non è mancata loro, vi hanno anzi adempiuto validamente; ma è necessario affrettarne i frutti.

Io ho creduto di mettere innanzi qualche idea; l'onor. ministro nella sua saviezza e il direttore generale nella sua competenza tecnica, che io credo superiore ad ogni censura, sapranno forse trovarne delle altre.

Ma io desidero che la mia parola e l'assenso del Senato valgano a spronar l'onor. ministro e la Direzione generale a fare un profondo studio di quelle risorse e per poco esse sembrano loro atte, od altre ne sappiano trovare, vogliano applicarle prontamente, non guardando nè alla novità delle proposte nè agli oneri che potessero derivarne.

Nelle grandi battaglie i capitani che lesinano i mezzi o le vite fanno meno bene di coloro che rendendosi ragione del momento solenne buttano innanzi quante vite è necessario per risparmiare danni e vite dipoi. (*Approvazioni vivissime*).

Ho detto.

PRESIDENTE. Se l'onor. ministro dei lavori pubblici consente, il senatore Maragliano potrebbe svolgere la sua interpellanza subito, e così l'onor. ministro risponderebbe con un solo discorso ad entrambi gli interpellanti.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Sì, si consento.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Maragliano.

MARAGLIANO. Ho presentata questa interpellanza malgrado il dibattito non breve che sopra questo argomento fuvvi nella stampa e

nell'altro ramo del Parlamento. Egli è che il modo con cui si è chiuso il dibattito, non fu accolto con soddisfazione dal paese, perchè, in conclusione, si disse che sarà possibile avere un assetto tollerabile delle nostre ferrovie, specialmente per ciò che riguarda il traffico, solo quando si avrà il materiale nuovo, cioè fra tre o quattro anni. Ora il paese è convinto che la questione non stia tutta nella provvista di materiale nuovo, e che, il modo col quale il materiale esistente viene attualmente utilizzato, sia pur esso un fattore importante per lo stato dei nostri traffici.

È su questo punto che io credo opportuno richiamare oggi l'attenzione dei colleghi e dell'onorevole ministro, senza preconcetti e senza sottintesi; e dico senza preconcetti e senza sottintesi, perchè ad arte, forse di polemica, abbiamo veduto interpretare tutte le critiche fatte al modo con cui oggi funziona l'esercizio di Stato come opposizione al principio dell'esercizio di Stato stesso.

Ora, per conto mio dichiaro che io sono fautore convinto dell'esercizio di Stato, perchè credo che l'esercizio di Stato possa dare allo sviluppo dei traffici, in un paese come il nostro, quella forza che non può completamente avere da chi esercita le ferrovie a scopo lucrativo.

Anche il paese si è mostrato in grande maggioranza favorevole a questo concetto ed il Governo colla massima sincerità lo ha attuato in tutta la sua larghezza, non solo con una legge liberalissima, ma pur anco affidando le ferrovie alla persona che veniva dall'opinione pubblica designata, lasciandole la scelta dei suoi collaboratori e concedendo tutto quello che desiderava, perchè potesse sviluppare tutte la sua attività, creando così una specie di dittatura ferroviaria.

Ebbene, dopo 18 mesi, dacchè questa dittatura si esercita, il paese protesta, ed il dissidio oggi non istà fra l'esercizio di Stato e l'esercizio privato, ma sta sul modo di svolgersi l'esercizio di Stato; talchè vediamo da una parte il paese ritenere che l'Amministrazione ferroviaria non utilizzi il materiale come dovrebbe utilizzarlo e dall'altra l'Amministrazione ferroviaria, la quale sostiene di aver fatto il meglio possibile; e attribuisce queste critiche ad una *collettiva impressionabilità latina* (parole testuale della relazione Bianchi) creando così

una nuova malattia, una specie di *nevroismo ferroviario*, dal quale sarebbero colpiti tutti coloro i quali si lagnano del modo col cui il traffico procede e noi Genovesi soprattutto.

Sono giustificate le lagnanze del paese? L'Amministrazione lo nega, e per giustificare il suo diniego, dice che frattanto, malgrado tutto, il movimento in dodici mesi è cresciuto del 12 per cento, in confronto ai dodici mesi precedenti di esercizio delle compagnie private.

Queste cifre se si accettassero così, bruta-mente, senza critica, potrebbero significare qualche cosa, ma onor. colleghi, v'è subito a riflettere una cosa. Dal rendiconto pubblicato per il primo anno di esercizio dell'Amministrazione delle ferrovie di Stato, risulta che il 18 per cento di tutto il movimento del traffico esercitati sulle ferrovie italiane, è rappresentato da carri di compagnie straniere provenienti dall'estero; cosa che si comprende, data la esposizione di Milano. Quindi questo 18 per cento, in gran parte dovuto ad una causa eccezionale, indipendente del traffico interno, ottenne l'aumento vantato, che, al postutto, non sarebbe merito dell'Amministrazione ma dello sviluppo progressivo dei nostri commerci. Ma si deve proprio prendere come calmiera delle norme del traffico, il movimento che esisteva quando le ferrovie erano amministrate dalle Società private? Può essere quello un modello? Perchè l'opinione pubblica è insorta contro le Compagnie private? Appunto perchè credeva che l'esercizio delle ferrovie non procedesse in modo conveniente e proporzionatamente all'aumento del traffico.

Ora è una magra consolazione quella di prendere come norma e come modello l'operato di un sistema di esercizio vivamente criticato e che ha fatto desiderare un cambiamento di indirizzo.

Ma vi ha di più, onor. colleghi.

Nel terzo semestre dell'esercizio, dal primo luglio di quest'anno, siamo scesi al disotto di questo non desiderabile calmiera; e se noi guardiamo il movimento del porto di Genova in agosto, settembre ed ottobre, troviamo che il movimento dei carri è andato sempre diminuendo, fino a scendere nel mese di settembre ed ottobre ad una media che è inferiore ai 700 carri quotidiani, una media che ci porta a 14 anni addietro. E notate che in questi mesi si

ebbero giornate in cui il numero dei carri fu inferiore a 400. Questa decadenza è tanto più significativa perchè verificatasi in un'epoca nella quale non si poteva più mettere in gioco i trasporti di merci per l'Esposizione di Milano, non v'era da mettere in campo terremoti, i quali furono anch'essi invocati dall'Amministrazione a suo scarico; non il mal tempo perchè ha sempre fatto un tempo invidiabile; non nubi, non pioggia, la massima siccità. E notisi infine che in questo terzo semestre erano aumentati i carri, perchè, come risulta dal prospetto annesso alla relazione della Commissione parlamentare che ha esaminato il progetto di legge dei crediti ferroviari, al primo di luglio 1906, i carri fra quelli di proprietà delle Compagnie e quelli affittati erano giunti alla rispettabile cifra di 71,000 a disposizione dei privati, oltre i 1400 carri per merci a disposizione dell'Amministrazione. E questo fu un fatto impressionante, perchè si osservò che via via che si esplicava il nuovo organamento ferroviario, si aveva un decadimento progressivo in parte assoluto, in parte relativo, dell'attività del traffico. E, badate, non occorre che io vi dica che questo difetto e questo fatto, non dipendono punto dall'aumento del traffico, non sono un fenomeno di crisi di crescita, come ebbe a pensare un autorevole giornale nostro, perchè qui si tratta di una effettiva diminuzione nel numero dei carri posti a disposizione del commercio.

Dinanzi a questa diminuzione in un periodo, in cui, cessata l'affluenza di merci all'esposizione di Milano, si attendeva giustamente di avere un maggior numero di carri, e di vedere migliorato il traffico, la coscienza dei lavoratori di ogni classe si è ribellata: a Genova soprattutto. Genova non aveva in tutto ciò interessi genovesi da difendere. Questo mi preme dirlo e farlo ben constatare, perchè si è voluto ad arte fare di tanta questione, un interesse particolare genovese. Errore o perfidia, onorevoli colleghi, perchè non vi sono in ciò, interessi genovesi da difendere. Nel porto di Genova vi sono gl'interessi di tutta la nazione e specialmente di quella parte industrie ed operosa del nostro paese che è tra l'Alpe e il mare. Genova sente superbamente la responsabilità di essere custode di questi interessi e fieramente attende a custodirli. Al suo porto un munifico cittadino suo ha dato a larghe mani

Porro che creò l'inizio della sua odierna prosperità, al porto i magistrati tutti dal comune alla provincia, al consorzio, danno con sollecite cure tutte le loro attività ed i genovesi tutte le loro energie e l'operosità loro, ma tutto questo è trionfo d'interessi nazionali ed è per la difesa di questi interessi sacrosanti, che Genova ha levato la voce. (*Bene*)

Tutti i centri di lavoratori italiani fecero eco alle sue proteste. Vedendo da un lato a centinaia di migliaia di tonnellate giacere sulle calate le materie prime, destinate a dare alimento alle officine e vedendo d'altra parte le officine deserte per mancanza di alimento, la voce di tutti si unì a quella di Genova nel protestare contro questo stato di cose. E questa protesta non era davvero esplosione di cervelli malati, non sintomo di nervosismo, ma invece il grido della nazione che si sentiva profondamente minacciata nei suoi più vitali interessi dalla inerzia e dalla noncuranza della Amministrazione ferroviaria. (*Benissimo*).

Ma non è su queste recriminazioni retrospettive che noi dobbiamo fermarci; è necessario cercare quali siano i fattori di questo stato miserando di cose.

È su questa indagine che richiamo l'attenzione dell'onor. ministro. Le cause non sono, no, quelle sole che vennero dette e ridette, no. Esiste è vero una deficienza di carri, non assoluto, ma relativo al modo col quale si muovono da noi. Assoluta no. Rapportando il numero dei carri al prodotto dei traffici, noi troviamo che si hanno oggi da noi 303 carri, per ogni milione di prodotto lordo, mentre la Germania ne ha 260 e l'Austria 244, quindi, assolutamente, noi *oggi* ne avremmo già più delle nazioni in cui i servizi producono bene, ma relativamente alla lentezza con cui fra noi circolano, il numero odierno, lo si deve riconoscere, è deficiente.

Ma bisogna pur convenire che questa deficienza si sente assai più, perchè l'Amministrazione odierna fa muovere i carri più lentamente ancora di quello che si muovevano pel passato, sebbene le condizioni di circolazione e gl'impianti siano migliorati in confronto al passato.

Le ragioni di questa maggiore lentezza sono imputabili all'Amministrazione ferroviaria, e risultano tutte dallo studio della relazione uffi-

ciale fatta dal comm. Bianchi ed a noi teste distribuita.

La maggiore o minore rapidità nella circolazione dei carri, è in rapporto alla rapidità del carico, dell'avviamento a destinazione, dello scarico e del ritorno.

Uno dei fattori di questo movimento è senza dubbio il personale dal punto di vista numerico. È la deficienza di personale che abbiamo rimproverato sempre alle amministrazioni private, ed oggi l'amministrazione di Stato non lo ha, dopo 18 mesi, aumentato, anzi lo ha diminuito.

Le Amministrazioni precedenti avevano un complesso di 103,397 impiegati, e l'attuale ne ha di meno, e di questi, circa 7000, sono adibiti ai vari uffici dell'Amministrazione centrale.

E non è solo mancante di personale, ma sono anche mancanti i mezzi per il riattamento dei carri, e sono mancanti, lo confessa la relazione dell'Amministrazione, per il confusionismo da essa creato con la voluta, precipitata fusione del materiale delle varie reti.

Altro fattore di rapidità del movimento è, ed è importantissimo, la organizzazione di esso. Non fa bisogno di esser troppo versati in cose ferroviarie per non vedere all'esame dei dati e delle notizie che si trovano nella relazione ufficiale, che si è complicato in modo tale tutto l'organismo ferroviario che la circolazione e la distribuzione dei carri ne devono restare necessariamente inceppate.

Abbiamo circoli, abbiamo centri regionali, un ufficio centrale alla Direzione, che tratta tutto questo indipendentemente dalle direzioni compartimentali, di modo che il personale riceve ordini da più parti. E spesso questi ordini sono contraddittori e confusi.

La risultante di tutto questo sta nel ristagno dei carri che solo per le ritardate riparazioni ha raggiunto la cifra, come dice l'Amministrazione, di 9000 carri stagnanti nelle officine, mentre molti altri giacciono carichi nelle stazioni per mancanza di braccia, di ordini, di serie disposizioni che ne agevolino lo scarico ed il moto.

Di fronte a questo stato di cose, vero, reale, inconfutabile, il paese ritiene, ed a ragione, che coi carri attuali si potrebbe fare più di quello che è stato fatto finora, perchè si può rendere molto più attiva e rapida, con la buona volontà,

l'energia e l'ordine, l'utilizzazione di essi. Tanto vero, che quando l'onorevole ministro di questi ultimi tempi, a richiesta delle magistrature genovesi, giustamente commosso da tante iatture e trascuranze, è intervenuto ed ha ordinato al direttore generale di partire e di prendere personalmente le disposizioni necessarie da lui suggerite, abbiamo veduto temporaneamente modificato questo stato di cose. E ciò dimostra che con un'opera più sollecita ed una cura maggiore si può benissimo rimediare a una parte di questi inconvenienti. Certo è che, probabilmente, se l'onorevole ministro non fosse intervenuto, i 600 o poco più carri ai quali era disceso il numero di quelli che si avevano nel porto di Genova, sarebbero anche diminuiti.

È fuori di dubbio che tutti questi gravi inconvenienti sono la conseguenza dei tumultuosi cambiamenti portati nella nostra organizzazione ferroviaria dall'Amministrazione che ne assunse la dittatura. Io vi chiedo, onorevoli colleghi: credete voi che un industriale il quale avesse rilevato un'azienda di trasporti, avrebbe portati tutti questi cambiamenti e modificato di fatto tutta l'organizzazione ed il personale ad essa addetto? Io credo che nessuno avrebbe seguito questo indirizzo, tanto più che si sapeva a quali guai si andava incontro facendo così. Difatti nella relazione del direttore generale si dice a scusa, che tutte le volte che un'Amministrazione ferroviaria nuova si è insediata, si sono avuti inconvenienti consimili.

Ma questa non è una scusa, ma una condanna. Se si conoscevano le conseguenze dell'atto che si andava facendo, perchè si è compiuto?

Erano forse necessari tutti questi tumultuosi cambiamenti? L'opinione pubblica aveva reclamato l'esercizio di Stato, perchè non era contenta dei criteri con cui questo esercizio era condotto, perchè voleva criteri più larghi che favorissero, con le tariffe e con altri mezzi, il nostro traffico e il nostro movimento commerciale. Ma non era certo un cambiamento nell'ordinamento tecnico dell'esercizio, che si richiedeva. L'esercizio era affidato ad un personale di molto valore e degno di fiducia.

Il nostro personale ferroviario è invero di un valore incontestabile. Esso nelle angustie degli impianti infelicissimi delle nostre sta-

zioni riesce a manovrare mirabilmente, ed io posso affermare che un alto funzionario delle ferrovie tedesche mi disse un giorno che nessun impiegato al movimento del suo paese, riuscirebbe, con le difficoltà degli impianti che abbiamo, a far muovere i treni con quella agevolezza con cui si fanno muovere da noi. Ora questo personale, già organizzato, affiatato nei vari servizi, era proprio necessario scompaginarlo, sbalestrarlo da un punto all'altro della penisola? No davvero. Il nostro personale avrebbe fatto procedere le cose bene e speditamente, se non fosse stato turbato nella sua organizzazione e le farebbe, anche ora dopo tanto confusionismo, procedere meglio, se non se ne stroncassero le attività e le capacità con ordini contraddittori e talora anche inopportuni.

Furono colpa della legge le iatture uscite da questo stato di cose? No davvero. La legge non peccò in nulla, e se peccò in qualche cosa lo fu in larghezza. Vi sono uomini colpevoli? E così fosse, basterebbe eliminarli per eliminare l'inconveniente; ma qui non si tratta di uomini, si tratta di un indirizzo sbagliato, eppure si poteva non sbagliarlo. Si dice troppo spesso e volentieri che abbiamo assunto il servizio di Stato impreparati. Ma impreparati come? Che non si fosse preparati per studi preliminari non è vero. Basta consultare la pubblicazione della Commissione Reale d'inchiesta sulle ferrovie, per vedere che si erano studiati bene tutti i dettagli del servizio ferroviario consultando, come si erano impiantati questi servizi negli Stati esteri, e si era venuti alla conclusione che un esercizio di Stato, per procedere bene, deve avere il suo esercizio ispirato al principio del massimo decentramento, affidato ad unità direttive autonome e responsabili, in numero proporzionato allo sviluppo delle linee.

Noi invece abbiamo fatto un accentramento feroce, abbiamo una direzione generale la quale deve occuparsi di tutto, e per dimostrare ciò basta dire che questa amministrazione ha presso a 7000 impiegati negli uffici centrali.

Si sono creati, è vero, dipartimenti; la loro organizzazione è la negazione del decentramento; sono niente più di una prefettura ferroviaria, che in ogni atto è obbligata a dipendere, a prendere istruzioni dall'amministrazione centrale.

Ho consultato l'organizzazione del servizio di Stato in tutti i paesi che l'hanno adottato, e in nessun paese esiste confidato ad una sola amministrazione un organismo ferroviario così complesso per territorio, per estensione, per linee chilometriche come il nostro. Anche le grandi compagnie private non raggiungono le cifre chilometriche delle nostre linee; tutti hanno una organizzazione molto più decentralizzata, nessuno l'ha così centralizzata come la nostra.

A poco per volta la nostra dittatura ferroviaria ha creato un vero ministero ferroviario, il quale ha tutte le lentezze burocratiche di un'amministrazione ministeriale, e non ha il vantaggio di avere la responsabilità che avrebbe un Ministero innanzi al paese ed ai suoi Corpi rappresentativi. (*Bene*).

E qui concedetemi una breve considerazione politica. Questo organismo ferroviario colossale crea ed ha creato uno Stato nello Stato. Amministra somme ingenti, dispone di influenze speciali e suggestive, ed ha anche i suoi organi, coi quali può esercitare una influenza direttiva sulla pubblica opinione, senza avere responsabilità alcuna ed addossando ad altri ed al Governo le colpe sue. Questa è una verità che non ho bisogno di dimostrare; tutti l'abbiamo sentita ed abbiamo veduto, precisamente, rendere responsabile il Governo di atti di cui non era, e non poteva ritenersi responsabile, e di cui l'amministrazione ferroviaria era puramente e semplicemente responsabile. Io accenno solo a questo punto, perchè mi pare che meriti di essere considerato, e mi pare che in un paese retto a sistema costituzionale non si dovrebbe permettere la creazione di enti di questa natura senza che abbiano, come dovrebbero avere, una responsabilità diretta in faccia alla nazione, senza essere al contatto permanente dei rappresentanti della nazione stessa.

Abbisogniamo forse di un Ministero ferroviario? Non lo credo; ma volendo tenere l'organizzazione quale oggi è, diventerebbe necessario, non solo per necessità amministrativa, ma anche per necessità politica.

Ma un Ministero ferroviario non risponderebbe alle esigenze di un esercizio industriale, ed è sulla necessità di una organizzazione industriale delle ferrovie, ispirata al massimo decentramento, che io richiamo l'attenzione del ministro.

Del bene che può fare un'estesa amministra-

zione ferroviaria autonoma, noi qui in Italia abbiamo avuto uno splendido esempio; per una rete ristretta, quella delle Sicule, governata appunto dal comm. Bianchi.

In essa abbiamo veduto che l'azione di un uomo abile, quando si esplica sopra un campo di attività proporzionato alla possibilità umana, di seguire direttamente l'estrinsecazione del servizio, può dare uno splendido risultato. Ora chiedo all'onorevole ministro: se noi avessimo, come hanno in Prussia, dodici amministrazioni dipartimentali con altrettanti direttori generali autonomi, ed avessimo avuti così molti Bianchi a dirigerle, e non sarebbe difficile averli...

BORGATTA. Bisognerebbe averli

MARAGLIANO. In Italia, caro Borgatta, abbiamo un corpo di funzionari così valorosi, che non ci deve far credere impossibile trovare dei buoni capi servizio!

Ebbene io dico: se noi avessimo dodici amministrazioni dipartimentali, organizzate come era la Sicula, con a capo dei valori come il Bianchi, allora sì che le nostre ferrovie andrebbero bene, perchè, e di questo bisogna convincersi, un direttore di un'azienda industriale (perchè l'esercizio delle ferrovie deve essere industriale) deve poter sorvegliare tutti i rami del servizio e portarvi la sua attenzione personale; cosa che è impossibile fare con una amministrazione mastodontica come quella attuale.

Dopo ciò io dico all'onorevole ministro: Io vi ho interpellato, non perchè io creda che voi siate per nulla responsabile del disordine attuale, non vi domando che ce lo spiegate e ce ne diate ragione. Questo caos ferroviario che voi non avete creato, di cui non siete responsabile, voi con la vostra ornata parola per un sentimento di cortesia e, dirò di più, di generosità, potreste difenderlo; ma ritenete che su questo punto non riuscireste a convincere nè noi, nè il paese che lo ha già inappellabilmente giudicato. Ma io vi ho interpellato perchè desideravo, facendomi interprete del voto di quanti si occupano di queste questioni, che ci deste l'assicurazione che, finchè dura questo ordinamento disgraziato, nel modo col quale si esplica, voi continuerete ad esercitare una sorveglianza continua, con una ingerenza benefica, quando ne è il caso, come l'usaste e lo faceste quando il movimento del porto di Genova era sceso ad una cifra irrisoria di carri ferroviari.

Speriamo che farete comprendere ancora all'amministrazione ferroviaria che sopra la sua volontà esiste quella del paese, rappresentata legittimamente dal Governo, il quale non può disinteressarsi, per quanto sia autonoma una amministrazione di ferrovie, del modo col quale funziona, ed è tanto più necessario, inquantochè, bisogna ricordarlo, il movimento delle merci nel porto di Genova da un'anno ad un altro aumenta di centinaia di migliaia di tonnellate. Quest'anno siamo già a circa mezzo milione di tonnellate di aumento, e quindi non solo dobbiamo poter far fronte al movimento nella misura degli anni scorsi, ma dobbiamo vedere di intensificarlo ed aumentarlo.

È possibile ciò fare in buona parte, fin d'ora, coi mezzi attuali, purchè si vogliano prendere le misure necessarie. Ed un'altra preghiera rivolgiamo, onorevole ministro, a nome del paese: quella di preparare un esercizio di Stato il quale sia rapido ed elastico nei movimenti e sia rivolto veramente a favorire il movimento commerciale ed industriale della nazione. È questo l'esercizio di Stato che il paese aveva sognato quando lo ha voluto e quando il Governo lo ha concesso, ed è questo l'esercizio di Stato che con tutta fiducia attendiamo dal nostro Governo nella prossima sua più matura e più evoluta esplicazione. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Pisa.

PISA. Vista l'ora tarda, io non mi sento di poter prendere la parola e perciò mi riservo, qualora l'onorevole ministro parlasse oggi o domani, di mantenere il diritto di esporre, dopo di lui, quello che avrei avuto intenzione di dire.

PRESIDENTE. Io mi permetto di pregare l'onorevole Pisa, qualora, com'egli dice, intenda di riservarsi il diritto di parlare, di farlo in occasione della discussione generale del bilancio dei lavori pubblici che viene immediatamente dopo, e che ancora non abbiamo potuto incominciare.

Bisogna ricordare che oramai siamo al 17 del mese e che abbiamo ancora parecchi bilanci da discutere ed approvare.

Pregherei quindi caldamente l'onor. Pisa, non per impedirgli di dire ciò che egli crede, ma per rendere più sollecita la discussione, di riservare le sue osservazioni alla discussione generale del bilancio dei lavori pubblici.

PISA. Per conto mio non ho nessuna diffi-

coltà di aderire al desiderio espresso dall'onorevole Presidente.

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

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. (*Segni di attenzione*).

Signori senatori, la più efficace risposta che io potessi dare alle doglianze che da ogni parte del paese mi venivano per l'attuale deficienza dell'esercizio ferroviario, era la presentazione del disegno di legge con cui venivano chiesti al Parlamento altri 610 milioni da spendersi sino all'anno finanziario 1910-1911 per provvedere ai bisogni più urgenti dell'azienda ferroviaria.

Il disegno di legge è stato ieri approvato dall'altro ramo del Parlamento e verrà presto all'esame del Senato.

Questo disegno di legge è ispirato ad un concetto fondamentale, assai semplice ed elementare: quello, cioè, che le presenti strettezze sono dovute in modo principalissimo alla deficienza del materiale mobile e degli impianti fissi ereditati dalle Società, e che è necessario rimediarevi rapidamente e con un programma graduale ma organico.

Perciò abbiamo presentato all'approvazione del Parlamento i provvedimenti che avevano carattere più immediato. È la cura del ferro, come dissi alla Camera, quella con cui dobbiamo cercare di guarire questa profonda anemia ferroviaria, che non vi è medico che sappia rapidamente curare: allo stesso modo che neppure l'illustre senatore Maragliano riuscirebbe a guarire in pochi giorni un'anemia profonda di vecchia data, invano si spererebbe di guarire come per incanto l'anemia ferroviaria, se anche si avessero miliardi a disposizione, perchè occorrerebbe avere anche il tempo di spenderli, non potendosi i milioni convertire in vagoni, in impianti, in binari, in piani caricatori da un momento all'altro.

L'onor. senatore Casana, tuttavia, portando la questione sopra un terreno pratico, ha detto: « Indubbiamente, per attuare i miglioramenti necessari, occorrerà tempo notevole ed il paese dovrà persuadersi della impossibilità di trasformare di colpo le condizioni dell'azienda. Non solo, ma io ritengo che materialmente non riuscirete a spendere i milioni votati. Vi sono, però, suggerimenti tecnici che, tradotti in atto, potrebbero accelerare l'esecuzione dei lavori e

che io voglio additare alle considerazioni del Governo». Consigli così prudenti e che vengono da un uomo così autorevole in materia tecnica, meritano d'essere ascoltati con grande attenzione.

Il senatore Casana ha incominciato col chiedere che il Governo faccia un più largo assegnamento sull'industria privata, soprattutto per quello che riguarda le riparazioni del materiale mobile e che sono di suprema urgenza. Certo, se non è esatta la cifra complessiva del 17.7 per cento di materiale riparando, da lui citata, (perchè forse si riferisce non solo ai carri, ma anche alle locomotive, vetture e bagagliai, mentre i carri riparandi sono nella proporzione di 9.9 per cento), è pur sempre vero che il materiale bisognevole di riparazione è ora in quantità tale da ritenersi eccessiva per un esercizio ferroviario normale.

Ciò dipende da parecchie cause e purtroppo anche dalla deficienza delle officine ferroviarie di Stato; sicchè, a primo aspetto, ogni amministratore avrebbe avuto il pensiero dell'onorevole senatore Casana, di ricorrere cioè alle officine private. E questo pensiero si è affacciato anche alla mente del direttore delle ferrovie dello Stato.

Ma purtroppo neppure per questa via si è ottenuto il numero di riparazioni necessarie, perchè anche le officine private sono sovraccaricate di lavoro. Per esempio, noti l'onor. Casana, sopra un totale di 689 riparazioni di locomotive eseguite in un anno nelle officine dello Stato, non se ne sono ottenute che 64 nelle officine private, molte delle quali sono in ritardo di lavoro, per sovraccaro di ordinazioni. Di guisa che, pur continuando a giovare anche della industria privata, non possiamo fare grande assegnamento sopra i risultati di questa, date le condizioni attuali degli stabilimenti metallurgici.

Ma l'onor. Casana ha dato anche un'altro suggerimento. Egli ha detto: « Voi avete una immensa mole di lavoro da compiere, una mole tale che i mezzi finanziari apprestati sono così larghi che non potranno essere tutti spesi nel periodo che va da oggi fino all'anno finanziario 1910-911.

« Invano vi illudete di poter provvedere, con i corpi tecnici che avete, agli studi necessari, senza avvalervi dei professionisti liberi ».

Simile invito mi era fatto anche dall'onorevole Maragliano, che diceva:

« Semplificate i congegni amministrativi e

tecnici che si opponessero alla pronta attuazione dei provvedimenti ».

Ora l'onor. Casana sa che, rispetto ai congegni amministrativi, difficoltà non ce ne sono, perchè la legge dell'aprile 1905 ha modificata la legge sulle opere pubbliche e quella sulla contabilità generale dello Stato, in quanto queste potessero ritardare l'attuazione dei lavori. Nè basta: la legge dell'aprile 1906 ha autorizzata l'esecuzione di questi lavori con semplice approvazione del Comitato di amministrazione delle ferrovie, senza bisogno, quando non si tratti di costruzioni di nuove strade ferrate, del parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Quanto al personale occorre notare innanzi tutto che è assai difficile riparare alla deficienza di esso, soprattutto perchè i liberi professionisti, onor. Casana, trovano nell'industria privata (cosa della quale, del resto, ognuno si deve rallegrare), un collocamento superiore a quello che può dar loro lo Stato; di modo che questa prestazione dei liberi professionisti è meno abbondante di quello che l'onor. Casana crede, e, anzi, perfino i giovani che escono appena dalle scuole di applicazione per gli ingegneri non si presentano numerosi ai concorsi che l'Amministrazione dei lavori pubblici bandisce: basti ricordare che, recentemente, in un concorso a 40 posti di ingegnere del genio civile, a mala pena, si è avuto il numero di 25 giovani idonei.

Ma, anche a prescindere da questa difficoltà di reclutare fra i giovani il personale necessario per assunzione in servizio stabile, occorre soggiungere che, neppure per prestazioni di carattere transitorio, si può trovare fra i liberi professionisti elemento sufficiente, poichè essi pure trovano nelle industrie private maggiore convenienza. Ad ogni modo, l'Amministrazione ferroviaria non può fare per i suoi lavori grande assegnamento sui liberi professionisti, perchè per questi lavori speciali occorre una preparazione tecnica che manca ad essi; poichè non basta esser bravi costruttori di strade o di case per saper determinare il modo di ordinare la piattaforma di una grande stazione ferroviaria e per saper eseguire altri lavori tecnici specializzati.

La Direzione generale farà, tuttavia, il possibile per reclutare tra i professionisti privati un personale idoneo, specialmente per le nuove costruzioni, senza però farvi assegnamento eccessivo. Questa mattina, inoltre, insieme col Di-

rettore generale si è stabilito di convocare in Roma il capo del servizio dei lavori con tutti i capi dei compartimenti per intendersi su tutti i provvedimenti necessari a sollecitare la presentazione e l'esecuzione dei progetti. Poiché l'Amministrazione si rende conto di ciò che dice l'onor. senatore Casana, ma è pur conscia che il ritardo dei lavori potrà venire non solamente dalla deficienza del personale, ma anche dal fatto che i lavori medesimi richiedono grande quantità di materiale metallico, di scambi, di traverse (non abbondanti pur troppo nel nostro paese) e di vagoni e locomotive per i trasporti, che non si possono in troppo grande numero sottrarre ai bisogni del commercio, ecc.

Di guisa che è tutto un complesso problema che l'Amministrazione esamina, e non dubiti, onor. Casana, che la soluzione di esso sta a cuore alla Direzione generale ed a me, come sta a cuore a lei.

Il senatore Casana ha chiesto, ancora, che s'intensificassero le ispezioni, ed il suo desiderio è tanto opportuno che non solo, contrariamente a quanto si è affermato, la Direzione generale non ha diminuito il numero degli ispettori, che anzi è stato aumentato, ma ha fatto anche un'altra cosa: ha diminuito, cioè, le mansioni amministrative di questi ispettori, per dar loro il tempo di dedicarsi più efficacemente a quelle attribuzioni specializzate che ad essi sono affidate. Il lavoro di questi ispettori è essenziale nelle ferrovie e posso assicurare l'onor. Casana che non solo non verrà trascurato, ma sarà intensificato con l'intento di esercitare un attivo controllo sull'esercizio e di coordinare tra loro le varie parti del servizio. In quanto al personale e alle condizioni di esso, il senatore Casana ha espresso questo concetto, che sostanzialmente è vero: quando un personale è così numeroso come quello delle ferrovie dello Stato, che è un vero esercito aggirantesi intorno ai 110 o 120 mila individui, una lieve diminuzione o un lieve aumento dello zelo individuale esercita sull'opera complessiva e sui risultati un'influenza grandissima.

Orbene, egli soggiungeva: dovete intensificare non solo la disciplina, ma dovete rendere più attiva la molla dello zelo e farla funzionare meglio mercè i premi.

Quanto al sistema disciplinare, io devo dichiarare al senatore Casana e all'onor. Mara-

gliano che nulla è stato cambiato per quanto riguarda l'autorità dei capi stazione. L'autorità di essi è la medesima rispetto alla disciplina che nei tempi passati. E in quanto alla efficacia di quest'azione disciplinare, a mezzo delle statistiche che ho letto in altra occasione e sulle quali mi pare inopportuno ritornare, si può constatare che essa è esercitata con temperanza e prudenza (come è nei voti del senatore Casana) e con sufficiente energia.

V'è stato un periodo in cui le mancanze del personale trovarono indulgenza, ma quel periodo rimonta ai tempi dello sciopero e dell'ostruzionismo, quando, per provvedimento di Governo, si stabilì che i ferrovieri non si punissero per il fatto dello sciopero; ma le norme disciplinari furono strettamente osservate così per altre mancanze verificate in quel turno di tempo, indipendenti dallo sciopero, come per ogni altra, commessa prima o dopo di questo.

Ed è inesatto che vi siano state eccessive indulgenze o condoni: si sono sempre applicati i regolamenti, con quei criteri discrezionali che i regolamenti stessi accordano al direttore generale o al Comitato di amministrazione, ma senza debolezze colpevoli o ingiustificate indulgenze.

Questo per ciò che si riferisce alla parte disciplinare. Quanto, poi, allo stimolo del premio che, secondo giustamente opina il senatore Casana, deve esser conservato per spronare il personale a più zelanti prestazioni, debbo dire che l'Amministrazione non solo ha tenuto fermo tale concetto, ma, oltre a conservare ed aumentare i premi proporzionali alle prestazioni rese, ha riservato al puro criterio del merito buona parte delle promozioni di grado; non ammettendo che tutti gli agenti si dovessero promuovere per anzianità, siccome è stato espresso dai voti di alcune associazioni e sindacati professionali ferroviari, i quali vorrebbero le promozioni senza alcun apprezzamento circa il valore delle prestazioni del personale, di guisa che questo automaticamente dovrebbe progredire nella carriera.

L'Amministrazione ha, in proposito, tenuto fermo il concetto che, con le debite garanzie, alcune volte con esami e altre col giudizio di Commissioni, si debba nelle promozioni fare larga parte al merito ed alla diligenza spiegata nell'adempimento delle proprie funzioni. Con ciò vede il senatore Casana che quello che egli

desidera esiste negli attuali ordinamenti, e posso assicurarlo che non è intenzione nè della Direzione generale, nè mia di equiparare i diligenti ai negligenti, e tutti ricoverare sotto il manto di una indulgenza che, trattando tutti alla stessa stregua, sarebbe pericolosa e dannosa al pubblico interesse.

Certo questo personale — proveniente da diverse Amministrazioni, uscito da un periodo di agitazioni e di lotta che avevano perturbato il paese, rimasto per lungo tempo esposto a sobillazioni politiche, ed all'opera di quelli che altra volta chiamai *appaltatori del malcontento ferroviario*, e che hanno molto operato per sovvertire il personale stesso — non si poteva senza difficoltà pacificare e fondere in un tutto organico. Neppure oggi esso è del tutto in condizioni normali, ma ora che, in seguito alle prove di sollecitudine del Governo ed alla applicazione, rigida sì, ma umana ed equa dei regolamenti, ha acquistato la sicurezza del proprio avvenire, esso deve comprendere i doveri che ha verso il Paese e verso il Parlamento, che ha così largamente cooperato a dargli una sistemazione definitiva, e tale, dal punto di vista finanziario, che non si poteva desiderare migliore nelle condizioni presenti.

Questo personale non è completamente pacificato, come sarebbe nei voti di tutti: ho inteso parlare di dissidi, che purtroppo vi sono, ma dei quali non va esagerata la portata; dissidi fra personale viaggiante e movimentisti, dissidi che risalgono al tempo dello sciopero, ed a ragioni che è inutile qui approfondire. Contrasti inevitabili e non sempre completamente dannosi, ma che ho ragione di ritenere siano sulla via della composizione, e dei quali non si deve certo preoccupare troppo il Senato, come non se ne preoccupa troppo l'Amministrazione.

Mi pare così di avere risposto brevemente, ma completamente, alle osservazioni del senatore Casana.

Vengo ora al senatore Maragliano, il quale ha detto: « Come mai il ministro dei lavori pubblici, per dimostrare che il servizio ferroviario ha proceduto, date le gravi difficoltà, nel modo migliore che si poteva, istituisce confronti con l'esercizio passato delle Società? Ma non per altro Paese e Parlamento hanno voluto mutar strada e venire all'esercizio di Stato,

se non per aver giudicato cattivo l'esercizio passato; talchè, ciò posto, voler fare confronti con il passato è mettersi da un punto di vista del tutto inaccettabile ».

Ora senta, onorevole Maragliano, se bastasse mutare forma di esercizio perchè binari e locomotive, carri ed impianti, stazioni e personale, tutto come per incanto si completasse, si integrasse, si migliorasse, oh! allora l'esercizio di Stato potrebbe dirsi veramente il tocca e sana di tutti i mali ferroviari, e non vi sarebbe nazione che non volesse senza indugio adottarlo.

Ma col mutare di forma l'esercizio non si aumenta nè di una locomotiva, nè di un carro, nè di una rotaia, e perciò i confronti che si fanno sono coerenti, in quanto dimostrano che, data la povertà ed insufficienza dei mezzi, è inutile voler attribuire agli ordinamenti o agli uomini ciò che è conseguenza della forza ineluttabile delle cose. I paragoni, che altra volta ho fatto e che ora ripeto, sono, dunque, pienamente attendibili.

Il senatore Maragliano ha detto che la nuova condizione di cose, — e ricordo precisamente le sue parole, — *ha rallentato il movimento del traffico*. Basterà che il Senato abbia notizia dello svolgimento del traffico che si è avuto dal 1° luglio 1905, per persuadersi del contrario. Basterà che il Senato dia uno sguardo alla tabella (*), di cui leggerò il riassunto, per ve-

(*) *Prodotti approssimati complessivi delle linee già costituenti le tre grandi reti nel decennio 1896-1906.*

Esercizi	Prodotti lordi	Aumenti rispetto esercizi precedenti	Percentuali di aumento
1896-97 . .	254,100,000	—	—
1897-98 . .	257,900,000	+ 3,800,000	1.4
1898-99 . .	274,000,000	+ 6,100,000	2.4
1899-90 . .	288,300,000	+ 14,300,000	5.5
1900-901 . .	267,900,000	— 400,000	—
1901-902 . .	304,500,000	+ 16,200,000	5.6
1902-903 . .	318,000,000	+ 13,500,000	4.4
1903-904 . .	333,500,000	+ 15,500,000	4.9
1904-905 . .	342,500,000	+ 9,000,000	2.7
1905-906 . .	381,000,000	+ 38,500,000	11.2

dere quali grandissimi passi ha fatto il traffico in questi ultimi tempi.

Tanto per esser concreti e pigliar cifre a primo aspetto già per se stesse eloquenti, vediamo i prodotti dell'esercizio.

Orbene, mentre nell'ultimo decennio i prodotti dell'esercizio sulle tre grandi reti aumentarono rispettivamente dell'1.4 per cento nel 1897-98, del 2.4 nel 1898-99, del 5.5 nel 1899-1900, ebbero un lieve regresso nell'anno seguente, e ripresero poi l'ascesa con le percentuali successive del 5.6; 4.4; 4.94 e 2.7 per cento, noi troviamo nel primo anno d'esercizio di Stato uno sbalzo improvviso all'11.2 per cento in più dell'anno precedente.

E la cosa non si è arrestata: le prime tredici decadi del 1906-907 danno un aumento del 5 per cento rispetto al 1905-906 ossia del 17.4 per cento rispetto al 1904-905. E i prodotti delle prime 14 decadi dell'esercizio 1906-1907 permettono di ritenere che nel corrente anno sarà raggiunto il prodotto di 400 milioni superiore a quello del 1904-905 di 58 milioni, ossia del 18 per cento in più. E gli ultimi accertamenti danno aumenti ancora maggiori.

Ora quando un esercizio ferroviario, cominciato in condizioni così difficili, ha fatto fronte ad un traffico 18 volte maggiore e dà un rendimento di 58 milioni in più del precedente esercizio, venire a parlare di rallentamento del traffico non è cosa esatta. (*Interruzione dell'onor. Scialoja*).

L'onor. Scialoja dice che è troppo poco. ...

SCIALOJA. Diceva non 18 volte, ma del 18 per cento maggiore.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. È naturale, 18 volte maggiore: sono miracoli che non li fa neppure il diritto romano! (*ilarità*).

Il parlare di decremento del traffico in tali condizioni non è esatto.

Ma la tesi del senatore Maragliano è questa: « Col medesimo materiale, coi medesimi impianti, col medesimo personale si poteva fare un servizio migliore.

« Comincia per dire, in quanto al personale, che esso è tutto disorganizzato; il materiale è peggio ancora. Lo si è voluto unificare mentre bastava tenerlo come era prima. La Sicula andò bene, quando fu riordinata, dallo stesso commendator Bianchi, con criteri saggiamente in-

dustriali; perchè non vi siete attenuti a quel metodo anzichè fare una Direzione generale così mastodontica, e non ne avete fatte tante quanti erano i compartimenti o presso a poco? ».

Senta, onorevole Maragliano, io sono persuaso che il modo di fare andare le ferrovie assolutamente male era proprio quello suggerito da lei. Supponiamo si fosse fatto quello che lei dice, cioè si fossero mantenuti dei piccoli compartimenti senza questa Direzione generale accentratrice (vedremo poi delle accuse di accentramento), ciascuno avrebbe avuto il suo personale, il suo materiale e se fossero stati 14 compartimenti ciascuno avrebbe avuto la 14ª parte di materiale. In questo caso si figura, onorevole senatore Maragliano, le condizioni di Genova, si figura le condizioni in cui si sarebbero trovate le Puglie durante i momenti dei grandi trasporti? E con quali norme e per opera di chi si sarebbe retto questo stato ferroviario così diviso, e come si sarebbe conciliato con l'azione indipendente di ogni singola direzione il concetto unitario, che non solo è concetto politico, ma concetto economico che conviene salvare?

Dunque la direzione generale ha proceduto in ciò, a parer mio, opportunamente.

Quello stesso direttore della Sicula eccellente anche secondo il senatore Maragliano, finchè rimase laggiù, non potrà essersi imbecillito solo perchè è divenuto direttore generale delle ferrovie dello Stato (*Bene, approvazioni*).

Con quali criteri ha proceduto la direzione generale?

Nella formazione della nuova azienda ha proceduto ad accentrare in un'unica persona tutta l'alta direzione del servizio, per modo che unico fosse il criterio direttivo, unico lo scopo, unico l'impulso che si diffondesse ugualmente in tutte le diverse regioni italiane. Ha proceduto ad accentrare nei primi momenti alcuni servizi più importanti e la direttiva di tutti gli altri a Roma.

Questo accentramento ha carattere assolutamente transitorio, perchè riconosco che è un pericolo costituire queste grandi direzioni generali qui; questa grande testa unica e congestionata, che un colpo di apoplezia potrebbe ad un determinato momento arrestare nelle sue funzioni.

Nei primi momenti si è fatto così, ma poi

verrà il decentramento e con esso verrà a cessare, quello che mi auguro venga a cessare e che purtroppo è un difetto grave di tutte le grandi amministrazioni, quell'eccesso di corrispondenza per iscritto, di intralci burocratici, ecc. che attualmente si lamenta.

Nè conviene esagerare su queste accuse infondate di accentramenti eccessivi.

Non si è affatto ritenuto opportuno accentrare tutto a Roma, ma si sono invece create direzioni compartimentali, tenendo conto dei criteri prevalsi nell'ordinamento dell'esercizio di Stato in Prussia. Queste direzioni compartimentali hanno avuto molte attribuzioni importanti devolute prima agli uffici centrali, ma non hanno potuto sostituirsi a quelli in alcune delle funzioni vitali che richiedono l'opera di uffici indipendenti i quali vedano e provvedano ai bisogni dei vari compartimenti; ciò soprattutto per quanto riguarda la ripartizione e la circolazione dei veicoli.

L'onor. Maragliano ha accusato la nuova amministrazione di avere in questo ramo più profondamente e tumultuariamente sconvolto gli ordinamenti passati. Ora è bene che il Senato sappia che in questo ramo invece si è potuto mantenere quasi intatta l'organizzazione precedente, e lo si è fatto di buon grado. Continuano a sussistere, infatti, per la ripartizione dei veicoli, gli antichi uffici di Bologna, di Napoli e di Torino; ma siccome occorre pure che per coordinare tutto questo movimento il direttore generale avesse qui un ufficio centrale di informazioni, più che di ordinazioni, tale ufficio venne, con personale pratico, ma assai limitato in numero, istituito qui presso la Direzione generale. Sicchè nulla è stato disordinato di ciò che esisteva. Abbiamo mantenuto ciò che le vecchie Società avevano fatto, limitandoci ad unificarne il funzionamento.

« Ma », dice l'onor. Maragliano, « questo materiale che pure avevate a vostra disposizione, voi l'avete male utilizzato, se l'aveste saputo utilizzare, i risultati sarebbero stati migliori ». Ora ascolti il senatore Maragliano.

Se lei intende dire che con gli ultimi provvedimenti non si è migliorata l'utilizzazione del materiale, sono d'accordo con lei, ma sono altresì convinto che senza i provvedimenti che sono stati adottati e che hanno meritato la sua considerazione (e di cui ha voluto dar merito

a me, ma di cui io debbo dar merito al direttore generale), senza il provvedimento della specializzazione dei carri, non avremmo potuto più alimentare i porti.

La specializzazione dei carri per i porti è un provvedimento che non giova certo alla buona utilizzazione del materiale. Voi sapete in che cosa consista e come funzioni.

Nei casi normali che accade? Un carro caricato al porto va, poniamo, a Piacenza da Genova; se quivi trova carico per Milano, va a Milano; di qui, se occorre, in altro punto interno della rete, e non ritorna ai porti se non dopo un lungo giro, che può durare molti giorni.

Ora, dopo la grande campagna vinicola, che quest'anno ha richiesto materiale in quantità maggiore dell'anno scorso, e per un tempo notevole in causa del lungo percorso del materiale diretto prevalentemente in Alta Italia o all'estero, dopo la campagna vinicola ci siamo trovati ai porti con un forte lavoro arretrato e, sia per equità, sia per sedare il malcontento, si è dovuto provvedere a specializzare per i porti una certa quantità di carri. Di modo che il nostro carro, caricato a Genova per Milano, o trova qui un carico per Genova, e vi torna carico, o non lo trova e vi torna subito vuoto.

Questo è un cattivo modo di utilizzare il materiale; ma è dettato dalla necessità delle cose, per approvvigionare i porti, ed è del certo giustificato, oltre che dalla minor dotazione precedente, dalla proporzione fra il numero dei carri specializzati e la quantità del traffico dei porti rispetto al traffico totale.

Ma a parte questo fatto speciale, si può davvero affermare che abbiamo male utilizzato il materiale?

Ecco che dicono le cifre: Il numero dei carri caricati nel 1905-906, primo anno dell'esercizio di Stato, rappresenta in media il 15,7 per cento del numero di carri utili, pari ad un ciclo di giorni 6.3, inferiore a quelli degli ultimi anni di esercizio privato.

Ora, avuto riguardo alla forma allungata della nostra Italia, avuto riguardo alla sproporzione del traffico di esportazione col traffico di importazione, che ci mette in una condizione di inferiorità rispetto a molti porti esteri dove c'è un dislivello assai meno notevole fra la quantità della merce che dai porti va all'in-

terno e quella che dall'interno va ai porti (e parlo anche soltanto di Marsiglia, senza riferirmi ai grandi porti del Nord), avuto riguardo alla natura dei nostri trasporti, in molte regioni prevalentemente agricole, che si distribuiscono inegualmente nelle diverse stagioni dell'anno e percorrono distanze enormi per recarsi in Alta Italia o all'estero, avuto riguardo a tutto ciò, dico, non si può dire che il ciclo sopra accennato sia eccessivo.

Ma negli ultimi tempi di forte lavoro, il ciclo dei carri venne ancora diminuito, e, per esempio, vediamo che in ottobre, che è uno dei mesi sopraccarichi per la campagna vinicola, il ciclo medio che l'anno scorso fu di giorni 6 ed ore 20, fu quest'anno di giorni 5 e ore 23, riducibile a giorni 5 e ore 15, escludendo le linee meridionali, che l'anno precedente non facevano parte della Rete. Sicchè le cifre dicono cosa diversa da quella del senatore Maragliano, dicono, cioè, che il materiale è stato, avuto riguardo a tutte le considerazioni che precedono, sufficientemente utilizzato.

Il senatore Maragliano ha creduto poter dimostrare il contrario, allegando le condizioni del porto di Genova.

In quanto alle condizioni del porto di Genova io debbo fare un'avvertenza ed è questa: Genova ha realmente molto sofferto dalle presenti nostre difficoltà ferroviarie, difficoltà le cui cagioni sono note e di cui la più importante rimane sempre l'esposizione di Milano.

L'esposizione di Milano ha avuto una ripercussione grave, naturalmente non limitata a quel compartimento, ma estesa su tutte le linee contigue e, per effetto delle coincidenze, perfino nelle Puglie. Dove non vi è stata questa ripercussione, il servizio ha proceduto in modo abbastanza regolare.

Ma quando si pensa, onorevoli senatori, perchè si abbia una idea dell'importanza del movimento di Milano, che nell'8 settembre dalla stazione di Milano, che pure è così insufficiente e deve essere completamente rifatta, sono partiti ed arrivati 143,450 viaggiatori, quando si pensa che l'8 settembre sono partite 1310 vetture con 355 treni, che dall'aprile all'ottobre si ebbe nella stazione di Milano un movimento di 18 milioni di viaggiatori contro 6 milioni degli anni precedenti, oltre agli au-

menti dei bagagli e delle merci, si comprende come purtroppo la ripercussione di questo grande movimento milanese sia stato grave anche a Genova. È stato rimproverato al Governo di aver fatto grandi facilitazioni per Milano; ho già detto che quelle facilitazioni sono state date di pieno accordo con la Direzione generale, e che avevamo ragione noi di felicitarci di aver permesso al direttore generale di farle, perchè altrimenti avremmo mostrato di non aver chiara coscienza dell'importanza economica e civile, che aveva dinanzi a tutto il mondo, l'esposizione milanese. (*Bene*).

Dunque Genova ha sofferto, ed il senatore Maragliano diceva: « badate che il numero dei carri di quest'anno è minore di quello che ci forniva la Mediterranea ». E questo è vero; vero se si guarda soltanto all'ultimo periodo dal 1° luglio in poi, ma inesatto se ci si riferisce a tutto l'anno solare. Ma, ad ogni modo, il senatore Maragliano avrebbe dovuto considerare che quei carri avevano una portata, un tonnellaggio medio maggiore che non avessero i carri nell'epoca della Mediterranea, sicchè nel risultato finale la quantità di merce trasportata per ferrovia da Genova è stata maggiore.

Questo non vuol significare che le ferrovie abbiano risposto ai bisogni del porto di Genova: non vi hanno risposto e non vi potevano rispondere. Ma mi rallegro che l'onorevole Maragliano abbia riconosciuto la buona volontà mostrata dall'Amministrazione nel prendere le misure atte ad aumentare, nei limiti del possibile il materiale che affluisce ai porti, non solo con la specializzazione di cui ho detto sopra, ma con provvedimenti per sgombrare la stazione di Milano e quelle di Torino e di Alessandria, l'ingombro delle quali paralizzava il movimento di Genova e Savona. Provvedimenti che sostanzialmente si possono riassumere così: nell'aumentare le fronti di scarico con nuovi binari in piazza d'Armi a Torino e con l'affitto di un locale fornito di binari raccordati vicino a via Nizza; nel concedere premi al personale per le manovre che fossero fatte negli scali di smistamento in numero superiore al normale, e in un premio concesso anche ai destinatari che avessero ritirato le loro merci in termini più ristretti di quelli legali; cosa

quest'ultima che non ha dato però i risultati che si aspettavano.

La condizione delle cose è andata migliorando di guisa che dalle notizie avute ancora stamane da Genova e da Savona il numero dei carri carichi è cresciuto, mantenendosi già da 15 giorni in quei limiti che l'Amministrazione ferroviaria aveva preveduto. Siamo giunti al periodo normale? No, anzi prevedo ancora delle difficoltà nuove, anche per il gran numero di navi che arriveranno a Genova cariche di cotone. Perchè in Italia i cotonieri hanno accresciuto in quest'anno, ed io me ne rallegro, di oltre un milione di fusi e loro stabilimenti. Questo porterà nuove difficoltà al porto di Genova. Ma voler addebitare alle ferrovie la insufficienza di fronte all'aumento straordinario di traffici nel Paese, non è giusto, perchè il traffico è cresciuto oltre ogni aspettativa da noi, come è cresciuto nella stessa misura anche altrove, e purtroppo anche altrove le ferrovie, meglio preparate e dotate, si sono trovate di fronte a difficoltà di questo carattere.

L'onor. Maragliano è poi assunto a più alte considerazioni, e queste si sono svolte intorno ai concetti informativi, per così dire, dell'esercizio di Stato. Io vorrei seguirla, onor. senatore, su questa via, perchè è veramente seducente discutere di un problema così elevato, non solo di carattere tecnico ma anche politico.

Perchè conciliare questi due termini: l'autonomia dell'Amministrazione ferroviaria da una parte col sindacato del Parlamento e la responsabilità del Governo dall'altra, è evidentemente uno dei problemi che più ha affaticato la mente di coloro che hanno atteso a così gravi argomenti.

Ma io non posso lasciarmi sedurre ora, onorevole senatore, da tale tentazione, perchè credo sia inopportuno che nei parlamenti si discuta come in una accademia: quando avremo innanzi i progetti definitivi dell'ordinamento ferroviario di Stato, a cui attendo da parecchi mesi e che spero di poter presentare alla riapertura dei lavori parlamentari, allora potremo discutere anche questo argomento.

Certo l'autonomia dev'essere, a mio parere, mantenuta ferma, e ciò per ragioni di carattere tecnico e politico insieme, perchè indubbiamente non è nel pensiero di nessuno di vo-

lere che l'esercizio ferroviario di Stato diventi l'esercizio parlamentare delle ferrovie. (*Bene! Bravo!*).

Certo non è nell'intenzione di nessuno che un Parlamento possa convertirsi in un Consiglio superioré dei lavori pubblici e sostituirsi ai corpi tecnici competenti nel deliberare intorno al modo più opportuno in cui si deve svolgere l'esercizio ferroviario: ma è pure certo che questa autonomia dev'essere coordinata con la responsabilità ministeriale e col sindacato del Parlamento come gli atti di qualunque pubblica amministrazione. Ma, ripeto, una discussione astratta e dottrinaia su questo terreno non condurrebbe ad alcun risultato pratico, onde converrà discuterne su proposte concrete.

Disse l'onor. Maragliano che sono complesse le difficoltà, e gravissimi i problemi da risolvere. Ne sono persuaso anch'io e come ho studiato esempi stranieri, che sono per noi di grande ammaestramento, così sarà mia cura di approfondire ricerche e studi e di dare a questo ordinamento ferroviario italiano un tale assetto definitivo che da una parte assicuri la maggiore libertà e agilità di movimento, ed accentui quel carattere industriale a cui egli giustamente accennava, e dall'altra parte garantisca pure le ragioni dell'erario pubblico, perchè si tratta di denaro pubblico che si spende e non si può escludere nè il sindacato del Parlamento, nè quello dei corpi amministrativi che hanno per legge tale funzione.

Certo, onor. Maragliano, io non negherò le deficienze del servizio ferroviario, ma il problema deve essere esaminato, a parer mio, sotto questo aspetto: date le condizioni in cui l'esercizio ferroviario di Stato si è svolto, si può affermare che sarebbe stato possibile, con mezzi così deficienti, far cosa più feconda di bene, creare organizzazione più agile ed efficace di quella che è stata creata? A questa domanda io credo sarebbe difficile, a ragion veduta, rispondere affermativamente.

Si può convenire che il personale non è tutto ottimo (in tutte le amministrazioni v'è del personale ottimo, del mediocre e dello scadente), ma il nostro personale ha dimostrato in grande maggioranza molta buona volontà e zelo nel servizio, e non si può dire che sia mancato ai suoi fini, non si può parlare, come qualche volta

ho inteso, di bancarotta ferroviaria. Anzi ci si deve rallegrare degli sforzi fatti e aver fiducia nell'avvenire rinvigorendo l'autorità dell'uomo insigne preposto alle ferrovie, nel quale il personale ha fiducia, e della cui scelta io mi compiaccio. (*Approvazioni vivissime*).

Auguriamoci, onorevole Maragliano, che l'anno venturo si possa discorrere ancora di questo argomento per rallegrarci del progresso compiuto.

Sappia che non vi è alcuno in Italia, e tanto meno il ministro dei lavori pubblici, che non consideri il problema di Genova come un problema nazionale, come il problema più importante a cui si ricollega tutta la nostra vita economica e ferroviaria. L'importanza del problema appunto fa sì che la sua soluzione sia irta di difficoltà; ma io credo che dobbiamo non disperare ma rallegrarci: rallegrarci perchè noi sentiamo che potremo vincere queste difficoltà, difficoltà che sono sorte, non già perchè il Paese attraversi una crisi dolorosa, ma perchè si trova in un periodo di crescita, in un periodo di progresso, che ha superato tutte le nostre speranze, di progresso che era follia immaginare due anni or sono, di progresso per cui ogni immediato rimedio è inefficace, perchè a nessuno è dato di trasformare all'istante i milioni in binari, in carri, in locomotive!

Ebbene, proporzionare a questa crescita, a questa rigogliosa rinascenza del Paese i mezzi dell'esercizio ferroviario, che è lo strumento più efficace dello sviluppo dei traffici, questo è il nostro desiderio più vivo e lo scopo cui tenderemo con tutte le forze. Il Governo non vuole, ed io confido che non voglia il Senato, che si faccia dell'azienda ferroviaria un'azienda puramente commerciale, un'azienda per ritrarre dei redditi, che la si consideri quale la vacca da mungere, come dicono i tedeschi abbia fatto lo Stato delle ferrovie prussiane. (*Approvazioni*).

No; il Governo considera le ferrovie come la più viva forza nazionale, e concederà ad esse tutti i mezzi necessari per il loro rapido sviluppo, come ha dimostrato di voler fare con i provvedimenti che fra poco verranno presentati all'approvazione del Senato. (*Vive approvazioni, applausi vivissimi, molti senatori si recano a stringere la mano all'oratore*).

CASANA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CASANA. Ringrazio anzitutto il ministro della cortesia colla quale mi ha risposto. Io mi rallegro che in sostanza noi concordiamo nelle idee e che soltanto vi è differenza di calore e di convinzione.

Considerazioni di prudente riserbo possono, io credo, aver trattenuto l'onorevole ministro dall'accogliere senz'altro i concetti che io ho esposto, ma voglio sperare che più tardi troverà in essi maggior valore di risorsa per accelerare l'avviamento al servizio regolare ferroviario che non gli sia sembrato ora.

Ella ha accennato ai professionisti privati che non si troverebbero competenti per studi di quel genere. Io ritengo invece che non pochi sono gl'ingegneri privati pratici di questo studio, e se l'onorevole ministro concordasse col direttore generale di assegnare ai direttori di compartimento un termine per la presentazione degli studi dei progetti che a ciascuno di essi sarebbero affidati, autorizzandoli in pari tempo di valersi di professionisti privati, io metto pegno che quei direttori stessi, messi nella condizione di dovere in un determinato tempo dare quei progetti studiati, sarebbero lieti di essere autorizzati di valersi di quel mezzo, e saprebbero trovare le persone che al di fuori del personale dello Stato abbiano l'attitudine necessaria.

In quanto all'opera di riparazione del materiale rotabile, ben so che già ne fu richiesta qualche officina privata, ma io prego di estendere questo provvedimento a molte altre officine che finora non furono richieste; e se, provvedendo coi necessari raccordi di binari, per quanto occorrono, saranno anche affidate a tutte le officine private quelle riparazioni, vedrà l'onorevole ministro quanto si abbrevierebbe il periodo, altrimenti molto lungo, delle riparazioni, perchè nel frattempo anche le officine ora sopraccariche di lavoro si metterebbero in grado di concorrervi.

In quanto all'autorità del personale di movimento, io voglio sperare che oltre al fatto del regolamento che non fu mutato, voglia l'onorevole ministro o il direttore generale studiare se un qualche atto o qualche emanazione da parte della Direzione generale non sia opportuna per rialzare quel prestigio che forse, nonostante le condizioni del regolamento attuale,

sofferse danno. E l'onorevole ministro l'ha ammesso.

Vengo per ultimo alla questione dei premi.

L'onorevole ministro ha perfettamente capito il mio pensiero. Io intesi parlare di incoraggiamenti al personale diligente, ed ho sentito con molto piacere, nè avrei potuto dubitare al riguardo delle intenzioni del Governo, che le promozioni non dovranno essere fatte esclusivamente per anzianità, ma tenendo anche conto della diligenza. Senonchè siccome è necessario che questa diligenza si intensifichi, voglia il ministro nella quiete dei suoi studi soffermarsi sulla convenienza di stabilire che, mediante fondi specialmente destinati, opportune gratificazioni valgano a stimolarla.

Ho ripetuto i pensieri di prima; ma l'argomento dell'acceleramento dei risultati è tanto importante che l'onorevole ministro e gli egregi senatori non mi faranno carico se ho creduto necessario d'insistere su di essi.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Maragliano.

MARAGLIANO. Io ringrazio l'onor. ministro dell'attenzione che ha voluto prestare alle mie osservazioni. Duolmi di non potere essere in tutto concorde con lui nel valutare il significato della deficiente circolazione dei carri merci, per cui dal materiale che possediamo non abbiamo avuto tutto quello che poteva dare, perchè non sono state prese tutte le misure che si potevano prendere. Tanto è vero che l'onorevole ministro ne ha enumerata una serie che si sono prese per ordine suo; quando si fu innanzi al *caos* che regnava, e quelle misure hanno approdato. Il che vuol dire che vi è stata una lacuna che del resto appare anche dalla relazione ufficiale. Il direttore generale dice, per esempio, che non si sono potuti riparare i carri, perchè negli uffici compartimentali non si erano potuti organizzare i servizi, quindi ciò dimostra che si sono spostati i servizi che esistevano prima; e così tutte le altre spiegazioni che ha dato, dimostrano appunto che vi sono state delle deficienze, alle quali egli si è industriato di provvedere, e di questo, lo ripeto, noi lo ringraziamo.

Naturalmente io non mi attendeva dall'onorevole ministro una risposta diversa. Egli nella posizione sua speciale, e dal banco suo, doveva parlare come ha parlato, ma ritenga però che

gli apprezzamenti fatti non sono disformi dal vero e che l'azione sua dimostrerà ancora che si possono ottenere molti altri miglioramenti e mettere in circolazione sette od ottomila carri di più di quelli che vi sono oggi. In quanto all'aumento dei prodotti è naturale che il ministro vorrà riconoscere che non è merito di nessuna amministrazione, ma è merito dell'attività nazionale. Si dovrebbe far colpa alla amministrazione di non averli aumentati, come potevano, curando meglio la circolazione dei carri. In quanto alla questione del decentramento, l'onorevole ministro sa che in Prussia venne organizzato col sistema doppio di una amministrazione centrale che provvede, dirò così, ai servizi logistici e con una amministrazioni compartimentali indipendenti, con Direzioni generali proprie indipendenti che hanno la cura di tutti i dettagli del servizio. Ma in questo ha ragione il ministro: noi non siamo in tema di organizzazione ferroviaria e ciò farà oggetto, a suo tempo, di ulteriori discussioni.

PRESIDENTE. Dichiaro esaurite le due interpellanze.

Risultato di votazione.

PRESIDENTE. Proclamo ora il risultato della votazione a scrutinio segreto sullo stato di previsione della spesa del Ministero dell'istruzione pubblica per l'esercizio finanziario 1906-907:

Senatori votanti	112
Favorevoli	93
Contrari	19

Il Senato approva.

Leggo l'ordine del giorno per la seduta di domani alle ore 15:

Discussione dei seguenti disegni di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1906-907 (N. 397);

Stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e dei telegrafi per l'esercizio finanziario 1906-907;

Impianto di vie funicolari aeree (N. 331 - *Seguito*);

Scioglimento dei Consigli provinciali e comunali (N. 247).

La seduta è sciolta (ore 18.40).

Licenziato per la stampa il 27 dicembre 1906 (ore 11,30)

F. DE LUIGI

Direttore dell'Ufficio dei Resoconti delle sedute pubbliche.