

XCI^a TORNATA

GIOVEDÌ 22 GIUGNO 1922

Presidenza del Presidente TITTONI TOMMASO

INDICE

Disegni di legge (Discussione di):

« Stati di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per gli esercizi finanziari 1921-1922 e 1922-23 » pag. 2810

Oratori:

BIANCHI RICCARDO 2820
GALLINI 2810
GAROFALO 2812
ROTA 2814

Interrogazioni (Annuncio di) 2836

Relazioni (Presentazione di) 2809, 2814, 2819

Votazione a scrutinio segreto (Risultato di) 2836

La seduta è aperta alle ore 16.

Sono presenti i ministri della giustizia ed affari di culto, del tesoro, dei lavori pubblici, dell'agricoltura, dell'industria e commercio, delle terre liberate dal nemico.

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

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo i senatori Battaglieri, di giorni 10, Clemente di giorni 10.

Se non si fanno osservazioni, questi congedi s'intenderanno accordati.

Votazione a scrutinio segreto.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la votazione a scrutinio segreto dei disegni di legge approvati ieri per alzata e seduta.

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

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

PRESIDENTE. Le urne rimangono aperte.

Presentazione di relazioni.

PRESIDENTE. Invito l'onorevole senatore Carlo Ferraris a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

FERRARIS CARLO. A nome della Commissione di finanze ho l'onore di presentare la relazione al disegno di legge: « Variazioni allo stato di previsione della spesa del Ministero di agricoltura per l'esercizio finanziario 1921-22 ».

PRESIDENTE. Do atto al senatore Ferraris Carlo della presentazione di questa relazione, che sarà stampata e distribuita.

Invito l'onorevole senatore Zupelli a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

ZUPELLI. A nome dell'Ufficio centrale ho l'onore di presentare al Senato la relazione sul disegno di legge: « Conversione in legge dei Regi decreti 23 novembre 1921, n. 1741, e 1° febbraio 1922, n. 88, concernenti proroghe dei termini per gli esoneri ed i collocamenti a riposo in dipendenza della legge 31 agosto 1921, n. 1080, sulla riforma dell'Amministrazione dello Stato ».

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole senatore Zupelli della presentazione di questa relazione, che sarà stampata e distribuita.

Invito l'onorevole senatore Mango a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

MANGO. A nome della Commissione di finanze ho l'onore di presentare al Senato le relazioni sui disegni di legge:

« Stato di previsione della spesa del Ministero della pubblica istruzione per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1921 al 30 giugno 1922;

« Stato di previsione della spesa del Ministero della pubblica istruzione per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1922 al 30 giugno 1923 ».

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole senatore Mango della presentazione di queste relazioni, che saranno stampate e distribuite.

Invito l'onorevole senatore Loria a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

LORIA. A nome dell'Ufficio centrale ho l'onore di presentare al Senato la relazione sul disegno di legge: « Conversione in legge di decreti luogotenenziali concernenti i servizi del tesoro, dell'Amministrazione della Cassa depositi e prestiti e degli Istituti di previdenza ».

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole senatore Loria della presentazione di questa relazione, che sarà stampata e distribuita.

Invito l'onorevole senatore Mengarini a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

MENGARINI. A nome dell'Ufficio centrale ho l'onore di presentare al Senato la relazione sul disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto 20 agosto 1921, n. 1223, per proroga del decreto luogotenenziale 22 febbraio 1917, n. 386, sulla costruzione ed il collegamento di linee di trasmissione dell'energia elettrica ».

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole senatore Mengarini della presentazione di questa relazione, che sarà stampata e distribuita.

Discussione dei disegni di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1921 al 30 giugno 1922 » (N. 419);

« Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1922 al 30 giugno 1923 » (N. 420).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione dei disegni di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1921 al 30 giugno 1922;

« Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1922 al 30 giugno 1923 ».

Prego il senatore, segretario, Biscaretti di darne lettura.

BISCARETTI, segretario, legge:

(V. *Stampati* N. 419-420).

PRESIDENTE. È aperta la discussione generale su questi disegni di legge.

GALLINI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GALLINI. Chiedo venia al Senato se anche, sul bilancio dei lavori pubblici, domando la parola; e mi affretto a giustificarmi e a domandare l'assoluzione anticipata del fastidio che arrecherò al Senato.

Qualche settimana fa io presentai una interpellanza sulla ritardata approvazione da parte del Parlamento della legislazione sulle acque. Quella interpellanza, per ragioni indipendenti dalla mia volontà e da quella dell'on. ministro, non fu potuta svolgere, onde io ho convertito quella interpellanza in un ordine del giorno e chiedo alla vostra cortesia di permettermi di svolgerlo brevissimamente.

Sul finire del 1916, quando la guerra durava da oltre un anno, il ministro dei lavori pubblici, onorevole Bonomi, ebbe la geniale e patriottica idea di sfruttare meglio i nostri salti d'acqua per poter produrre una maggior quantità di forza idro-elettrica, onde compensare in parte col così detto *carbon bianco* la deficienza del carbon fossile, che si era elevato a prezzi inverosimili.

L'idea nobilissima fu però, a mio parere, deformata e sfruttata dalla burocrazia, la quale da gran tempo aspirava a formare un grande patrimonio idrico dello Stato per poter poi accanto ad esso edificare una grande piramide burocratica.

Ora sembra a me che il patrimonio idrico dello Stato non sia purtroppo di molto aumentato, perchè, se sono bene informato, il milione e 200 mila cavalli dinamici di forza idro-elettrica, che si producevano anteriormente alla guerra, non sono punto aumentati o sono aumentati di poco: la piramide burocratica invece è stata in gran parte eretta, perchè si creò col decreto-legge il Consiglio superiore delle acque con un Comitato esecutivo delle acque. Non bisogna dimenticare che per gli

alti funzionari dello Stato il far parte di un Consiglio superiore significa arrivare al bastone di maresciallo. Si erano dunque costituite grandi cariche accanto al Consiglio Superiore e anche costituito un Tribunale Superiore delle acque pubbliche, unico per tutto il Regno.

Il progetto di conversione in legge fu portato al Senato, il quale in una memorabile discussione, durata per ben 11 tornate, col soleone del luglio e dell'agosto 1919, esaminò a fondo la materia; e il progetto di conversione in legge del decreto Bonomi sarebbe andato a picco, se non fossero state apprestate grandi opere di salvataggio, le quali furono principalmente queste che verrò enumerando. Si comprese nella materia del decreto-legge anche quella dei bacini montani, materia utile, necessaria e specialmente interessante per il mondo industriale; si restrinse il carattere dell'acqua pubblica con una disposizione in virtù della quale si doveva ritenere acqua pubblica soltanto quella che attualmente serviva ad uso di pubblico generale interesse, escludendo così tutti corsi minori, tutti i fossi che nel Regno d'Italia sono stati iscritti negli elenchi delle acque pubbliche in numero di circa 30 mila!

Poi si modificò il tribunale unico del acque in Roma, creando otto tribunali regionali nelle diverse regioni; così il progetto passò modificato, ampliato, divenuto quasi un codice di 130 articoli di fronte al modesto progetto uscito dalla penna del ministro Bonomi.

Si fece in quest'Aula la questione della costituzionalità; e ricordo che in una memorabile relazione dell'Ufficio centrale, scritta dal senatore Rolandi Ricci, il relatore dice: « Per ben due volte abbiamo richiamato il Governo, alla norma della costituzionalità » e il Governo, novello Radames, tacque sempre, non rispondendo mai ai richiami dell'Ufficio centrale.

Durante la discussione si parlò della costituzionalità in principio, nelle prime sedute, e si disse che la questione sarebbe stata risolta in fondo, e poi in fondo si disse che la questione era stata risolta in principio!

Con tutto ciò il Senato approvò, ma votò un ordine del giorno, che è una specie di condanna condizionale. Diceva in sostanza, per questa volta vi lasciamo fare, ma non ci ricascate più a fare decreti di questo genere; e il Governo, tanto per mostrare obbedienza al

Senato, ci ricascò subito dopo; perchè dagli atti parlamentari emergono questi dati: la ventiquattresima legislatura, in fine della qual fu discusso il progetto al Senato, si chiuse al 29 settembre 1919, la venticinquesima si aperse il 16 novembre 1919, e venti giorni dopo, cioè, a Parlamento aperto, comparve la *Gazzetta Ufficiale* col nuovo decreto, che era in sostanza quello preparato dal Senato.

Ora la legislatura si chiuse, il decreto decadde, e son passati da allora due anni e mezzo e più, e il decreto si esegue, i tribunali pronunciano sentenze, e il Governo non si dà cura di far discutere dal Parlamento questa grave materia delle acque.

CORBINO. Domando la parola.

GALLINI. Io rilevo per chiudere e per essere breve le strane e dannose conseguenze dell'applicazione di questo decreto.

Ricordo anzitutto che nel decreto è inserita una massima di diritto feudale, che chiamerei quasi ostrogota, con la quale si stabilisce che tutti i diritti di derivazione, comunque acquisiti, con denaro, con prescrizione, con eredità, in qualunque maniera, sono tutti decaduti, e devono tutti, per essere esercitati, essere riconosciuti dal Ministero dei lavori pubblici.

Ora questi riconoscimenti da farsi, secondo una statistica alta alta, fatta nel Ministero dei lavori pubblici, raggiungono la rispettabile cifra di ottocentomila, e non si riconoscono perchè non c'è il personale sufficiente, d'onde la necessità di allargare la piramide!

Io potrei citarvi centinaia di esempi strani, ma ne voglio ricordare uno solo del quale possiamo essere testimoni tutti. Tutti sanno che il magnifico castello Estense di Ferrara è fornito di acqua che gli gira attorno e serve anche per l'igiene della città; è un diritto che rimonta a secoli ed è fondato su documenti inoppugnabili. Anche questo diritto è sospeso e il Comune di Ferrara, per certi danni arrecati, a causa della mancanza d'acqua intorno al castello, ricorse ai tribunali che si dichiararono incompetenti, perchè era sorto il tribunale, unico in Roma (il quale diventò poi tribunale plurimo) e si dovette andare a litigare a Firenze, dove quel tribunale delle acque disse: non posso pronunciarmi perchè il diritto vostro non è ancora nè riconosciuto, nè disconosciuto dal Ministero.

Io, in rappresentanza della città di Ferrara, ho pregato i diversi ministri dei lavori pubblici di fare questo riconoscimento: tutti mi hanno cortesemente risposto che avrebbero sollecitato il Genio civile, ma il Genio civile ha risposto: io non posso procedere ai riconoscimenti se non mi date del personale.

Vede dunque l'onorevole ministro, che bisogna allargare la pianta della piramide!

Altra iattura: gli elenchi delle acque pubbliche prescritti dalla legge del 1894 erano destinati a costituire un catasto delle acque pubbliche, una specie di carta dello Stato Maggiore, come c'è per le ferrovie e per le strade comuni; invece il decreto dichiara, consacrando la teoria demanialistica che serve a costituire il patrimonio idrico dello Stato, dichiara che, quando un'acqua è inclusa nell'elenco pubblico, diventa acqua non pubblica, ma demaniale, cioè di proprietà dello Stato; e così diventano demaniali tutte le acque.

Ho accennato che negli elenchi pubblici delle 69 provincie sono iscritti circa 30.000 fossi (non fiumi) e questi diventano tutti proprietà demaniale, e anche le acque piovane, unica *res nullius* che rimaneva al mondo, diventano proprietà del demanio!

E questa proprietà il demanio se la appropria senza indennità; quindi la confisca in oltraggio alla lettera ed allo spirito dello Statuto.

Altra conseguenza disastrosa - e sono alla fine - è quella rappresentata dai tribunali delle acque. Per me questi tribunali rappresentano una vera deformazione dell'ordinamento giudiziario. Già non si capisce, perchè otto tribunali regionali, mentre le regioni sono quattordici o quindici, otto tribunali con delle circoscrizioni così strane, che sembrano fatte apposta per tormentare i poveri cittadini, che hanno bisogno di adirvi. Per esempio Ferrara che si bagna nell'Adriatico, deve andare per tutte le sue cause, anche per un valore di 100 lire, oltre Appennino, a Firenze; mentre la provincia di Modena che confina con quella di Firenze, deve andare a farsi giudicare a Milano.

La costituzione poi di questi tribunali è fatta in modo che sembra inconcepibile si sia potuto venire a formare una istituzione giuridica così assurda e contraddittoria. Mi spiego: i tribunali regionali sono larve di tribunali, per-

chè formati da due consiglieri d'appello e da un ingegnere del genio civile, dipendente dal Ministero dei lavori pubblici. Il tribunale superiore è formato anch'esso da consiglieri di Cassazione, da consiglieri di Stato e da membri del Consiglio superiore dei lavori pubblici. Ora nel costituire questi tribunali si sono congegnate delle idee addirittura antiggiuridiche, antilogiche, contrarie a natura, direi quasi diaboliche; perchè prima di tutto si è messo l'interesse del giudice in contraddizione con l'interesse della parte. Infatti davanti al tribunale delle acque voi, ad esempio, non potete eccepire l'incostituzionalità del decreto, perchè se il giudice accoglie questa eccezione, deve sopprimere se stesso, il suo posto, la sua indennità. Non solo, ma si è messa la coscienza del giudice alla tortura. E per vero: in ogni tribunale vi è un giudice tecnico, e poichè trattasi sempre di questioni eminentemente tecniche, è il voto del tecnico che prevale. Ora questo giudice è un dipendente dal Ministero dei lavori pubblici, è un impiegato del Genio civile: cosicchè, se questo povero giudice dà ragione al privato, il suo superiore dirà per lo meno che è un ignorante e ne resterà pregiudicata la sua promozione; se invece dà ragione al Ministero, si dirà che lo fa, per dar ragione ai suoi superiori. Insomma la coscienza di questo giudice - egli sarà certamente un uomo onesto - è messa alla tortura, è una snaturazione dell'istituzione della giustizia.

Non proseguo su questa linea: mi sono limitato ad esporre questi concetti generali, perchè ho fiducia che l'onorevole ministro, il quale ha l'ingegno, la cultura, l'energia per togliere al Paese questa cappa di piombo, voglia fare tuttociò che dipende da lui per portare - non domando altro - la discussione in Parlamento, perchè il Parlamento possa vedere se queste mie osservazioni, se quelle che tutto il mondo fa, sono giuste o no. Io auguro che l'onorevole ministro possa far questo, perchè così facendo si renderà benemerito della legislazione del suo Paese. (*Approvazioni*).

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

GAROFALO. Una parte notevole del *deficit* annuo della nostra finanza deriva dal bilancio dei lavori pubblici. Infatti, il *deficit* generale del bilancio ascende quasi a cinque miliardi e

quello dei lavori pubblici nell'esercizio 1920-1921 raggiungeva la cifra di un miliardo e quarantacinque milioni; però, per l'esercizio 1921-1922 si prevede una diminuzione di cinquecentottanta milioni, dipendente dallo scemato prezzo del carbone. Speriamo che questa previsione si verifichi.

Intanto è da notare che questo *deficit* così grave è stato cagionato principalmente dall'aumento del personale. Infatti, il personale, che supera di molto quello di tutte le altre nazioni, negli ultimi anni è stato portato da 90 mila agenti a 210 mila; la proporzione dell'aumento sta dunque tra il doppio ed il triplo. Tale enorme aumento è avvenuto non tanto per il servizio di nuove linee (le quali furono ben poche), quanto per effetto della legge delle otto ore di lavoro, legge che fu incautamente applicata a tutte le classi di agenti, senza alcuna distinzione, senza alcuna considerazione della diversità del rispettivo servizio che per alcune funzioni, è facile e comodo, mentre per altre, è duro ed estenuante.

Bisogna riconoscere però che si è tentato di fare qualche economia. Ma disgraziatamente i Ministeri precedenti non ebbero la mano felice nelle economie. Ne fecero poche, e queste poche, proprio là dove non si sarebbe dovuto.

E così, con un decreto da convertire in legge, l'Amministrazione fu autorizzata a sopprimere la custodia dei passaggi a livello. È questa la seconda volta che io parlo di questo provvedimento. Ne parlo per la seconda volta perchè, dalla prima discussione che ne fu fatta, finora non sono cessati gli investimenti sui passaggi a livello, anzi essi sono diventati molto più frequenti. Per fortuna, le disgrazie per ora furono limitate a singole persone; potrebbero però accadere veri disastri. Supponiamo, ad esempio, che un carro carico di pietre e di altre materie pesanti, nell'attraversare la linea ferroviaria, resti fermo su di essa, o perchè una ruota resti impigliata nel binario, o perchè un cavallo sia caduto e non si rialzi subito, e in questo momento sopraggiunga un treno diretto, a grande velocità, in tal caso, per effetto dell'urto violento, il treno medesimo potrebbe soffrire gravissimo danno. Finora, fortunatamente, ciò non è avvenuto... Ma sono frequenti, invece, i casi di persone che furono vittime di investimenti.

Dalla risposta che ebbi dall'onorevole Micheli, ministro dei lavori pubblici nel 1921, risulta che al 15 novembre 1921, i passaggi a livello muniti di chiusura e di custodia erano 12,417, ed in essi avvennero soltanto sette investimenti; mentre nei passaggi a livello aperti e incustoditi, che erano 3435, si verificarono 37 investimenti. Come si vede, vi è una differenza enorme di proporzione. L'onorevole Micheli diceva che tale diversità poteva spiegarsi « per la novità del provvedimento, non ancora ben conosciuto ed entrato nelle consuetudini delle popolazioni ». Ma io credo che se pure passeranno degli anni, la popolazione non si abituerà e continueranno sempre ad esservi disgrazie, nonostante ogni avvedutezza da parte dei cittadini.

Come possono questi sapere in quale momento passerà il treno, se, per una biasimevole consuetudine in Italia, l'orario non è quasi mai rispettato? E poi, gran parte dei nostri contadini sono analfabeti, e pertanto le indicazioni messe per segnalare il passaggio del treno restano inavvertite.

Si vuole che i cittadini provvedano direttamente alla loro incolumità e non pretendano che il Governo li conduca per mano come bambini e li metta al riparo di ogni pericolo. Cose giuste in astratto, ma nel caso speciale si può osservare che il nuovo metodo di insegnamento è un po' crudele. Per fare che i cittadini siano avveduti e prudenti, si punisce la loro distrazione facendoli stritolare dei treni! La severità può parere un poco eccessiva in un paese che abolì la pena di morte per gli assassini!

Furono escogitati mezzi per rendere minori i pericoli nell'attraversamento dei passaggi a livello. Per esempio, l'on. Micheli parlò di apparecchi avvisatori e di apparecchi di chiusura automatica. Io non so se si sia già fatto qualche esperimento di questo genere. Anche l'on. Bianchi nella sua relazione ne fece qualche cenno.

Ma a parte tutto ciò, l'Ufficio centrale del Senato aveva creduto che non si dovesse lasciar libera l'Amministrazione di sopprimere, come e quando volesse, la custodia dei passaggi a livello. L'Ufficio centrale aveva proposto che dei Consigli tecnici fossero interrogati volta per volta e che si fosse domandato anche il

parere del Consiglio di Stato, e che soltanto allora, in seguito alle proposte fatte, e alla compilazione di speciali elenchi approvati dal Ministero, si fosse proceduto alla soppressione. Io non so se si sia fatto nulla di ciò. Quello che so è che molto spesso noi abbiamo notizia di nuove disgrazie sui passaggi a livello.

Quando si parla di queste cose, si usa osservare, con una certa leggerezza, che in altri paesi non esiste la custodia dei passaggi a livello i quali sarebbero lasciati sempre aperti. E si cita per lo più l'esempio dell'America. Ora la verità sarebbe questa, come io leggo anche nella relazione dell'on. Bianchi, che in America i passaggi a livello non sono custoditi in aperta campagna, nei territori immensi e spopolati, specialmente verso l'ovest; non così in vicinanza delle città, dove sembra anzi che vi sia una tendenza a custodirli sempre di più.

Un'altra economia dello stesso genere si tentò con la diminuzione delle visite alle linee, le quali furono limitate ad una per ogni tre giorni. Si è creduto dunque che per la sicurezza delle linee basti visitarle di tre in tre giorni. Anche questo mi pare che possa essere cagione di danni e di disastri. Durante tre interi giorni, non si sa che cosa possa succedere in una ferrovia.

In conclusione, io credo che sarebbe opportuno ritornare all'antico, ristabilire dunque la custodia dei passaggi a livello almeno sulle strade rotabili, fino a che non sia possibile costruire dei soprapassaggi o dei sottopassaggi; ed inoltre, ripristinare la visita quotidiana delle linee.

Piuttosto si potrebbe pensare ad economie in un altro campo. Come ho avvertito da principio, la classe degli agenti è veramente troppo numerosa, in proporzione della lunghezza totale delle nostre linee ed in confronto delle altre nazioni. Bisogna dunque trovare il modo di ridurre il numero a giuste proporzioni.

E un'altra cosa è necessaria: tentare ogni mezzo perchè sia diminuita quella cifra enorme (che pare si preveda in quaranta milioni e che potrebbe anche superarli) per rimborso di oggetti avariati o smarriti... che si potrebbero dire più propriamente « oggetti rubati ». Sono furti continui il cui danno dev'essere risarcito

dallo Stato, con grande disdoro del nostro paese all'estero.

Io credo che indagini costanti, abilmente fatte, da agenti che si sappiano scegliere tra i più intelligenti, potrebbero condurre molto spesso alla scoperta degli autori dei furti ferroviari: e allora bisognerebbe colpire costoro implacabilmente. Del resto si potrebbe forse stabilire, senz'altro, la responsabilità di quegli agenti che hanno in consegna le merci.

Grandi economie certamente si possono e si debbono fare, perchè non è possibile che il bilancio delle ferrovie continui, nonostante l'elevato prezzo dei biglietti, ad essere in un *deficit* così rilevante. Si facciano dunque, ma non già a scapito della sicurezza dei cittadini, non già in modo da rendere più frequenti le disgrazie, le quali, oltre alla pietà che ispirano, cagionano nuove spese per le ingenti somme dovute per il risarcimento del danno alle vittime o agli orfani. (*Approvazioni*).

Presentazione di una relazione.

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

MAZZONI. Ho l'onore di presentare al Senato, a nome dell'Ufficio centrale, la relazione sul seguente disegno di legge: « Approvazione della convenzione stipulata tra lo Stato e gli enti locali per la sistemazione edilizia delle cliniche della Regia università di Sassari ».

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole senatore Mazzoni della presentazione di questa relazione, che sarà stampata e distribuita.

Ripresa della discussione.

PRESIDENTE. Riprendiamo la discussione dei bilanci sui lavori pubblici.

ROTA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ROTA. Onorevoli colleghi, uno degli argomenti sui quali più si affatica il nostro pensiero in questi momenti e talora tormenta il nostro spirito, sono le condizioni stremate del nostro bilancio, il quale, dopo un miglioramento che venne annunciato da quel banco, parmi

circa due anni or sono, miglioramento - soggiungo - non per virtù di economie, ma per inasprimento e anticipazione imposte, e per il quale il disavanzo era diminuito a tre miliardi, oggi, con moto accelerato, si afferma da taluno che sia salito a sette miliardi. Quali sono le cause di questa poco felice situazione? Io, perchè uscirei dal tema di questa discussione, non mi indugiero a fare l'analisi psicologica e, direi quasi, psicopatica di uomini e cose: dirò solo, sinteticamente, che esse possono ricercarsi in difetti di sistemi, errori di uomini, influenze di dottrine nefaste, insufficienza di volontà deliberate e contrarie, ed esigenze di classi che vanno, specialmente dopo la guerra, continuamente acuendosi, per modo che ogni giorno noi assistiamo a domande, a petizioni, a proteste, a comizi, a sindacati, a sindacalismi, a sabotaggi, ad ostruzionismi, a scioperi bianchi o di altro colore, tutti diretti contro lo Stato, quasi che questo Stato sia la provvidenza divina, mentre lo Stato non siamo che noi stessi.

Date tutte queste cose, voi, onorevoli senatori, comprenderete che, senza fare un'indagine dettagliata e minuta di queste condizioni e delle cause che le hanno originate, bisogna, se non uscire da questa situazione, per lo meno migliorarla. Si è creduto, perchè i pericoli e le difficoltà non facilmente e non volentieri si affrontano direttamente, ma si cerca di aggirarle, si è creduto che un vantaggio potesse derivare dalla riforma della burocrazia. Ma, sia per difetto congenito della sua struttura, come venne dimostrato luminosamente allorchè, nell'agosto dell'anno scorso, venne fatta la discussione di questa legge, sia per rilassatezza da parte di chi la doveva applicare, è certo che la burocrazia, questa massa potente che ha in balla lo Stato ed alla quale appartengono persone scelte ed affezionate allo Stato e altre invece che sono inerti e ribelli, non potrà essere radicalmente ridotta; e la legge di riforma, come è ormai risaputo da tutti, non potrà portare quei vantaggi, che gli ingenui si ripromettevano. Ho detto questo perchè ha relazione, onorevoli colleghi, con quanto vi verrò più dettagliatamente a dire riguardo al tema che forma oggetto di questa discussione, e cioè il bilancio delle ferrovie dello Stato, del quale si è intrattenuto testè l'onorevole senatore Garofalo, che seguendo il costume ormai invalso

in tutti, dopo aver lamentato un grande eccesso di spese, domandava al ministro che altre spese venissero fatte. Io invece non vi domanderò delle spese; ma permettetemi, onorevole ministro, che io, sia pur succintamente, ma con tutta esattezza, svisceri questo gravissimo argomento.

Il bilancio delle ferrovie dello Stato si presenta in condizioni disastrose, e notate che era lecito sperare che tali condizioni fossero diverse, perchè mi sovvegno che nel dicembre 1921, il ministro del tesoro del tempo, aveva detto che si doveva far sì che il bilancio delle ferrovie dovesse bastare a sè stesso. Ma, purtroppo, questo proponimento anche se sincero, anzi indubbiamente sincero, è stato contraddetto dalla realtà delle cose; perchè noi abbiamo visto sia dall'elaboratissima relazione della Commissione di finanze, sia da quanto ha dichiarato il ministro dei lavori pubblici alla Camera dei deputati, che oggi, in otto mesi di esercizio il disavanzo nel bilancio delle ferrovie dello Stato è di 709 milioni. E tengano presente, gli onorevoli senatori, che c'è una diminuzione nelle entrate, diminuzione la quale si è fatta già sentire negli ultimi mesi a cui si riorisce questo bilancio. Per modo che, nonostante l'aggravamento delle tasse, le quali costringono e rovinano il traffico, senza esagerare e senza essere pessimisti, si deve dire che noi, anche in questo esercizio, avremo un disavanzo di oltre un miliardo.

Guardiamo quali sono le cause di questo disavanzo. Io sarò brevissimo. Vi dirò quali sono le cause del disavanzo. Prima di tutto la quantità enorme, tollerata e lamentata quotidianamente, ma tollerata sempre, del personale, quantità che oltre un danno, che non si dovrebbe tollerare, è anche uno scandalo: scandalo e disgusto per chi lavora ed è pagato meno. Quantità enorme del personale che venne già ricordata dal precedente oratore senatore Garofalo: per modo che gli agenti (sono precise le mie cifre) che al primo gennaio 1918 erano 118,288, al 12 giugno 1921 crebbero a 212,852. Sono dunque aumentati nel numero di circa 100 mila; ai quali agenti bisogna aggiungere altri 14 mila dirigenti e dell'amministrazione; per modo che per l'esercizio ferroviario, abbiamo impiegati oltre 226 mila persone. Questa pleora da che cosa è derivata? Dalla ado-

zione delle nuove tabelle organiche, che hanno obbligato ad assumere d'un tratto 50 mila nuovi agenti, con una spesa di oltre 200 milioni; dall'assunzione di 10 mila reduci di guerra: ma qui l'assunzione era necessaria e doverosa; e dall'assunzione di altri 5 mila mutilati. E qui non si può fare alcuna obiezione, perchè anche se la loro assunzione avesse recato un danno, non ci deve dolere; il sentimento deve essere superiore a qualunque ragionamento. Inoltre tale pletora deriva dalla imposizione precipitosa e tumultaria delle otto ore di lavoro a scadenza fissa; si è imposto che in tal mese la tale categoria deve godere delle otto ore di lavoro, nel tale altro mese la tal altra categoria. Per modo che nella precipitazione delle cose si dovette raddoppiare il personale. Io, anche per non contraddire alla corrente ormai unanime, non discuto se sia stato opportuno e necessario introdurre il sistema delle otto ore di lavoro, ma lo ammetterò perchè lo ammettono tutti.

Voci, no, no.

Dalle voci che io sento, posso rilevare che alcuni non ritengono opportuno questo sistema: ma se anche questo sistema è ammissibile, se anche si deve per forza accettare l'imposizione delle otto ore di lavoro, che queste otto ore non siano finzione di lavoro, ma otto ore di lavoro effettivo e proficuo!

PRESIDENTE. Permetta, onorevole Rota, ci sono due ordini del giorno in questo senso già votati dalla Camera dei deputati e dal Senato; e dico questo a conforto della sua tesi.

ROTA. Io ringrazio l'onorevole Presidente di questo richiamo e di questo conforto che mi dà con l'autorità della sua parola, ma questo conforto mi sconforta sempre più, perchè, nonostante l'autorità dei consessi da cui proviene, vedo che le cose continuano ad andare come prima! (*ilarità, approvazioni*).

Per questo io ritengo imprescindibile rimediare: l'onorevole Riccio ha manifestato propositi, che io mi auguro decisi, perchè il rimedio venga apportato.

La terza causa è costituita dalla mancanza, in molti casi, della coscienza del loro dovere; e cioè: un'applicazione rigida delle otto ore, come disse con frase eufemistica l'onorevole ministro.

Noi vediamo un grande aumento nelle assenze, il quale è anche favorito da medici compiacenti; abbiamo minor rendimento di lavoro in generale; abbiamo uno sciupio di carbone, per modo che, nonostante il cambiamento di sistema, il danno persiste.

Prima si dava un premio al macchinista e al personale il quale risparmiava carbone; si è dovuto cessare da questo sistema per la truffa - ripeto le parole dell'onorevole ministro - che veniva sul peso, ordita tra capi-magazzino e macchinisti. Ed ora che il premio è tolto vi è un notevole sciupio.

Aggiungo cose che sarebbero incredibili se non fossero vere: la incuria del personale nella sorveglianza è assoluta, per modo che ora sono in riparazione - e lo desumo da statistiche ufficiali - 1500 locomotive, 4851 carrozze e 22,000 e più carri. Questa gente non si cura affatto della roba ad essi affidata, anzi potrebbe darsi... ma non voglio dire una parola peggiore!

Il fatto si è, o signori, che noi assistiamo non solo a un disastro, ma a un disastro, il quale è molte volte volontariamente procurato! (*Approvazioni*).

Aggiungo, onorevoli colleghi, un'altra circostanza che credo farà impressione su di voi. La relazione sul bilancio 1920-21 non c'è; del pari mancano i quadri statistici, i quali dovrebbero essere allegati. Richiesti in proposito il Direttore e l'ufficio della direzione del bilancio risposero che non c'entravano!

E qui ci troviamo in questa purtroppo non lieta condizione di cose: il ministro sovraccaricato da queste responsabilità dice: « Io non ho mezzi per poter assumere questa responsabilità, per poter rimediare! » E coloro a cui spetta di assumere intiera questa responsabilità e cioè il Consiglio di Amministrazione e l'Ufficio di direzione, richiesti del bilancio, richiesti della relazione e dei quadri statistici rispondono: noi non c'entriamo! Ma, onorevoli colleghi, se la maggior parte delle cose che io testè vi ho accennate dipendono da colpa altrui e dalla insufficienza nostra nel rimediare allo stato desolante delle cose stesse, vi sono, non so se gravi o meno, vi sono altresì, onorevoli senatori, dei fatti i quali dipesero dalle autorità, da coloro, cioè, i quali non solo non dovevano lasciare correre, ma dovevano ripararli.

La legge sulla cosiddetta riforma della burocrazia del 13 agosto 1921, che imponeva la semplificazione dei servizi, la riduzione del personale, il consolidamento della spesa esistente al 1° luglio 1921, all'articolo 13 dice testualmente così: « Anche le amministrazioni ferroviarie, allo scopo di diminuire le spese di gestione, come altre amministrazioni autonome, si uniformeranno alle disposizioni della presente legge ».

Quindi per l'articolo 13, la legge deve essere applicata alle amministrazioni autonome, epperò anche all'amministrazione ferroviaria, la quale deve uniformarsi a tale legge. E l'articolo 9 dice (con disposizione precisa, "categorica, tassativa): « Dalla pubblicazione della legge e fino a quando per ciascun grado non siano stati rimessi in servizio gli impiegati collocati in disponibilità, non potrà farsi luogo a nuove nomine, o a promozioni di grado ». Senonchè, nell'ottobre del 1921 viene presentato alla Commissione parlamentare della burocrazia uno schema di decreto, di apparenze molto modeste, di soli 4 piccoli articoli; ma a chi li guardava anche di sfuggita senza esaminarli, d'un tratto si appalësava l'importanza e le conseguenze che potevano derivare da questo decreto.

In questo decreto che riguarda le ferrovie, presentato nell'ottobre 1921, l'onorevole Riccio quindi non c'entra, è detto:

Art. 1. « Finchè il ministro dei lavori pubblici non avrà provveduto a determinare il grado e il numero dei posti di ciascun grado nei ruoli organici del personale degli uffici, del personale esecutivo, del personale subalterno, degli uffici e del personale navigante, rimane vietata qualsiasi nuova assunzione per quel personale di ruolo ».

La Commissione intravide subito in questo articolo che invertendosi e sorvolando al precetto della legge sulla burocrazia, veniva rimesso alla facoltà del ministro di fare le tabelle.

Andiamo avanti: l'art. 3 di questo schema di decreto dice: « Sono sospese le promozioni di qualsiasi grado e qualifica salvo quelle che in base alle norme regolamentari, e ad apposite disposizioni, siano maturate con decorrenza anteriore alla data dell'entrata in vigore della legge 13 agosto 1921 ».

Maturate con decorrenza anteriore? quindi non si tratta di diritti quesiti, perchè i diritti quesiti vanno rispettati, quindi non si tratta di promozioni maturate prima della applicazione della legge, qui si tratta di promozioni, dice il testo dello articolo, maturate con decorrenza anteriore alla andata in vigore della legge. In sostanza, in poche parole, di promozioni le quali erano cominciate prima, ma maturavano dopo.

Di fronte a questo stato di cose la Commissione diede parere contrario, ma, nonostante questo parere contrario, il Governo cessato fece il decreto 21 ottobre 1921, il quale confermava precisamente le disposizioni dello schema che io testè vi ho lette nella loro forma testuale, e che sono in perfetta antitesi con la legge sulla riforma della burocrazia.

Ora io non so quali siano state le conseguenze materiali, gli effetti dannosi per il bilancio ferroviario; so però che ne venne un gran danno morale. E lo sanno i membri della Commissione che ad ogni piè sospinto si sentono rinfacciare la condizione dei ferrovieri...

BERNARDI. Ma la Corte dei conti ha respinto quel decreto.

ROTA. Questo conferma la giustizia della mia tesi, ma purtroppo nonostante tale giustizia, la cosa andò così. Ora io richiamo l'attenzione di voi, onorevoli colleghi, perchè queste infrazioni della legge, delle quali io non posso valutare il danno materiale in cifre e moneta, recano un gran danno morale, in quantochè i membri della Commissione (e ve ne è qui uno autorevolissimo che può confermarlo) ad ogni piè sospinto ricevevano rimostranze continue per confronti che facevano tutte le altre classi d'impiegati con i ferrovieri; e che hanno purtroppo radicato con tale esempio il concetto che con l'imposizione e la violenza si ottiene tutto. (*Approvazioni*).

Dato questo - e mi affretto a finire - quali sono i rimedi che si devono apportare a questo stato non oltre tollerabile di cose? Perchè l'onorevole ministro consentirà con me che, se in regime quasi di pieni poteri, quali sono quelli dati al governo, sentita sia pure la Commissione consultiva della legge sulla burocrazia, se il regime di pieni poteri, di imposte economie, di imposte semplificazioni di sistemi, di imposte riduzioni di personale, quando que-

sta legge non vi sarà più, Dio sa dove andremo. Quindi un rimedio onorevole ministro s'impone. L'on. Riccio nel suo discorso alla Camera, dal quale traspira il sentimento del dovere da cui egli è animato (e per chi lo conosce non vi era bisogno di quest'ultima prova), dal quale traspira il suo senno la sua rettitudine, e dirò questo: che nonostante il breve lasso di tempo da che è a reggere il Ministero dei lavori pubblici dimostrò una grande cognizione delle svariate branche della sua amministrazione, mi consenta di dirgli con tutta l'amicizia che ci lega, che riguardo al bilancio ferroviario egli non fece dichiarazioni soddisfacenti. Vi è un punto nel quale esso ministro si domanda: Quali sono i rimedi? Sono possibili questi rimedi? Potremmo tentarli? Ma come! Il ministro dei lavori pubblici, di fronte a queste disastrose condizioni, dice se è possibile, se potrà tentare un rimedio? Io comprendo che possano avere influenza sull'animo di ogni persona che è a quel posto, le condizioni di strategia parlamentare, per le quali i ministri non sono mai sicuri di esservi anche domani. Non lo dico a sua giustificazione, ma perchè è umano questo, che un individuo, per quanto occupi un alto posto, quando si trova avanti a problemi formidabili, a difficoltà gravi da superare, prima di affrontarli è naturale che abbia la certezza che il tempo per poterli superare gli sia concesso. Ora l'instabilità vertiginosa dei governi è forse, non dico un attenuante, ma una delle ragioni giustificatrici di queste domande che l'onorevole Riccio ha rivolto a se stesso ed agli altri. Ad ogni modo, domande come queste, in uno stato disastroso come l'attuale, da parte di chi è proposto alla suprema direzione, e dal quale tutto lo Stato si aspetta che vengano proposti rimedi, sono domande che agghiacciano lo spirito a qualunque persona, che voglia ancora avere un po' di fiducia nel governo.

E notate, onorevoli colleghi, noti l'onorevole ministro che io riconosco i suoi buoni intendimenti. Io riconosco che egli diversamente dal suo predecessore ha presentato o intende presentare alla Commissione le nuove tabelle, nelle quali è contemplata una diminuzione di 21,000 posti. Aggiungo inoltre, per essere giusto ed equanime come mi sforzo di essere sempre, che il ministro dei lavori pubblici manifestò il deciso divisamento di voler cambiare quel fari-

saico sistema delle otto ore, che sono non di lavoro, ma di presenza. Io riconosco tutto questo, ma osservo che questi sono temperamenti, sono provvedimenti che l'onorevole ministro ha proposto ed intende attuare, ma che, ad ogni modo, sono insufficienti a salvarci dal baratro, nel quale stiamo per precipitare. Io dissento dall'onorevole ministro, allorquando egli manifestò nel suo discorso all'altro ramo del Parlamento, non so se il proponimento o la semplice idea che l'Amministrazione delle ferrovie fosse resa autonoma e separata dal ministero dei lavori pubblici; perchè, osservò l'onorevole ministro, io non posso che nominare il presidente del Consiglio d'Amministrazione, il direttore generale e a me vengono sottoposte deliberazioni di grande entità, delle quali io non conosco nè la genesi nè le conseguenze ed alle quali peraltro posso solo negare il mio visto. Forse mosso da questo dubbio, l'onorevole ministro disse che è meglio rendere autonoma del tutto l'Amministrazione ferroviaria, con un capo responsabile direttamente dinanzi al Parlamento. Orbene, io sono recisamente d'un diverso avviso, sia perchè, onorevole ministro dei lavori pubblici, ha fatto una ben cattiva prova il Ministero dei trasporti, che venne soppresso poco tempo dopo la sua istituzione; sia perchè non bisogna mai dimenticare che siamo in tema di semplificazione e di riduzione di personale, e che se domani noi invece creassimo un altro ministero, avremmo un altro ministro, un altro sottosegretario di Stato, capi gabinetto, segretari particolari, funzionari, di concetto e d'ordine, uscieri, portieri, palazzo e relative automobili. Ora, permettemi, signori, di dire, che noi così andremmo incontro non ad osservare la legge, ma a violarla. (*Approvazioni vivissime*).

Queste le ragioni per le quali io dissento, onorevoli colleghi, da questo proponimento dell'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Ho finito e chiedo sincera venia agli onorevoli colleghi, di essermi dilungato più di quello che sia nelle mie consuetudini. Dirò anzi che sono stato esitante e peritoso prima di prendere la parola e dire quello che ho detto; in quanto che dovette ammettere che torna più gradito fare elogi e congratulazioni piuttosto che fare censure e lamentele. Ma io confido che voi, onorevoli colleghi, apprezze-

rete i sentimenti che mi hanno spinto a parlare, inquantochè la mia non è che l'onesta, franca, convinta parola di chi altro incitamento e altra aspirazione non ha che quella del pubblico bene. (*Approvazioni, applausi, congratulazioni*).

Presentazione di relazione.

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

BONAZZI. Ho l'onore di presentare al Senato la relazione dell'Ufficio centrale sul disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto 22 gennaio 1920, n. 52, che modifica l'art. 32 del decreto luogotenenziale 23 febbraio 1919, n. 304. relativo alla istituzione di un ente autonomo per la costruzione e l'esercizio del porto di Ostia Nuova e della ferrovia di allacciamento e proposta di emendamento alla modificazione apportata dallo stesso Regio decreto 22 gennaio 1920 ».

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole senatore Bonazzi della presentazione di questa relazione, che sarà stampata e distribuita.

Chiusura di votazione.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la votazione a scrutinio segreto ed invito gli onorevoli senatori, segretari, a procedere alla numerazione dei voti.

(I senatori segretari numerano i voti).

Hanno preso parte alla votazione i senatori:

Agnetti, Amero D' Aste, Annaratone, Arlotta, Artom.

Bacelli, Badaloni, Badoglio, Barbieri, Bava-Beccaris, Bellini, Beneventano, Bergamasco, Bergamini, Berio, Bernardi, Bertetti, Berti, Bettoni, Bianchi Leonardo, Bianchi Riccardo, Biscaretti, Bollati, Bonazzi, Boncompagni, Bonicelli, Bonin, Borsarelli, Boselli, Bouvier, Brandolin, Brusati Roberto, Brusati Ugo.

Cagnetta, Cagni, Calabria, Calisse, Campello, Caneva, Canevari, Capaldo, Capotorto, Carissimo, Cassis, Castiglioni, Cataldi, Catellani, Cefaly, Cencelli, Chiappelli, Chimienti, Cimatei, Cirmeni, Civelli, Cocchia, Colonna Prospero, Contarini, Corbino, Credaro, Curreno, Cuzzi.

Da Como, Dallolio Alberto, Dallolio Alfredo, D'Andrea, De Blasio, De Cupis, Del Bono, Della Noce, Del Lungo, Del Pezzo, De Novellis, De Riseis, Diaz, Di Bagno, Di Brazzà, Diena, Di Frasso, Di Robilant, Di Terranova, Di Vico, D'Ovidio Enrico, D'Ovidio Francesco.

Faelli, Faina, Faldella, Fano, Ferraris Carlo, Ferraris Dante, Ferrero Di Cambiano, Filomusi Guelfi, Foà, Fradeletto, Frascara.

Gallina, Gallini, Garavetti, Garofalo, Gerini, Giardino, Gioppi, Giordani, Giordano Apostoli, Giunti, Golgi, Grandi, Grassi, Grosoli, Guala, Gualterio, Guidi.

Inghilleri.

Lagasi, Lamberti, Leonardi Cattolica, Libertini, Loria, Luzzatti.

Malagodi, Malaspina, Mango, Manna, Marcora, Mariotti, Marsaglia, Martinez, Martino, Massarucci, Mayer, Mazza, Mazzoni, Melodia, Mengarini, Millo, Montresor, Morpurgo, Morrone, Mortara, Mosca.

Niccolini Eugenio, Niccolini Pietro, Novaro, Nuvoloni.

Orlando.

Pagliano, Palummo, Pansa, Pantano, Paternò, Pavia, Pecori Giraldi, Pellerano, Perla, Persico, Pincherle, Placido, Plutino, Podestà, Polacco, Pozzo, Pullè.

Quarta.

Rattone, Rebaudengo, Reggio, Ridola, Romanin-Jacur, Rossi Giovanni, Rossi Teofilo, Rota.

Salata, Sanarelli, Sandrelli, Santucci, Schiralli, Schupfer, Scialoja, Sechi, Setti, Sili, Sinibaldi, Sonnino, Spirito.

Tamassia, Tassoni, Thaon Di Revel, Tittoni Romolo, Tivaroni, Torlonia, Torraca, Torrigiani Filippo, Torrigiani Luigi.

Valenzani, Valli, Vanni, Venosta, Venzi, Viganò, Vigliani, Visconti Modrone, Vitelli, Volterra.

Wollemborg.

Zippel, Zupelli.

Ripresa della discussione.

PRESIDENTE. Riprendiamo la discussione sullo stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici.

Ha facoltà di parlare l'onorevole senatore Bianchi Riccardo.

BIANCHI RICCARDO. (*Segni di attenzione*). Dopo quanto ha detto l'onorevole senatore Rota, io mi troverei nella condizione di ripetere, correggendole, alcune considerazioni da lui esposte e di combatterne altre. Credo che la risposta che l'onorevole ministro darà al senatore Rota abbia a dispensarmi dall'una e dall'altra cosa. È bene si sappia che appartengo alla commissione per la riforma della burocrazia soltanto dal novembre e quindi non ho avuto modo nell'ottobre scorso di esprimere il mio pensiero circa la questione della promozione dei ferrovieri con decorrenza dal gennaio 1921. Credo che la questione abbia anche un altro aspetto, oltre quello prospettato dal senatore Rota, e che sia buona opera per ragioni di giustizia, di esaminare anche questo lato della questione e che il ministro dei lavori pubblici terrà molto conto delle ragioni, e non di imposizione perchè imposizioni non ve ne furono, che giustificano i ferrovieri a vantare un certo diritto alle promozioni che avrebbero dovuto aver luogo il 1° gennaio 1921. Queste promozioni non ebbero luogo a tempo debito inquantochè l'Amministrazione non ebbe il tempo e i mezzi per preparare tutto il necessario materiale per l'epoca ricordata. Del resto la questione si restringe anche a mettere in evidenza se dal 1° gennaio 1921 all'agosto, data della promulgazione della legge sulla burocrazia, furono fatte o no promozioni nelle altre Amministrazioni dello Stato. Nelle ferrovie non se ne fece alcuna, neanche di regolarizzazione, perchè come il Senato sa alle ferrovie di regola le promozioni si fanno una sol volta all'anno.

Detto questo io vorrei esporre qualche considerazione sulla questione del bilancio ferroviario. Le preoccupazioni del Senato sono già state manifestate in parecchie circostanze: gli oratori che mi hanno preceduto hanno accennato alla loro inquietudine vivissima pel disavanzo che si ripete nell'anno che sta per chiudersi e che probabilmente avremo anche nell'anno venturo. Questa preoccupazione mi pare meriti di essere un po' esaminata.

Qual'è questo disavanzo, e da quali ragioni è prodotto?

Se noi esaminiamo il preventivo per l'anno 1922-23, dovremmo rallegrarci inquantochè disavanzo non ne appare ad onta si provveda

a coprire 33 milioni di perdita per gestioni aggregate a quella delle ferrovie di Stato, gestioni che è bene enumerare perchè di esse non si parla mai quando si accenna al disavanzo di di tale Amministrazione. Anzitutto vi sono le ferrovie secondarie della Sicilia oggi 380 chilometri che debbono diventare 450 a costruzioni completate; sono esercitate provvisoriamente dalle ferrovie di Stato fino a che, compiute le costruzioni, lo Stato non cederà queste ferrovie all'industria privata. Quando questa cessione sarà fatta è certo che dovrà anche essere assegnata a chi le eserciterà una congrua sovvenzione. Ora le linee a scartamento ridotto di tutto il Regno che prima della guerra in mano alle Amministrazioni private davano luogo ad un *deficit* medio di circa 400 lire per chilometro (ed erano 1430 chilometri) oggi producono un *deficit* da 25 a 30,000 lire per chilometro. E la cosa è naturale. Il personale che prima della guerra costava meno di 1200 lire per ogni individuo oggi costa circa 8000 lire causa il trattamento uniforme imposto dal Governo a tutte le aziende; il numero degli agenti è aumentato causa i riposi e l'orario delle otto ore accordata dal Governo; il carbone è aumentato di prezzo, e di questo nessuno ne ha colpa; tutte le altre spese sono 5 o 6 volte maggiori di quelle che si riscontravano prima del periodo bellico.

Dunque se le ferrovie secondarie di Sicilia alle quali si è aggiunta la Palermo-Corleone (in attesa che si faccia il riscatto della Corleone-San Carlo per dare un accesso a Palermo alle secondarie dello Stato della costa meridionale di Sicilia) se questi 400 o più chilometri fossero dati all'industria privata, alle società esercenti si dovrebbero assegnare aggi sovvenzioni per quasi 12 milioni. Il *deficit* ci sarebbe per lo Stato, ma non figurerebbe a carico delle ferrovie. Questa è la prima osservazione che è doveroso fare.

Abbiamo riscattato le ferrovie Sarde. Oggi sono esercitate dalle ferrovie dello Stato, ma non incorporate nella rete principale; ciò è bene inquanto ci permette di conoscere l'onere nuovo addossato alle ferrovie dello Stato e credo sarebbe, per lo stesso fine, utile suddividere in tre o quattro gruppi le linee di tutta Italia ed averne in evidenza conoscere quale relazione corre fra l'entità dei servizi che si

prestano ed i prodotti che si ricavano da ogni gruppo di linee.

Queste ferrovie sarde prima della guerra davano un *deficit* di qualche centinaia di migliaia di lire: nel 1920-21 hanno occasionato uno sbilancio di quasi quindici milioni, e si prevedono 13,60 milioni per 1922-23.

Dunque, onorevoli colleghi, vedete come le ferrovie di Stato sostengano oneri che a loro non spettano: quindi, nel far confronti con l'anteguerra è necessario si tengano in evidenza gli oneri nuovi addossati a questo bilancio. Abbiamo poi il servizio dello Stretto di Messina: anche questo segna una perdita che nel 1920-21 fu di 9,5 milioni e si prevede sarà di 6,50 nel 1922-23. Abbiamo infine nel bilancio preventivo del 1922-23 un'altra gestione passiva che ritorna alle ferrovie di Stato ed è quella della navigazione fra il continente e le isole. Il Parlamento ha già avute parecchie informazioni su questo servizio di navigazione, al quale venne accordata una sovvenzione di due milioni e 700 mila lire, quando, nel 1908, si voleva farlo esercitare del Ministero della marina. Riconosciutosi che questa sovvenzione era assolutamente insufficiente, e non volendosi ritornare al Parlamento per richiedere il necessario completamento, si è creduto bene, come purtroppo soventi si è fatto, di addossare questa gestione passiva alle ferrovie di Stato che nel 1922-23 graverà per circa due milioni. Dunque, complessivamente, nel bilancio 1922-1923 è previsto il pareggio pur sostenendo un onere di 33 milioni per tutte queste incrostazioni che sono state fatte al bilancio delle ferrovie dello Stato.

Se il bilancio preventivo per 1922-23 ha potuto esser presentato in pari, ciò è dovuto al fatto che si sono previste economie e si sono pure previsti aumenti di prodotto. Il Senato potrebbe ritenersi tranquillizzato da questo documento ufficiale, dell'Amministrazione delle ferrovie di Stato basato sul consuntivo 1920-21 che il ministro dei lavori pubblici fece suo non valendosi della facoltà datogli dalla Legge di modificarlo riempiendo l'apposita colonna del Bilancio stesso riservata alle variazioni ritenute necessarie dal ministro alle previsioni dell'Amministrazione.

Ma il ministro del tesoro De Nava, al Senato, e credo anche alla Camera, ha esposto i suoi dubbi sopra l'attendibilità di un tal bilancio

ed anzi ha dichiarato che, secondo le sue previsioni, l'esercizio 1922-23 si sarebbe chiuso con un *deficit* di 300 milioni. Ne consegue che questa speranza di avere nel 1922-1923 un bilancio in pari non può sussistere poiché lo stesso ministro che lo presentava al Parlamento dubitava della possibilità del pareggio. Il ministro dei lavori pubblici onorevole Riccio, recentemente, constatando ciò che è avvenuto già durante i primi sette mesi dell'esercizio corrente, come ha ricordato l'onorevole Rota, ha detto che questo sbilancio ha già oltre passato i 700 milioni, ed io ritengo che sorpasserà anche il miliardo, e non me ne stupisco. Dico esser ciò naturale in quanto che le ragioni di questo sbilancio, che poi non è che la ripetizione di quello del 1920-21, è dovuto a cause note e che permangono.

Come si è fatto questo bilancio in pari per 1922-23? Si sono aumentate le entrate, facendo delle previsioni molto rosee sui prodotti del traffico e si sono diminuite le spese, sperandosi di conseguire economie. Anche ad un primo esame queste due operazioni non sembrano attendibili. In quanto allo aumento dei prodotti faccio osservare che l'incremento di 523 milioni circa di prodotti rispetto al 1920-21, rappresenta, all'incirca, il venti per cento di aumento. L'aumento di traffico, in due anni, del venti per cento è molto considerevole. Innanzi l'inizio della guerra quando la prosperità del paese era in pieno sviluppo avevamo il quattro per cento, quindi, adesso, in due anni, si potrebbero prevedere al massimo incrementi per l'otto per cento nei prodotti.

L'esagerazione nella previsione di aumento dei prodotti rispetto a quello che avvenne nel passato è quindi evidente. Nel novembre 1921, quando si compilava questo bilancio preventivo, il paese non era in condizioni floride di commercio e d'industria, e quando il commercio e l'industria non sono in pieno sviluppo anche i prodotti ferroviari evidentemente non aumentano. Lo stato di cose d'allora non autorizzava a previsioni così ottimistiche, e perciò credo che questo aumento di cinquecento e più milioni sia da accogliersi con beneficio d'inventario, come del resto il relatore della Commissione di finanza ha fatto.

Vengo ora alle economie previste unitamente ad un aumento di spese per riparazioni ai rotabili. Queste economie sono essenzialmente

di due specie; trascuriamo le piccole somme delle quali troppo a lungo occorrerebbe parlare.

La nostra attenzione deve rivolgersi innanzi tutto alle riparazioni ai rotabili per le quali si prevede opportunamente un aumento di spesa sul 1920-21. L'ingente quantità di materiale rotabile fuori uso ricordata dall'onorevole Rota è in gran parte dovuta a consumi ed a guasti occasionati dalla guerra ai quali non fu possibile materialmente provvedere. Conviene non dimenticare che molto materiale rotabile fuori servizio ci pervenne dalle linee ex-austriache in pessimo stato. Già fin da prima della guerra il materiale austriaco era reputato il più vecchio e decrepito che ci fosse in Europa, eccezione fatta per qualche gruppo di locomotive. Non è stato dunque un gradito regalo quello che ci è pervenuto dall'Austria, e credo che le spese per riparazione supereranno il valore del materiale. Su questo aumento di spesa non c'è quindi nulla da obiettare.

Si prevede pel 1922-23 una minore spesa pel carbone, dovuta alla riduzione del prezzo per tonnellata a 200 lire, mentre nell'esercizio 1921-22 fu di 417. Per un consumo di oltre 2,600,000 tonnellate la differenza complessiva darà luogo a una cifra economia considerevole, oltre 564 milioni.

Si prevede pel 1922-23 un'economia sulle spese del personale dell'esercizio. Non apparisce dal bilancio se anche dal personale delle officine si sperino economie, ma questo rappresenta sul totale numero degli agenti un numero abbastanza piccolo e quindi potremo trascurare di far ricerche circa l'entità delle economie previste per tale gruppo di agenti. Abbiamo invece in evidenza 144 milioni di minor spesa per il personale dell'esercizio, cioè delle stazioni, treni, linea, uffici, ecc. Questa economia rappresenta l'otto per cento su quella avutasi nel 1920-21: non sarebbe cosa molto considerevole, e certo potrebbe attuarsi senza provvedimenti straordinari. Disgraziatamente per poter giungere alla cifra finale della spesa del personale dell'esercizio indicata nel bilancio preventivo 1922-23 in 1,590 milioni, non bisogna solo diminuire di 144 milioni la spesa del 1920-21, ma bisogna altresì eliminare l'aumento di spesa verificatosi nel 1921-22, aumento che in gran parte fu inevitabile.

Mentre il numero medio degli agenti del 1920-21 fu di 206,600, nell'anno 1921-22 questo numero, per la rete principale, sarà un po' più alto cioè di 212,000 circa. Questi numeri non concordano con quelli molto più elevati che gli onorevoli senatori hanno udito rammentare da altri ed anche dal senatore Rota. Ordinariamente si è indotti ad accogliere i numeri e gli argomenti che servono alla tesi che si vuol sostenere; bisogna invece diffidare dei numeri e degli argomenti che ci sono favorevoli, perchè molte volte ci fanno cadere in errori, come del resto molte volte è accaduto anche a me; e perciò di questo non intendo far colpa a nessuno. Ciò premesso, devo dire che al numero di 230,000 agenti citati dall'onorevole Rota e da altri, si giunge qualora al numero di 212,000 citato per la rete principale si unisca quello degli agenti addetti alla rete siculo, alle sarde, alla navigazione colle isole, alla navigazione nello stretto di Messina e specialmente il personale della rete Trentina e della Venezia Giulia. Queste due ultime reti, Trentina e Venezia Giulia, attualmente non fanno carico al bilancio ferroviario, in quanto il loro disavanzo è coperto dal bilancio del Ministero della guerra: si tratta di un residuo delle spese di guerra, che durerà finchè tali reti non saranno state regolarmente incorporate in quelle dello Stato.

Mi limito a parlare del personale della rete principale perchè questo ne costituisce la parte maggiore e perchè questa rete può essere paragonata con quella che le ferrovie dello Stato esercitavano prima della guerra. Ho detto che nel 1921-22 sono aumentati gli agenti; debbo aggiungere che sono altresì aumentati considerevolmente i costi individuali; ed è naturale che ciò dovesse avvenire.

Nell'aprile del 1921 sono state approvate nuove tabelle, le quali hanno regolato il trattamento del personale con parecchie modificazioni sostanziali, tra le altre quella di cui molti di noi Senatori si sono lamentati, e riguardo alle quali io stesso feci qualche appunto nell'occasione in cui le tabelle stavano per essere votate dal Senato, e cioè l'inclusione nelle paghe specialmente dei premi di cointeresenza ed economia sul consumo del carbone.

L'effetto di queste tabelle non si è fatto sentire intieramente nel 1920-21, ma soltanto nel

bilancio consuntivo del 1921-22. Nel luglio, nell'agosto e nel settembre del 1921 le spese marcano difatti un aumento notevolissimo sopra a quello dei mesi corrispondenti dell'anno precedente: gli agenti aumentati di numero, rispetto alla media del 1920-21, non costano 9,700 lire ognuno, come nel precedente esercizio, ma bensì circa 10,900, come presso a poco io avevo preannunziato in quelle poche parole che ho testè ricordate e detto nell'aprile del 1921.

Quindi, per ottenere la diminuzione di spese che è stata preannunziata col preventivo del 1922-23, bisogna non solo fare una economia di 144 milioni, ma bisogna aggiungere a questa una riduzione di spese per altri 320, che corrispondono all'aumento di spese che doveva verificarsi e che si è verificato nell'anno che sta per chiudersi: in tutto occorre ridurre di 464 milioni le spese di personale avutesi nel 1921-22.

Non dimentichiamo che il Governo presentando le nuove tabelle nell'aprile del 1921, preannunziò un aumento nelle spese di circa 250 milioni: quindi l'aumento avutosi nel 1921-1922 non era impreveduto. Da tutto questo parmi si possa desumere che nel novembre del 1921 si poteva redigere il preventivo per il 1922-23 in modo più attendibile di quello che ci venne sottoposto. È sempre meglio preparare per tempo l'animo delle assemblee di amministratori, e quindi anche di quelle parlamentari, alle cattive notizie: è vero che facendo come si è fatto per molti mesi, qualcuno avrebbe potuto avere l'illusione che le cose andassero bene (*clarità*): ma poi il disinganno inevitabilmente giunge, ed intanto si è perduto un tempo prezioso non provvedendo ai mali che non si conoscevano.

Io ritengo che il bilancio del 1922-23 non solo non avrà un aumento di prodotti per 523 milioni, ma non raggiungerà neppure tutte le economie annunziate, perchè è impossibile che da un anno all'altro senza provvedimenti eccezionali si possa fare una economia di circa 464 milioni, cioè di almeno 46,000 uomini. Il ridurre da 206,600 a 160,000 gli agenti, è un notevole sforzo, al quale si dovrà arrivare, ma al quale non si giungerà di certo da un esercizio all'altro e senza modificare le norme vigenti sul lavoro richiesto agli agenti. Quindi, la credulità, ove vi fosse, del Senato sul pre-

ventivo per il 1922-23 non può assolutamente esser conservata.

Qualcuno domanderà: questi numeri che voi citate, donde li avete desunti? La relazione al preventivo 1922-23 accenna al consuntivo dell'esercizio 1920-21, ma questo consuntivo non venne comunicato al Senato. Anche l'amministrazione ferroviaria infatti si è avvalsa della facoltà che una legge speciale le concedeva di consegnare il consuntivo solo alla fine di maggio del 1922; ma tale consuntivo era pronto fino dalla fine del 1921.

Essendo io stato nominato sei mesi or sono membro della Commissione di vigilanza sulle ferrovie dello Stato con una votazione che per me costituisce un'attestazione che altamente mi onora, e della quale prendo occasione per ringraziare il Senato come meglio so fare, io ho potuto conoscere e giovarmi di molti dati forniti dall'amministrazione alla detta Commissione ed anche del consuntivo per il 1920-21, che il Consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato aveva approvato fin dai primi giorni di gennaio dell'anno corrente.

Mi compiaccio che l'amministrazione ferroviaria abbia preparato in tempo tale documento, base dei provvedimenti finanziari che il Parlamento deve discutere; duolmi invece siasi valsa, non so perchè, della facoltà di legge per non renderlo pubblico. Ma l'aver il consuntivo per il 1920-21 non basta per formarsi un esatto concetto sulla necessità delle spese: occorre altresì conoscere la relazione che corre fra le spese ed il lavoro compiuto. I dati a ciò necessari saranno contenuti nella relazione dell'amministrazione che doveva essere pubblicata alla fine di novembre del 1921 stesso, come la legge del 1907 prescrive.

Questa pubblicazione non avvenne, ed è un male: la Direzione delle ferrovie, la quale è stata abbastanza puntuale anche durante il periodo di guerra nel pubblicare la relazione sopra l'esercizio, nel dar conto di tutti i fatti che si riferiscono alle spese e agli introiti, questa amministrazione, dopo cessata la guerra ha rallentato tale ramo di attività e la relazione sull'esercizio 1919-20, alla quale si è riferito l'onorevole Rota, non è uscita che nel mese di febbraio di quest'anno, cioè con 14 mesi di ritardo e della relazione del 1920-21 non si ha notizia ancora. Per il numero degli

agenti e per la percorrenza dei treni e degli assi rimorchiati si sono potute avere dalla Commissione di vigilanza le cifre che ho citate e io mi valgo ora di questi numeri, nel fare i commenti che vi espongo dichiarando, ad evitare equivoci, che quanto dico risponde alle mie idee personali, e non a quelle della Commissione di vigilanza che saranno contenute nella relazione annuale, che essa ha obbligo per legge di rassegnare al Parlamento dentro il febbraio di ogni anno.

Ripeto esser un male che questa relazione non sia uscita a tempo perchè tanto alla Camera come al Senato gli studiosi della materia avrebbero potuto trarre tutti quegli argomenti che loro occorre per persuadersi della inevitabilità di certe spese e rendersi conto delle cause del disavanzo. Non avendo pubblicato questa relazione la direzione delle ferrovie non ha fatto cosa rispondente agli obblighi della legge ed inoltre ma non ha fatto neanche cosa nel suo interesse perchè mancando anche la comunicazione alla Commissione delle tabelle statistiche che dovranno essere annesse a questa relazione, si può dubitare che la Direzione ora non segua, o segua troppo a distanza, i fatti sui quali la sua attenzione deve posarsi per aver guida riguardo ai provvedimenti che le spettano prendere tempestivamente.

Non so se possa affermarsi esser questa una conseguenza, certo si è che tutto questo coincide con alcune trasformazioni, o piuttosto convulsioni, che l'amministrazione ha subito nell'anno 1919-20. Fu un anno molto difficile questo; anzi possiamo dire che il periodo che va dal principio del 1919 alla fine del 1920 fu eccezionalmente difficile per tutti, e quindi anche per le ferrovie dello Stato; si volle adonta di tale stato anormale di cose attuare trasformazioni nello organismo della direzione; si sono frettolosamente emanati decreti che poi vennero aboliti, e di questi decreti alla Camera qualche deputato ha fatto anche rilevare l'inopportunità. Di questi provvedimenti il ministro De Nava nella primavera dell'anno 1920, fu costretto a revocarne parecchi: furono provvedimenti presi certamente a fine di bene, ma non parmi colla ponderazione che in tutte le cose di questo mondo e specialmente in quelle ferroviarie è necessario.

Fra questi provvedimenti ve ne era uno che ha molta importanza pel buon funzionamento

della direzione; vennero abolite due cariche, quelle di vice-direttore. Ora è abbastanza strano che l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato la quale ormai coll'aumento del traffico e delle linee aggregate equivale a tre delle grandi amministrazioni che esercitavano le ferrovie italiane prima del 1905 (perchè allora avevamo, le grandi Reti dell'Adriatica e della Mediterranea, oltre alla piccola Sicula), abbia ricevuta l'organizzazione vigente per la Direzione.

Se era riconosciuto dalle Società innanzi il 1905 esser imprudente lasciare ad un uomo solo di condurre ognuna di queste reti, e si era dato un sostituto ad ognuna dei tre Direttori generali, non so come sia stato possibile aderire, od imporre (non so se sia l'una o l'altra cosa che sia avvenuta), un ordinamento che affida ad un uomo solo, senza sostituti, di condurre una azienda di 14 mila chilometri, che ha quel numeroso personale che lamentiamo, (e qui intendo parlare di tutti i 230.000 e non solo dei 212.000 agenti della rete principale) con tutti i fastidi inerenti, e con le difficoltà dell'esercizio del dopo guerra.

Non si può pretendere che un uomo conduca da solo regolarmente ed a lungo una tale azienda senza aver agio di riposare e senza aver modo di curare, occorrendo, la propria salute.

È avvenuto che il direttore in carica, ammalatosi, ha dovuto li per li essere sostituito da un altro funzionario che è stata una fortuna avere sottomano. Non si può sempre contare di trovare disponibili le persone idonee a sostituire da un momento all'altro un direttore generale, occorre formare a tempo tali funzionari e le cariche di Vice Direttore generale permettono anche di conseguire, con metodo, tale scopo. Se avessero continuato a funzionare le cariche di vice-direttori, come l'esperienza del passato consigliava, le mansioni del direttore sarebbero passate in sua assenza temporaneamente al vice-direttore gerarchicamente a ciò designato in precedenza, come avviene in tutti gli organismi che hanno giudiziosamente preparati elementi di ricambio, e si sarebbe assicurata una continuità di funzionamento nella direzione.

Io credo dunque che la soppressione di due vice-direttori generali sia stato un male e l'onorevole ministro spero vorrà esaminare la cosa e porvi rimedio.

La riforma ha prodotto, come ho detto, un evidente danno organico: ma a questo altro se ne aggiunge, che è bene non dimenticare. La soppressione di queste due cariche ha privato l'amministrazione dello Stato dei servizi che ancora per molti anni potevano essere resi da un funzionario molto modesto ma di alto valore, sul quale durante la guerra era riposato l'andamento di quasi tutta l'Amministrazione e l'utilizzazione di tutte le energie di uomini e di cose di cui l'Amministrazione disponeva per rispondere alle esigenze del Comando supremo... (*Approvazioni*).

Voci: Chi è?

BIANCHI RICCARDO. ...È un uomo modesto che pochi di voi forse conosce: parlo dell'ing. Berrini, funzionario che ha raggiunto i più alti gradi, sempre in virtù soltanto del proprio lavoro, mai appoggiato da nessuna persona o gruppo, che ha affrontato più volte grandi difficoltà rischiando quanto aveva precedentemente guadagnato in considerazione ed in carriera, e conquistandosi uno ad uno tutti i gradi fino a quello di vice-direttore generale rendendosi degno di divenire direttore generale.

Le riforme sono necessarie, ma bisogna farle con molto giudizio: se io sapessi citar Dante rammenterei qualche verso del Paradiso, nei quali si consiglia a non abbandonare una cosa vecchia per un'altra nuova se i benefici della nuova non stanno a quelli della vecchia come il 6 sta al 4; vale a dire che occorre prevedere il 50 per cento di aumento nei benefici innanzi di abbandonare un vecchio ordinamento per uno nuovo: e tale consiglio è opportuno anche oggi poichè le riforme si fanno sempre pensando molto al bene che si vuole raggiungere, e poco al male che ne può derivare. Quindi io credo che siamo innanzi ad un bisogno di ritoccare l'organismo della Direzione, che non fu certamente migliorato, e non ho necessità di ripetere all'onorevole ministro la mia raccomandazione di tornare all'antico.

Ho detto esser prevedibile un disavanzo notevole per 1922-23; ma non basta farne la constatazione, bisogna vedere se questo disavanzo può essere vinto ed in qual modo. Il quadro che ci ha presentato l'on. Rota è molto nero, ma io credo che, analizzando la situazione, si può anche trovare modo di formarsi

un'opinione meno pessimista. Certo non vi è taumaturgo capace di cambiare la situazione dall'oggi al domani: bisogna esaminare prima la situazione, farne la diagnosi, trovare i rimedi e poi anche le persone capaci di applicarli. Abbiamo detto poco, quale sarà lo sbilancio del 1922-23, ma per fare un ragionamento più preciso, è bene supporre che nel 1922-23 si debba compiere lo stesso servizio che nel 1920-21, vale a dire che il traffico non sia nè aumentato nè diminuito, e vedere cosa si è speso e cosa si poteva economizzare: tale ipotesi purtroppo le condizioni attuali dei nostri traffici autorizzano a fare. Se facciamo questo esame, noi troviamo che nel 1920-21 abbiamo avuto delle spese ordinarie che si dividono in tre grandi gruppi: personale, carbone, e poi tutte le altre dovute a diverse cause come per prestazioni di terzi, acquisto di materiali ecc. oltre le spese ordinarie abbiamo poi quelle complementari ed accessorie.

Cominciamo da queste ultime, perchè parlare del personale sarà l'argomento più lungo ed è bene sia tenuto per la fine.

Le spese accessorie comprendono essenzialmente gli interessi e gli ammortamenti su capitali forniti dal tesoro per lavori e provviste patrimoniali. Queste spese erano ragguagliate a 150 milioni circa nel 1921-22 e dovranno salire a 200 circa nel 1922-23. L'aumento si spiega perchè ingenti capitali sono stati impiegati e lo saranno ancora in lavori ed in provviste di rotabili. Su queste spese non c'è modo di fare economia se non in due maniere; o non fare i lavori e le provviste necessarie, ciò che vuol dire lasciar morire di anemia l'organizzazione massima che provvede ai nostri trasporti terrestri; o trovare capitali a tasso basso. Di questo parleremo in seguito.

Le spese complementari corrispondono agli accantonamenti in fondi speciali destinati al rinnovamento periodico dei rotabili e degli armamenti ed alla manutenzione straordinaria delle linee. Queste spese sono alimentate da dotazioni, in funzione dei prodotti, che vennero stabilite da una legge del 1909. Esse rappresentavano 27 o 28 milioni prima della guerra: oggi sono arrivate a 109 milioni circa, cioè al quadruplo. È troppo poco. Rinnovare i rotabili che costano 5 volte e mezzo quanto costavano prima della guerra, evidentemente esige una

dotazione più che quintupla anche nel fondo destinato a tale scopo. Rinnovare gli armamenti, usando rotaie che costano 1300 lire per tonnellata cioè 6 volte quanto costavano innanzi la guerra, si può solo fare con una maggior assegnazione al relativo fondo: su questi due capitoli non c'è dunque possibilità di fare economia, anzi bisogna pensare ad un aumento di dotazione.

Circa la manutenzione straordinaria, essa è aumentata per il fatto che durante la guerra molti lavori non si sono potuti eseguire per mancanza di tempo, di materiali ed anche di mano d'opera. Anche su questo capitolo non c'è dunque da sperare in possibili economie, per parecchi anni.

Nel complesso io ritengo che le spese complementari dovranno esser fatte nella misura di 140 milioni all'anno.

Passiamo ora alle spese ordinarie di esercizio. Tutte queste spese, all'infuori del carbone e del personale, prima della guerra importavano circa 103 milioni; oggi rappresentano 633 milioni e cioè 6 volte tanto. Il rapporto non ha carattere eccezionale se poniamo mente all'aumento del costo dei materiali: per esempio una traversina che costava meno di 4 lire oggi ne costa 19 o 20; i metalli sono tutti cresciuti notevolmente di prezzo; l'acciaio abbiamo visto esser aumentato ad altre 6 volte, ecc. ecc.

Orbene in questo momento in cui le Ferrovie hanno bisogno di rimettersi in efficienza, tutte queste spese devono essere fatte in larga misura se non vogliamo che il nostro patrimonio ferroviario resti danneggiato. Perciò io non credo che su queste spese diverse possano farsi delle economie, od almeno economie sicuramente prevedibili e di notevole entità, tanto più se ricordiamo che in tali spese sono comprese quelle rilevanti richieste dalle manutenzioni dei rotabili.

Nei riguardi del carbone constatiamo un consumo non esattamente accertato finora, ma che certamente non è inferiore a 2,650,000 tonnellate, per un movimento, per un lavoro misurato da assi trainati per un chilometro, (che è per ora l'unità statistica più completa del lavoro ferroviario della quale disponiamo) inferiore del 12 per cento circa a quello che si aveva prima della guerra. Se prima della guerra

si consumavano 2,100,000 tonnellate di carbone, oggi se ne dovrebbero consumare un po' meno. Perchè invece se ne consuma di più? La cosa è facile a spiegare.

Tre sono gli elementi che concorrono a determinare questo aumento. Innanzi tutto il carbone è di qualità più scadente dell'ante guerra. Le qualità di carbone che si ricevono ora da Cardiff, da Newport, ed alle quali erano abituati i nostri macchinisti, non sono più eguali a quelle di 8 anni or sono. Gli inglesi ci forniscono oggi un carbone più scadente, perchè è peggiorato il modo di lavorazione delle miniere in conseguenza anche della diminuzione degli orari che ha portato la necessità di impiegare nuovi lavoratori meno pratici.

Veniamo al carbone tedesco, che entra in grande proporzione nel consumo delle ferrovie; questo carbone tedesco per dichiarazione della stessa amministrazione ha un potere calorifico almeno del 10 per cento inferiore a quello del carbone inglese. Abbiamo poi le locomotive che per le condizioni trascurate di manutenzione in cui si trovano non sono più nello stato in cui erano non solo prima della guerra ma in cui erano brillantemente tenute anche durante la guerra per merito di un alto funzionario capo del servizio della trazione che per uno stato di cose che andava delineandosi credeva abbandonare l'amministrazione, dopo che per due volte aveva resistito a lusinghiere offerte dell'industria privata ritenendo egli fosse suo dovere il rimanere nell'amministrazione che lo aveva favorito nella carriera.

Uno dei funzionari più difficili a trovare per l'esercizio ferroviario è il capo della trazione cioè del servizio che provvede alle locomotive ed al loro esercizio: abbiamo l'esempio abbastanza recente di una compagnia estera che ha impiegato 6 o 7 anni cambiando parecchi funzionari innanzi di trovare l'uomo adatto. Noi avevamo la fortuna di avere un uomo che possedeva tutte le qualità necessarie: conoscenza tecnica, ascendente sul personale ecc., e l'abbiamo perduto. Lo Stato ha fatto il possibile perchè egli se ne andasse, perchè il materiale umano specialmente quello dirigente, forse perchè poco numeroso, per lo Stato non conta molto.

Voci: Chi è?

BIANCHI RICCARDO. Non importa che io ne dica il nome. Ho voluto ricordare il fatto perchè si tenga almeno in avvenire maggiormente in conto il patrimonio umano del quale lo Stato ancora fortunatamente dispone. Ci vogliono 20 o 25 anni per formare uno specialista di questo genere, l'indurlo ad uscire dall'amministrazione equivale all'occasione allo Stato una notevole perdita patrimoniale oltre che costituire una mancanza di riguardo alla persona.

Dunque riscontriamo un maggior consumo di carbone anche perchè le locomotive non sono più tenute in così buono stato come durante la guerra quando noi fummo in grado di dare ai francesi locomotive e personale per far servizio sulle loro linee, non soltanto da Modane a St. Jean Maurienne, ma anche da Ventimiglia a Tolone. Abbiamo poi anche un maggior consumo di carbone dovuto all'abolizione del premio sulle economie, che valuto a circa duecentocinquantamila tonnellate.

Era naturale che tolto l'incentivo a fare buon uso del carbone se ne consumasse di più. Gli uomini sono quel che sono e bisogna guidarli o col sentimento del dovere, o col premio, o castigo. Si sono aboliti o quasi i castighi, si sono anche ridotti se non aboliti i premi, il sentimento del dovere è qualche cosa di vago; non credo che nelle scuole sia insegnato molto... (*Approvazioni*). Però pare che sia stato insegnato bene in famiglia perchè tutti i giovani che sono andati sotto le armi hanno fatto il loro dovere.

CORBINO. Anche un poco dalla scuola.

BIANCHI RICCARDO. Non però dalla scuola bassa! Io parlo di masse e quindi non mi riferisco alle università. (*ilarità*).

Dunque duecentocinquantamila tonnellate risparmiate 200 lire per tonn. possono dare quaranta o quarantacinque milioni di utile pagando pure un premio considerevole al personale. Mi pare che il ministro dei lavori pubblici, per quanto accennano i giornali, abbia concretato queste nuove competenze accessorie che ripareranno all'errore volontariamente, od involontariamente, commesso dal Governo del tempo. Ad ogni modo non c'è mai da lamentarsi dei premi, perchè quando sono razionalmente stabiliti e ben applicati rappresentano sempre un guadagno per l'amministrazione.

In tutto questo lungo esame noi non abbiamo trovato fin'ora che una economia probabile di quaranta o quarantacinque milioni che confidiamo si potrà realizzare.

Parliamo ora della grande spesa del personale. La spesa per il personale nell'esercizio 1920-21 fu di 2 miliardi e qualche milione; parlo della spesa complessiva e non solo di quella corrispondente a quanto il personale riceve come paga e per le competenze accessorie ma comprendo in tale spesa anche tutte le altre per contributi di vari generi, comprese quelle per le pensioni ecc.

Il costo del personale nel 1920-21 fu di circa 9,700 lire per persona, mentre nell'anno corrente questa media per agente si avvicinerà alle 10,900. Dunque noi non possiamo fare un preventivo di spesa per il 1922-23, e confrontarlo con quello per l'esercizio 1920-21, se non teniamo conto di quest'aumento notevole di trattamento individuale; se poi teniamo conto anche del relativamente lieve aumento di agenti da 206,600 a 212,000, giungeremo ad una spesa complessiva di 2,320 milioni. Se ora facciamo la somma di tutte queste spese ordinarie, complementari ed accessorie giungiamo ad un complesso di L. 3,778 milioni. I prodotti della rete principale, furono nel 1920-21 di 2,807 milioni cioè di 971 milioni inferiori alle spese ora preventivate.

Dunque, se vogliamo mettere il bilancio in pari, dobbiamo fare economie per almeno 971 milioni. Se non vogliamo fare economie non abbiamo che un mezzo: di tassare di più le prestazioni cioè aumentare le tariffe. Io ritengo che occorrerà ricorrere all'uno ed all'altro rimedio.

Altri può senz'altro affermare che il personale è eccessivo; io invece non credo di poter dire altrettanto senza addurne le ragioni. Se prima della guerra noi avevamo per la rete principale che oggi è di 14,150 km., cioè del 4 per cento superiore a quella del 1914, un numero di circa 147.000 persone oggi qual numero dovremmo avere per fare un servizio che è inferiore per treni-chilometro del 20 per cento e per assi rimorchiati del 12 per cento?

Noi avremmo bisogno certamente di un numero minore di 147,000: numero che valuto a 130.000: su questo numero prego di accettare le conclusioni quali io le presento, evitandomi

digressioni per darne la dimostrazione. Occorrerebbero dunque 130.000 persone per esercitare il traffico d'oggi, anzichè 147.000 agenti. Ma tale numero di 130.000 dobbiamo aumentare di tutto quel numero di agenti che occorrono per eseguire giudiziosamente le leggi sul riposo festivo e delle otto ore. Sull'orario delle otto ore oggi è unanime il consenso: che ci fu uno sbaglio di interpretazione che condusse ad una applicazione non molto razionale di tale orario all'industria ferroviaria. Le modalità di applicazione non furono tenute in molto conto quando venne concesso l'orario delle otto ore, parvero cosa di poca importanza: invece si trattava di cosa sostanziale. La Camera se ne è preoccupata giustamente e votò un ordine del giorno in proposito che richiede una revisione. Io credo che la grande massa del personale è persuasa esser ciò necessario e non vuole essere tacciata di funzionare quale sanguisuga del paese. Vuole essere pagata bene, e questo è umano; vuol lavorare in giusta misura secondo regole ben definite (*commenti*); son persuaso che la grande massa del personale coadiuverà nelle riforme che si dovranno fare in tal senso per eliminare tutto ciò che è superfluo. Questa riforma delle otto ore è ormai riconosciuta da tutti come necessaria: al Consiglio superiore del lavoro si è detto chiaramente da parte dei deputati socialisti, e non dei minori, che l'orario delle otto ore si imponeva per le industrie che richiedono una prestazione fisica continua, e mai si sarebbe immaginato che le otto ore si sarebbero applicate laddove questa prestazione fisica non c'è. Il rimedio per correggere l'applicazione fatta di tale principio delle otto ore sarà molto facile e consisterà nell'usare due misure: otto ore a chi lavora effettivamente (per esempio il personale di macchina, di officina ecc.) ma laddove il lavoro si compone in gran parte di presenza si dovrà, usare un correttivo, e richiedere un maggior numero di ore di prestazione, stabilendo un coefficiente di equivalenza di tali ore con quelle di lavoro. Di più si dovrà, come già era in un decreto del febbraio 1920, che prima fu applicato e poi non più, non si sa perchè, interpretare l'orario nel senso che otto ore di lavoro vogliono dire otto ore di lavoro per gruppi di giorni, fino a 48 ore cumulative per settimana. Chi ha lavorato per esempio il primo giorno dieci ore, potrà lavorarne solamente sei il secondo, ecc.

Anche per gli operai delle officine il lavoro di otto ore non è estenuante. Molti anni or sono, qualcuno degli ingegneri allievi delle scuole di applicazione si prendeva la briga di stare per qualche tempo in officina in qualità di operaio: ne ho visti parecchi i quali come tutti gli altri operai lavoravano 54 ore settimanali (nove ore e mezza al giorno, salvo il sabato), e mi consta che sono ancora vivi e non dimostrano alcuna conseguenza dannosa della fatica sostenuta.

Del resto, il personale dirigente ferroviario è, o almeno lo era, perchè io parlo per ricordi professionali, e non posso sapere precisamente tutto quello che avviene nel presente, è un istruttore non solo a parole, ma anche col l'esempio, dei propri dipendenti. Un ingegnere della trazione fa il fuochista, e lo fa davvero; poi fa il macchinista, ecc. So di funzionari che compiono il loro tirocinio al movimento, i quali vollero esser destinati anche in zona malarica, quando ancora non si aveva la difesa contro le zanzare e nel periodo peggiore dell'anno, perchè, come mi diceva uno di loro, che ora occupa un'alta carica nelle ferrovie, « non voglio che i miei dipendenti dicano un giorno, che io mi sono scelto la residenza più comoda, e non ho provati i loro sacrifici ». C'è ancora molto valore morale in questo personale superiore; occorre non deprimerlo e metterlo in efficienza con qualche spinta che l'onorevole ministro saprà a tempo opportuno metter in azione.

Dunque per queste otto ore di lavoro si può trovare il modo di attenuarne gli errori di applicazione, e quindi avere un minor numero di agenti di quello ora impiegato.

Nel valutare l'influenza che ha il principio delle otto ore sul numero degli agenti necessari, occorre tener conto della quantità di personale che già aveva riposo festivo o quindicinale, e della quantità del personale che aveva un servizio di otto ore od inferiore a otto ore, per esempio, il personale degli uffici. Il personale d'ufficio della Mediterranea aveva un orario di sette ore; il personale della Adriatica nella maggior parte dei servizi aveva orari di otto ore: quando vennero fuse le tre reti in quella di Stato non si vollero peggiorare le condizioni di quelli che erano favoriti o l'orario generale delle sette ore per gli uffici venne adottato.

Quando si adottò il principio del riposo festivo e dell'orario delle otto ore il personale

degli uffici aveva già un riposo quindicinale, il personale delle officine aveva il riposo settimanale, ma non le otto ore. Se teniamo conto di questo personale, che aveva già un trattamento non molto dissimile da quello che si voleva generalizzare, se teniamo conto che un agente fra feste, malattie e congedi col nuovo regime renderà un servizio di circa 280 giorni all'anno con prestazione di 2200 ore lavorative (mentre prima si aveva un rendimento di 3300 ore), arriviamo ad un aumento complessivo di meno di un terzo nel numero degli agenti: arriviamo così a 170,000 anziché a 212,000. L'economia conseguibile è di circa 450 milioni mantenendo intatto il trattamento attualmente in vigore. Ma con questo non possiamo far fronte al disavanzo di 971 milioni. Per arrivare a colmare questo *deficit* bisogna fare un altro passo.

Due vie si possono seguire: si può considerare il ritorno al trattamento del 1920-21, che procurerebbe un'economia di 675 milioni: ma non credo che lo si possa attuare in blocco, se prima il costo della vita non subisce una diminuzione. Una revisione di trattamento però credo si debba fare ed io non dubito che la grande massa del personale (benché vi siano minoranze attive che s'impongono tanto nel bene che nel male, le quali non ne vorranno sapere) comprenderà che una differenziazione nel trattamento del personale ci vuole e che l'attuale livellamento non può esser mantenuto. Non è ammissibile che tutti gli agenti siano trattati nella stessa misura o con misure che di poco differiscono fra di loro. Gli agenti che stanno in paesi del Mezzogiorno, e gli agenti che stanno al nord, hanno spese di vestiario, di illuminazione e di riscaldamento ben diverse: questo solo fatto giustificherebbe un trattamento non uniforme. La finanza dello Stato porta il peso di questa uniformità costosa, che si vuol applicare in tutte le amministrazioni.

Una differenziazione nel trattamento degli agenti ci vuole: se si consultano le statistiche di varia provenienza pubblicate dal Ministero dell'industria e commercio troviamo che, rispetto alla media dei salari nel paese, in alcune località il 15 o 20 per cento in meno, in altre il 15 o 20 per cento in più. I lavoratori liberi, i quali hanno stabilito i loro salari in base alle trattative fra i padroni

e le associazioni, in rapporto ai bisogni della regione, provano dunque che ci deve essere una diversità di trattamento.

C'è un'altra diversità di trattamento, sulla quale si può basare una revisione, perchè è evidente che ad alcuni si è dato troppo colle tabelle del 1921. Chi ha avuto di troppo? Quella parte del personale che è ferroviario per denominazione e non per funzioni. Tra il personale di ferrovia ne abbiamo molto che compie funzioni identiche a quelle che si compiono presso le industrie private. Il manovale che carica e scarica quintali di merci, non c'è ragione sia pagato se non in ragione del quintalato che sa manipolare ogni giorno, sia che abbia scaricato questi quintali per le ferrovie o per una ditta privata.

Così dicasi per gli operai delle officine, ecc.

Gli impiegati, che non siano dirigenti di gruppi aventi mansioni specializzate, non devono avere attitudini e preparazioni diverse se addetti ad un ufficio ferroviario, o ad un ufficio dell'industria libera o di altra amministrazione dello Stato.

Se noi calcoliamo come vero personale ferroviario quello che è sottoposto a prestazioni rischiose, che incontra responsabilità, che esercita mestieri specializzati, che non può esser trovato sulla piazza già impraticato, o che ha bisogno di lungo tirocinio per acquistare conoscenza del servizio, potremo trattarlo largamente riservando all'altro il trattamento usuale, più modesto, di altre aziende private o di Stato.

Abbiamo poi altri mezzi per diminuire le spese del personale: le Società avevano escogitato un sistema di cointeressenza in molti rami della azienda che poi, per ragioni piuttosto politiche che economiche, lo Stato ebbe l'imprudenza di far abbandonare. Lo Stato da tale regime avrebbe avuto vantaggi notevoli nel 1905, quando assunse l'esercizio delle ferrovie.

L'estensione dell'appalto di servizi come quelli degli scali e delle gestioni merci che non interessano la sicurezza della circolazione dei treni è mezzo efficace per proporzionare il costo del servizio al lavoro fatto e quindi anche alle entrate, nonchè per ridurre il numero degli agenti alla diretta dipendenza dell'Amministrazione e quelli che si spostano da una regione ad un'altra.

Si può anche meccanizzare una parte dei servizi, si può effettuare il carico e lo scarico del carbone e delle merci con macchine: ma in questa sostituzione c'è spesa di capitali e bisogna andare adagio nell'applicarla affine di non rischiare di rimanere con la stessa spesa cambiata in ammortamenti e interessi.

Si può rivedere l'orario dei treni diretti o ridurlo forse per una notevole percorrenza, ecc.

Ci sono molti altri mezzi per ridurre al di là dei 450 milioni, ai quali ho accennato, la spesa del personale ridotto a 170,000 agenti del costo medio di circa 10,900 come attualmente: tali mezzi l'Amministrazione li conosce e parlarne qui sarebbe far perdere tempo al Senato: l'Amministrazione nella sua relazione pel 1921-1922 che speriamo ricevere regolarmente nel dicembre prossimo, ci dirà quali intende applicare e quale rendimento ne spera.

Ma, come già dissi, il disavanzo deve essere curato rapidamante perchè non incancrenisca e perciò io credo che la nostra attenzione debba essere portata anche sulla questione delle tariffe.

I prodotti sono quelli che dovrebbero essere?

Possono le tariffe essere aumentate o no? Questo è un punto delicato. Se noi guardiamo globalmente il complesso dei prodotti e lo paragoniamo a quello che si aveva prima della guerra, troviamo che esso è aumentato a quattro volte e mezzo: si potrebbe ritenere quindi che l'Italia paga i suoi servizi ferroviari in ragione della svalutazione della moneta. Ma non è così, perchè le variazioni di tariffa sono avvenute in modo molto disuguale da una categoria all'altra di trasporti e questi sono variati in quantità.

Per esaminare questo lato della questione non bastano i dati statistici che l'Amministrazione fornisce ordinariamente, che d'altra parte neppur oggi conosciamo per l'esercizio 1920-21. Servono però egregiamente a tale scopo gli elementi conclusivi del lavoro che uno studioso, e valentissimo alto funzionario delle ferrovie dello Stato, l'ingegnere D. Serani, ha pubblicati recentemente sulla *Rivista dei trasporti* e sulla *Rivista tecnica delle ferrovie italiane*.

Risulta da tali elementi, che speriamo siano aggiornati per gli esercizi futuri nella Relazione annuale dell'amministrazione, che:

il prodotto medio del viaggiatore-km. di I classe aumentò dal 1912-13 al 1920-21 a 4.25 volte;

quello del viaggiatore di II classe a 3.19 volte;

quello di III classe a 2.56 volte.

I viaggiatori-km. della I classe si sono ridotti del 20 per cento: quelli della II classe sono aumentati del 9 per cento: oggi troviamo che il complesso dei viaggiatori-kilometro di I e II classe è identico a quella di innanzi guerra. La III classe non ha avuto che l'aumento del 2.50 sulle tariffe del 1912-13, ed oggi fornisce un numero di viaggiatori-kilometro che è 2.20 volte quello di prima della guerra.

Possiamo noi oggi che le ferrovie debbono pagare i loro uomini e i loro materiali con lire-carta che valgono un quarto di quanto costavano innanzi guerra, possiamo noi ammettere che ci siano rialzi di prezzi nelle tariffe inferiori a quattro volte? Non lo credo; ritengo anzi che tali rialzi debbono essere superiori a quattro volte, perchè il servizio costa molto più di quattro volte di quello che costava prima della guerra. Alle quattro volte, dovuto alla svalutazione della moneta, occorre aggiungere qualche cosa per i miglioramenti che si sono dati: se abbiamo dato l'orario di otto ore ed altre facilitazioni qualcuno li deve pagare.

Ora è assiomatico che ognuno paghi i servizi che riceve, e come in Francia si è fatta tutta la recente riforma del regime ferroviario basata sul principio che gli introiti bastino a pagare le spese, così anche in Italia bisognerà fare qualche cosa di simile se non vogliamo far pagare con tasse, a chi non viaggia o non trasporta, il *deficit* ferroviario. Certo si è che l'aver aumentato solo due volte e mezzo la tariffa dei viaggiatori di terza classe è stato un provvedimento molto gradito alla maggioranza dei cittadini, sarà più difficile ora toccare questa tariffa, ma non potremo evitar di farlo tanto più che le mercedi ed i proventi delle persone che in generale usano della III classe sono aumentati in ragione della svalutazione della moneta. Se portiamo le tariffe della prima classe a 4.25 volte quelle che erano ante guerra, quattro volte quelle della seconda e 3.75 quelle della terza avremo un miglioramento dei prodotti di 350 milioni.

Invece nelle merci che cosa è avvenuto? Le merci a carro completo hanno aumentato l'introito medio per tonnellata-kilometrica a 3.72 volte; i trasporti a collettame a 8.32 volte, i trasporti del bestiame a 7.60 volte. I trasporti con carri completi misurati dalle tonn.-km. aumentarono del 47 per cento: quelli del collettame diminuirono del 52 per cento: quelli del bestiame diminuirono del 47 per cento.

Possiamo solo ritoccare la tariffa-merci a carro completo e guadagnare circa 90 milioni. Così in tutto dai ritocchi di tariffa si possono ritrarre 440 milioni.

Da quanto venne esposto risulta adunque che tra l'una e l'altra cosa, riduzione a 170 mila del numero degli agenti e ritocchi di tariffa, si può giungere quasi a pareggiare il bilancio, ottenendosi 890 milioni, e che i ritocchi al trattamento degli agenti dovranno esser egualmente fatti per costituire un margine necessario alle spese accessorie delle quali diremo e per meglio assicurare il pareggio.

Il ministro dei lavori pubblici mi pare che alla Camera abbia detto: « spero di avere un aumento di prodotto dalle nuove tariffe ». Non credo che questo aumento possa sperarlo, perchè la relazione che accompagnava il progetto di nuove tariffe al Senato, diceva che le tariffe applicate a 30,000 spedizioni hanno dato come risultato un prodotto solo superiore del 4 per cento a quello che avrebbero dato le vecchie tariffe; fu adunque raggiunto lo scopo al quale voleva arrivare la riforma, cioè che le nuove tariffe non alterassero il prodotto. Le nuove tariffe dunque non daranno aumento, anzi qualche categoria di merce potrà procurare una momentanea diminuzione di entrate perchè si trova ora a dover vivere sotto un regime un po' più duro di quello che risultava dalle tariffe applicate a tutto il 1921.

In ogni modo ritengo si possa ammettere che oggi non si applichino tariffe che non siano almeno quattro volte quelle anteguerra se vogliamo coprire le spese.

Innanzi di finire vorrei portare l'attenzione su un altro *deficit* considerevole del quale non si parla: noi siamo dinanzi al bisogno di spese patrimoniali considerevoli, sia per completare lavori già iniziati e occorrenti alla rete ferroviaria nell'interesse di tutta la Nazione, sia per l'elettrificazione di un considerevole gruppo di

linee ferroviarie, 5000 chilometri, sul quale si consumano, dice la relazione e credo sia un poco eccessivo, i due terzi del carbone occorrenti a tutta la rete.

Nel 1914 si fece il preventivo di una spesa patrimoniale assai notevole: si trattava di circa 1200 milioni che occorreva spendere in undici anni per poter compiere i lavori che si erano iniziati e che occorrevano alla rete, oltre altri 500 milioni per dotarla di quel materiale rotabile che sarebbe stato richiesto da un aumento di traffico di venti milioni all'anno. Questi lavori non sono di piccola importanza né possono esser rimandati. Era previsto per tutte le stazioni principali, che tutti vedono in quali condizioni miserande si trovano (Bologna basti come esempio) la somma di 310 milioni. I lavori di maggior importanza vennero procrastinati durante il ventennio dell'esercizio privato, perchè i fondi delle casse patrimoniali non erano sufficienti epperò si portarono solo a compimento lavori di media importanza. Mancano tuttora molti doppi binari: si sono fatti in fretta e furia quelli che occorre alle autorità militari, ma su linee commerciali ne mancano ancora molti; basterebbe citare la linea da Chiusi a Firenze per dimostrare la necessità anche di questa categoria di spesa che nel 1914 era prevista in 470 milioni.

Abbiamo poi una quantità di spese per opere che i viaggiatori non conoscono: nelle stazioni bisognava già nel 1914 aumentare gli alloggi per il personale che ne aveva diritto e che occorre aver sottomano: ed oggi che il personale è aumentato per disposizione di legge, questo bisogno di locali di abitazione e di dormitori è evidentemente aumentato e non bastano i 30 milioni allora previsti.

Dobbiamo rinforzare quasi tutte le travate metalliche dei ponti con una spesa preventivata di 50 milioni. Fortunatamente prima della guerra si pensò a rinforzare le opere metalliche di quasi tutte le linee del Veneto e così avvenne che le ferrovie dello Stato poterono far circolare quasi ovunque, con vantaggio dei trasporti militari, le locomotive dei gruppi principali. Ma sul resto della rete, la circolazione delle locomotive moderne pesanti deve subire molte restrizioni e quindi si deve fare un esercizio non economico.

Anche i nostri armamenti non hanno quella robustezza che è necessaria: e per tali opere

di rinforzo si preventivavano occorrere 60 milioni.

Abbiamo poi bisogno di dotare le linee, di telegrafi, di telefoni, di apparecchi di sicurezza e di segnalamento; illuminazione elettrica, materiale d'esercizio, ecc.; una quantità di bisogni che facevano raggiungere nel 1914 quel preventivo di 1200 milioni ai quali ho accennato e che ora richiedono 5400 milioni in ragione di 540 milioni all'anno.

Se il traffico aumenterà del 4 per cento all'anno occorreranno per carrozze, carri e bagliai altri 176 milioni e così in tutto, senza tener conto delle locomotive, 716 milioni all'anno in moneta attuale svalutata.

Si parla di elettrificazione su larga scala, cioè di altri 5000 chilometri per risparmiare due terzi del carbone: non dimentichiamo che andremo incontro ad una notevole spesa per interesse e ammortamento oltre quella di manutenzione degli impianti.

Voglio ammettere per ora che per questi 5000 chilometri riescasi a pagare l'interesse e l'ammortamento della somma che bisognerà spendere. La spesa media di 550,000 lire per chilometro di linea elettrificata, noto fra parentesi, è grave, ma non è tanto grave a causa del sistema trifase adottato per la nostra elettrificazione, quanto per le modalità di applicazione rivolte ad assicurare un servizio più regolare, con minore probabilità di guasti ecc.

Ho detto che non è colpa del sistema l'elevato costo d'impianto, inquantochè ho presenti offerte impegnative di ditta specialista per una piccola rete italiana, le quali fissano, sia per impianti di trazione con corrente trifase sia con corrente continua a tensione di 2600 Volts, prezzi presso a poco equivalenti; mentre per la corrente continua ad alto potenziale, 4000 Volts, richiedesi un prezzo inferiore. Se guardiamo a ciò che si è speso per elettrificare la linea Torino-Lanzo-Ceres, vediamo che essa è costata poco più di 85,000 lire al chilometro. Teniamo pure conto della differenza di costo dovute al fatto che su questa linea non corrono treni così pesanti come quelli delle linee principali dello Stato; ma non possiamo far a meno di osservare che la differenza è molta nel costo.

Anche sulle linee di Stato si sono elettrificati tronchi che non hanno un traffico molto intenso e che conveniva o continuare ad eser-

citare a vapore od equipaggiare con altro sistema meno costoso. Certo si è che l'esperimento che si vuol fare del sistema a corrente continua sulla Foggia-Benevento, si annuncia più costoso di quello che si sarebbe verificato se si fosse lasciato fare ad una ditta privata specialista il relativo progetto.

Siamo adunque dinanzi a questa elettrificazione di 5000 chilometri ciò che corrisponde ad una spesa di 2750 milioni; ma per elettrificare questi 5000 chilometri occorrono altresì 1700 locomotori elettrici ai quali corrisponde una spesa di altri 2200 milioni. Dunque l'elettrificazione ci porta ad una spesa complessiva di quasi 5 miliardi da incontrarsi in 10 anni, in ragione di 500 chilometri e di 500 milioni all'anno. Può il Tesoro fornire queste somme ingenti? può l'Amministrazione ferroviaria pagare gli interessi di queste somme? Per gli impianti fissi della trazione elettrica io credo di sì, se noi elettrifichiamo soltanto linee che abbiano un consumo superiore alle 300 tonnellate di carbone a chilometro e se il carbone continuerà a costare 200 lire alla tonnellata, Ma se il carbone scende, come è probabile, a 100 lire, allora il bilancio non si otterrà e noi che cosa avremmo fatto? Avremo consolidato per l'avvenire di 30 anni cioè per tutta la durata dell'ammortamento il prezzo del carbone a 200 lire. Quindi le apprensioni anche su questa questione della elettrificazione non sono fuori di luogo. Io credo che il Tesoro non potrà fornire i fondi necessari per procedere a grande velocità fino alla fine dell'attuazione del programma e quindi, sarebbe assai meglio di procedere con passo più cauto, scegliendo le linee da elettrificare fra quelle che maggiormente giustificano tali spese, cioè fra quelle che potranno pagare l'onere finanziario anche se il carbone diminuirà di prezzo, rinunciando al principio della contiguità delle linee elettrificate che porta troppo lontano colle spese.

Sono di avviso che piuttosto che ritardare le spese per il completamento delle linee in esercizio alle quali ho accennato, sia meglio lasciare indietro un po' della elettrificazione preventivata. Di linee a trazione elettrica ne abbiamo ora 500 chilometri circa, equipaggiati prima della guerra a condizioni molto convenienti e che sono stati già ammortizzati col carbone risparmiato durante la guerra. Queste linee for-

niscono annualmente più 20 milioni di utile netto. Questo è un buon risultato, ma non è merito nostro, è una conseguenza del fatto che tutte le cose prima della guerra costavano molto meno ed il carbone è salito durante la guerra, e dopo, a prezzi esageratamente alti. È da deplorarsi piuttosto che ad un certo momento innanzi la guerra il Tesoro non abbia dato i mezzi per elettrificare qualche centinaio di chilometri in più.

Gli interessi degli impianti fissi di trazione elettrica si pagheranno, ho già detto; ma gli interessi per la spesa dei locomotori che bisognerà comprare in numero considerevole in luogo di locomotive che già abbiamo e che venderemo a basso prezzo, gli interessi sui capitali occorrenti all'acquisto di questi locomotori e per gli altri lavori io non credo che possano integralmente essere sostenute dal bilancio. Ed ecco qui un'altra causa di disavanzo. Ritengo che l'onere per il pagamento degli interessi e per l'ammortamento dei capitali che si dovrebbero fornire annualmente all'Amministrazione ferroviaria per completare la rete ed i rotabili (716 mil.) e per pagare questi locomotori (220 mil.) farebbe carico al bilancio delle ferrovie dello Stato con un aumento delle spese accessorie per circa 70 milioni all'anno, se il tesoro fornirà i danari al 7.25 per cento e non credo che possa darli ad un tasso meno elevato, poichè il tesoro paga già il sei per cento a coloro che acquistano il consolidato.

Ora, sia che questi milioni siano 70 od anche 50 (se il Governo troverà modo di ottenere tal somma dalla Cassa depositi e prestiti a tassi di favore) è certo che il bilancio ferroviario questo incremento di spesa ogni anno non lo può sostenere integralmente. Prima della guerra noi abbiamo osservato che negli anni più favorevoli il traffico aumentava di 25 milioni all'anno. Moltiplichiamo per quattro le tariffe e supponiamo che lo sviluppo del traffico sia egualmente rigoglioso come avanti la guerra, ciò che purtroppo non sarà; avremo in tutto 100 milioni all'anno di incremento dei prodotti.

È possibile sopra un aumento annuale di prodotto di 100 milioni, che esigerà da solo almeno da 70 ad 80 milioni di maggiori spese di esercizio, si possano caricare anche 70 o 50 milioni di interessi? Ecco un nuovo disavanzo

al quale dobbiamo por mente, prima di impegnarci in spese che possano esser procrastinate.

Di qui anche la necessità di non arrestarsi nelle economie al solo numero di milioni al quale ho accennato parlando delle spese ordinarie di esercizio e, nella revisione delle tariffe, e di avvalersi altresì di tutti gli accorgimenti attuabili per trarne il maggior reddito possibile dai trasporti ferroviari.

Le nuove disposizioni per le tariffe hanno dato facoltà al ministro dei lavori pubblici di applicare in via di esperimento diminuzioni e aumenti di tariffe da approvarsi dopo un anno con legge se si intendono rendere continuativi. È necessario che il ministro dei lavori pubblici (sentito il Consiglio generale del traffico) si valga di entrambe le facoltà sempre unite, e non di una per volta, perchè altrimenti l'esperimento correrà il rischio di esser sempre rivolto alla diminuzione delle tariffe. È necessario che ad una diminuzione delle tariffe per merci povere abbia a corrispondere simultaneamente un aumento su una merce più ricca.

Questo principio però il Consiglio del traffico pare non voglia applicare a quanto risulta dalla relazione che ha accompagnato al Senato il nuovo regime per le tariffe. Ciò però non è conforme ai dettami della scienza tariffaria, ricordati dal ministro Bertolini quando nel 1908 inaugurò il detto Consiglio.

Innanzitutto di finire debbo richiamare l'attenzione del Senato sopra altre spese ferroviarie attinenti alla rete principale.

Innanzitutto la guerra le ferrovie dello Stato avevano un programma di costruzioni di nuove linee per conto del Ministero dei lavori pubblici per un importo di circa 800 milioni. Erano già stati eseguiti lavori per 200 milioni, ma c'erano alcune linee che abbisognavano di un aumento di assegno, e il Governo aveva allora consolidato la spesa per le costruzioni in 50 milioni all'anno.

Dunque questo fabbisogno per costruzioni avrebbe richiesto sedici anni circa per esser ultimato. Fortunatamente molte di tali linee sono state finite rapidamente per interessi militari, altre sono passate alle industrie private col sistema delle concessioni. Oggi le ferrovie di Stato hanno da costruire oltre le linee della Venezia Giulia di cui non parlo, tre direttissime. la Roma-Napoli, la Genova-Arquata e la Firenze-

Bologna ed inoltre una linea che da molti anni va costruendosi pian piano da Urbino a Sant'Arcangelo, e finalmente anche la linea Fossano-Ceva che dovrebbe essere quasi ultimata e le Secondarie della Sicilia delle quali già ho parlato.

Le ragioni per le quali sono state votate le tre direttissime vennero sviluppate ampiamente nei due rami del Parlamento a suo tempo e non sto a rifarne la storia. Devo però far presente che due di queste linee, cioè la direttissima Firenze-Bologna e la direttissima Genova-Tortona potrebbero essere ultimate entro otto anni, tempo che occorre per completare i trafori dell'Appennino. Se aggiungiamo a queste linee anche la direttissima Roma-Napoli che potrebbe in tre o quattro anni essere finita, noi veniamo a concretare un fabbisogno annuale di fondi di 220 o 225 milioni, somma che uguaglia presso a poco lo stanziamento fatto per il 1922-23 per tutte le costruzioni che il Ministero dei lavori pubblici fa eseguire all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato. Se questo stanziamento dovrà servire anche per le nuove linee della Venezia Giulia e per altre, queste direttissime non in otto anni, ma chissà in quanto tempo saranno finite! Se avessi tempo e non volessi tediare il Senato potrei ricordare linee che impiegheranno un tempo indefinito per essere portate alla fine con dispendio enorme di interessi, come le secondarie sicule ad esempio. Non si dovrebbe dimenticare, che l'industria privata costruisce mirando a conseguire un utile che è fondato sulla rapidità di esecuzione dei lavori e ciò perchè la rapidità di costruzione fa sì che i lavori si svolgano nelle stesse condizioni del mercato che furono base dei preventivi e poi perchè si risparmiano ingentissime somme per interessi. Se noi fissiamo la nostra attenzione sulla direttissima di Napoli che ha immobilizzato 130 o 140 milioni fino dal 1914, milioni che sono stati presi a prestito, pagando un interesse dal quattro al cinque per cento, vediamo che in otto anni si sono spesi inutilmente quasi 50 milioni per interessi per coltivare l'erba che spunta sopra i rilevati od i funghi che nascono nei tunnel da tempo scavati. Ora è evidente la necessità di portare a termine rapidamente queste opere. Meglio vale (forse il mio consiglio sarà politicamente inopportuno od ingenuo) fare una scelta fra i lavori che restano da compiere, separare le linee in due ca-

tegorie: quelle che possono aspettare e quelle che devono essere subito portate a compimento anzichè dispendere i mezzi finanziari su molti lavori che procedono lentamente.

Quanto alla direttissima di Napoli io dovrei anche fare una raccomandazione all'onorevole ministro. Si può terminare in breve tempo il tronco urbano e quindi da Pozzuoli alla stazione centrale di Napoli si può dotare la città di una buona comunicazione metropolitana sotterranea, e così anche completare il giro del golfo da Pozzuoli fino a Castellammare. Ma bisogna anche questa direttissima salvarla dagli attentati che va subendo. Questa direttissima nel suo tracciato venne mantenuta troppo a monte, e così avrà costato più dello stretto necessario: ma ciò ha anche facilitato a paesi, già serviti da altra ferrovia, di poter, col tempo, farsi servire dalla direttissima. Uno di questi attentati già consumato lo abbiamo nell'aver fatto servire il primo tronco della direttissima per una nuova comunicazione di Roma con Anzio e Nettuno. La direttissima fu progettata e fatta entrare nel centro della stazione di Roma, con opera dispendiosa, in modo da non essere soggetta alle altre linee affluenti alla capitale. Ora il servizio di Anzio e Nettuno può essere fatto magnificamente passando per Ciampino e Cecchina poichè la linea di Velletri ha poco traffico e può quindi essere riservata alle comunicazioni con Anzio. Io faccio voto che, quando la direttissima sarà finita, venga staccata nuovamente la linea di Anzio dalla direttissima sulla quale mai si era creduto nel passato doversi andare ad allacciare una linea locale. Comprendete facilmente che quando avremo faticato a fare correre i treni da Napoli a Carrano qualcuno di questi direttissimi si troverà ad aver fra i piedi un treno di servizio locale che impedirà il passaggio e che farà perdere il tempo guadagnato. I deputati napoletani, che curano molto gl'interessi di questa direttissima, credo che divideranno la mia opinione, perchè una spesa ingente come quella incontrata per costituire una rapidissima comunicazione fra la Capitale, le Puglie, la Basilicata, la Calabria e la Sicilia non venga adibita a comunicazioni affatto locali, che possono essere fatte pressappoco nello stesso tempo, con pochi minuti di differenza nel percorso, con una linea già esistente. (*Approvazioni*).

Si è giustificato questo attentato alla diret-

tissima col dire che si è voluto accelerare un esperimento di trazione elettrica, con un sistema che non è quella del trifase a bassa frequenza usato finora, ma utilizzando la corrente ad alta frequenza quale viene fornita ai motori ordinari ed agli impianti di luce elettrica.

Orbene un esperimento identico lo si vuol fare tra Roma e Tivoli; parmi sarebbe stato meglio prolungare l'esperimento da Tivoli fino a Sulmona per avere un organismo completo e certamente utile su una linea di montagna sulla quale un acceleramento di velocità avrebbe giovato alle comunicazioni della Capitale colla costa Adriatica. L'esperimento unico fatto su una linea difficile quale la Tivoli-Sulmona poteva servire a fornire criteri sicuri senza ricorrere a due esperimenti, di cui uno poi, mi pare, finisca anche per contrastare con quei sacrifici di denaro, non piccoli, che il tesoro fa per dotare Roma di una comunicazione col mare ad Ostia. Ma c'è di più! Si parla anche di costruire una nuova linea fra Anzio e Nettuno perchè così si potrà meglio utilizzare la trazione elettrica! Così la trazione elettrica estesa a Nettuno provocherà spese per nuovi lavori non necessari.

Concludo chiedendo venia al Senato pel tempo impiegato nella mia esposizione (*voci: no, no*), ma era doveroso per me il far presenti le mie impressioni sulla situazione finanziaria delle ferrovie dello Stato: un mio autorevole collega ha anzi detto che ciò costituiva un obbligo professionale da parte mia per giustificare la mia presenza in Senato. Era mio dovere di far presenti in qual misura, con quali mezzi si può arrivare a raggiungere il pareggio, anche se questi mezzi possono non riuscire graditi a tutti. Dovevo richiamare l'attenzione su spese ingenti che occorre considerare e che, come diceva l'illustre nostro collega Luzzatti, figliano in silenzio disavanzi considerevoli, quali sono le spese patrimoniali. Finalmente dovevo parlare del modo con il quale le costruzioni di nuove linee sono condotte con grave dispendio dello Stato.

So che non sarà cosa facile attuare la riduzione nel numero degli agenti alla quale si è accennato: confido però nel personale superiore delle ferrovie il quale certamente ritroverà tutta quella energia, della quale ha dato tante prove nel passato, specialmente se il Parlamento riporterà in esso quella fiducia che in parecchie

occasioni il detto personale ha dimostrato di saper meritare: e tutte queste energie condurranno a buon punto queste riforme affrontando tutti quei cambiamenti nei sistemi d'esercizio che ormai bisogna attuare in quanto le condizioni finanziarie d'oggi non sono più, nè ritorneranno tanto presto, a quelle dell'anteguerra. Ciò è stato detto varie volte e il Senato ha dato anche al ministro dei lavori pubblici quei poteri che gli occorrono per approvare liberamente quelle riforme, compatibili colla sicurezza dell'esercizio, alle quali accennava poco fa il senatore Garofalo.

Anche la massa del personale ferroviario confido coadiuverà i suoi superiori, perchè, ripeto, nel personale ferroviario vi è molto buon senso e vi sono molte sane energie; ci sono ancora fattori morali, come si dice, che possono essere messi in azione. Ora tutto sta a trovare il modo perchè questi fattori morali abbiano ad agire: bisogna incoraggiare il personale quando è meritevole; bisogna punirlo quando compie atti nocevoli al servizio pubblico al quale è addetto: perchè non bisogna dimenticare che la punizione degli immeritevoli è una garanzia dovuta ai meritevoli. Io ricordo alcune punizioni date a tempo, e non revocate, che mi valsero il ringraziamento di un gruppo di ferrovieri perchè essi dissero che d'allora in poi sarebbero stati garantiti, anzi immunizzati, contro sollecitazioni a turbare il servizio pubblico poichè avrebbero potuto rispondere ai loro colleghi: « noi fummo puniti, voi non lo siete stati ancora; quando avrete perduto anche voi il grado e lo stipendio che noi abbiamo perduto, riparleremo delle vostre sollecitazioni ». La massa ferroviaria come tutto il popolo italiano, ha molto buon senso; essa non vuole essere tacciata continuamente, ed a causa di una irrequieta minoranza, di essere di peso alla Nazione, anzi aspira a riacquistare la considerazione della quale fu fatta segno dopo regolarizzato l'esercizio nel 1908 e durante la guerra.

Tutte le agitazioni provengono da una minoranza la quale si è imposta perchè non ha trovato resistenza nè in basso, nè in alto: la minoranza ha avuto un coraggio ed una forza relativa; i fatti hanno confermato che in taluni casi anche il coraggio può essere... una paura relativa.

Non disperiamo di conseguire il pareggio ferroviario che dobbiamo al contribuente italiano, e se tale fiducia avrò avuto la fortuna di ispirarvi, onorevoli colleghi, perdonatemi pel tempo che vi ho fatto perdere. (*Applausi vivissimi; molte congratulazioni*).

PRESIDENTE. Il seguito della discussione è rinviato a domani.

Risultato di votazione.

PRESIDENTE. Proclamo il risultato della votazione a scrutinio segreto dei seguenti disegni di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero della giustizia e degli affari di culto per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1921 al 30 giugno 1922 (N. 442):

Senatori votanti	205
Favorevoli	170
Contrari	35

Il Senato approva.

Stato di previsione della spesa del Ministero della giustizia e degli affari di culto per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1922 al 30 giugno 1923 (N. 443):

Senatori votanti	205
Favorevoli	170
Contrari	35

Il Senato approva.

Provvedimenti straordinari per l'abitato di Corato in dipendenza dei danni prodotti dal rigurgito delle acque sotterranee (N. 423):

Senatori votanti	205
Favorevoli	183
Contrari	22

Il Senato approva.

Costituzione di Sezioni aggiunte alla Corte dei conti per giudizi sui ricorsi in materia di pensioni di guerra (N. 362):

Senatori votanti	205
Favorevoli	173
Contrari	32

Il Senato approva.

Conversione in legge del Regio decreto 2 settembre 1919, n. 1660, che autorizza la Cassa depositi e prestiti a concedere alle provincie, fino alla concorrenza di tre milioni di lire mutui di favore per le colonie agricole per gli orfani dei contadini morti in guerra (N. 337);

Senatori votanti	205
Favorevoli	167
Contrari	38

Il Senato approva.

Annuncio di interrogazione.

PRESIDENTE. Prego l'onorevole senatore, segretario Frascara di dar lettura della interrogazione presentata alla Presidenza.

FRASCARA, *segretario*, legge:

Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole Presidente del Consiglio, ministro dell'interno, l'onorevole ministro della marina e l'onorevole ministro della giustizia e degli affari di culto, per sapere se e quali provvedimenti siano stati presi per rendere efficace ed operativa ed a legale notizia la deliberazione presa dal Senato nella tornata del 17 maggio 1922, con la quale rigettò la conversione in legge del decreto 3 aprile 1911, n. 642, per l'abbreviazione del termine per la presentazione di domande di indennizzo per atti di ostilità contrari al diritto di guerra.

Diena.

PRESIDENTE. Domani seduta pubblica alle ore 16 col seguente ordine del giorno:

I. Seguito della discussione dei seguenti disegni di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1921 al 30 giugno 1922 (N. 419);

Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1922 al 30 giugno 1923 (N. 420).

II. Svolgimento della interpellanza del senatore D'Andrea al ministro dell'interno.

III. Discussione dei seguenti disegni di legge:

Conversione in legge del Regio decreto 2 ottobre 1919, n. 1853, portante provvedimenti per le patenti dei segretari comunali (N. 412);

Conversione in legge del Regio decreto in data 22 febbraio 1920, n. 207, relativo alla soppressione della Commissione delle prede ed all'istituzione di una Commissione per l'accertamento dei danni e la liquidazione degli indennizzi per danni di ingiusta guerra (N. 370);

Conversione in legge del Regio decreto 3 gennaio 1915, n. 3, che proroga al 30 giugno 1915 i termini relativi a privative industriali appartenenti a persone dimoranti all'estero (N. 217);

Conversione in legge del decreto luogotenenziale 12 febbraio 1919, n. 305, col quale è dichiarato effettuato dal 16 aprile 1918 il riscatto della ferrovia tra la stazione di Desenzano ed il lago di Garda, concessa all'impresa di navigazione sul lago di Garda mediante convenzione 20 aprile 1902 (N. 432);

Conversione in legge del decreto luogotenenziale 27 febbraio 1916, n. 308, che autorizza la maggiore spesa di lire 35,000 per la esecuzione di lavori per la ferrovia Vittorio-Ponte nelle Alpi (N. 428);

Conversione in legge dei decreti luogotenenziali 12 settembre 1915, n. 1503; 17 febbraio 1916, n. 225 e 15 febbraio 1917, n. 342, concernenti l'autorizzazione di maggiori spese per completare la costruzione della ferrovia Montebelluna-Susegana (N. 450);

Conversione in legge dei Regi decreti, emanati durante la proroga dei lavori parlamentari, autorizzanti provvedimenti di bilancio e vari (N. 392);

Conversione in legge del decreto luogotenenziale 8 giugno 1919, n. 1085, portante provvedimenti per le navi-asilo;

Conversione in legge del Regio decreto 3 settembre 1920, n. 1387, relativo al passaggio al Ministero del lavoro dell'Opera Nazionale di patronato scolastico (N. 367);

Conversione in legge del decreto luogotenenziale 17 maggio 1917, n. 918, concernente l'esecuzione di opere nuove nelle vie navigabili di seconda classe (N. 429);

Conversione in legge del decreto luogotenenziale 4 gennaio 1917, n. 59, concernente ulteriore proroga del termine di cui all'articolo 3 del testo unico 11 luglio 1913, n. 959, delle disposizioni di legge sulla navigazione interna e sulla fluitazione, già prorogato con l'articolo 9 della legge 8 aprile 1915, n. 509 (N. 430);

Conversione in legge del Decreto luogotenenziale 3 febbraio 1918, n. 186 concernente l'ulteriore proroga del termine di cui all'art. 79 del testo unico 11 luglio 1913, n. 959 delle disposizioni di legge sulla navigazione interna e sulla fluitazione, già prorogata con l'art. 10 della legge 8 aprile 1915, n. 508 (n. 431);

Conversione in legge del Regio decreto 7 marzo 1920 n. 315 che eleva i limiti massimi della tassa comunale di escavazione della pietra pomice nell'isola di Lipari (n. 409);

Conversione in legge del Decreto luogotenenziale 8 ottobre 1916 n. 1336, concernente provvedimenti per agevolare il credito alle associazioni agrarie (n. 394);

Conversione in legge del decreto luogotenenziale 16 giugno 1918, n. 1015, che stabilisce norme per la nomina durante la guerra ai posti di coadiutore nei laboratori della direzione generale della sanità pubblica e corrispondenti (N. 414);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 22 dicembre 1921, n. 1069, che sopprime il Consiglio di disciplina permanente per gli ufficiali del Regio esercito e della Regia marina. (N. 449);

Provvedimenti per la protezione della selvaggina e l'esercizio della caccia (N. 304).

La seduta è sciolta (ore 19,30).

Licenziato per la stampa il 13 luglio 1922 (ore 11).

AVV. EDOARDO GALLINA

Direttore dell'Ufficio dei Resoconti delle sedute pubbliche.