

CCX

TORNATA DEL 26 GIUGNO 1907

Presidenza del Presidente CANONICO.

Sommario. *Sunto di petizioni — Congedo — Votazione a scrutinio segreto — Presentazione di disegni di legge — Discussione del disegno di legge: « Ordinamento dell'esercizio di Stato delle ferrovie non concesse a imprese private » (N. 583-A) — Parlano nella discussione generale i senatori Pisa, Arcoleo, Sani, relatore, ed il ministro dei lavori pubblici — Si approvano gli articoli del disegno di legge, senza discussione tutti gli altri: dopo osservazioni dei senatori Rossi Luigi, Sani, relature, e del ministro dei lavori pubblici, l'art. 4; con emendamenti proposti dal ministro, l'art. 5; con modificazione del senatore Balenzano e dopo osservazioni del senatore Rattazzi e del ministro dei lavori pubblici, l'art. 6; dopo osservazioni dei senatori Rattazzi e Sani, relatore, e del ministro dei lavori pubblici, l'art. 7; dopo osservazioni dei senatori Rattazzi, Sani, relatore, Balenzano, Finali, presidente dell'Ufficio centrale, Rossi Luigi, e del ministro dei lavori pubblici, l'art. 10; dopo osservazioni dei senatori Rattazzi, Rossi Luigi, Sani, relatore, e del ministro dei lavori pubblici, l'art. 14; dopo osservazioni dei senatori Finali, presidente dell'Ufficio centrale, Arcoleo, Cadolini, Pisa e del ministro dei lavori pubblici, con una modificazione proposta dal senatore Rattazzi, l'art. 46; l'art. 53, con un emendamento proposto dal ministro; gli articoli 58 e 60, dopo osservazioni del senatore Sani, relatore, e del ministro dei lavori pubblici; l'art. 61 dopo osservazioni del senatore Serena e del ministro dei lavori pubblici; l'art. 63, con un emendamento del senatore Rossi Luigi, appoggiato dal senatore Pisa ed accettato dal ministro e dopo osservazioni del senatore Roux; dopo osservazioni del senatore Arcoleo e del ministro dei lavori pubblici, l'art. 72; con emendamenti del ministro, gli articoli 77 e 78; dopo osservazioni del senatore Arcoleo e del ministro dei lavori pubblici, l'art. 79 — Si approva infine un articolo (88-aggiuntivo) proposto dal senatore Balenzano, d'accordo coll'Ufficio centrale ed accettato dal ministro dei lavori pubblici — Il disegno di legge è rinviato allo scrutinio segreto — A proposta del relatore si rinviavano alcuni memoriali al ministro — Chiusura e risultato di votazione.*

La seduta è aperta alle ore 14.

Sono presenti il ministro dei lavori pubblici, delle finanze, della marina, di grazia e giustizia e dei culti.

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

Votazione a scrutinio segreto.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la votazione a scrutinio segreto dei disegni di legge approvati nella seduta di ieri. Prego il senatore, segretario, Di Prampero di procedere all'appello nominale.

DI PRAMPERO, *segretario*, fa l'appello nominale.

PRESIDENTE. Le urne rimangono aperte.

Congedo.

PRESIDENTE. Il senatore Visconti-Venosta mi scrive:

« Santona (prov. di Torino), 24 giugno 1907.

« Eccellenza,

« Prego l'E. V. di volere ottenermi dal Senato un congedo di venti giorni, per cagioni di famiglia.

« Colla maggiore osservanza

« Devotissimo

« VISCONTI-VENOSTA ».

Se non si fanno osservazioni questo congedo s'intenderà accordato.

Sunto di petizioni.

PRESIDENTE. Prego il senatore, segretario, Arrivabene di dar lettura del sunto delle petizioni.

ARRIVABENE, *segretario*, legge:

« N. 357. Il presidente del Comitato di agitazione per la difesa dei Comuni meridionali, con sede in Olevano sul Tusciano (Salerno), esprime voti per la sollecita approvazione del disegno di legge "Disposizione per la derivazione di acque pubbliche".

« 358. Il signor Frigione Luigi, applicato d'ordine nel personale del Catasto e degli Uffici tecnici di finanza, invoca emendamenti al disegno di legge "Modificazioni dei ruoli organici delle Intendenze di finanza, delle imposte dirette", ecc.

« 359. Il Consiglio comunale di Canicatti (Siracusa), esprime voti per la sollecita approvazione del disegno di legge "Sulla circoscrizione territoriale in Sicilia".

« 360. La Giunta municipale di Tovo (Sondrio), esprime voti per la sollecita approvazione del disegno di legge "Disposizione per la derivazione delle acque pubbliche".

« 361. La Giunta municipale del comune di Montemitro fa voti al Parlamento per l'aumento dei posti notarili, e per una disposizione legislativa con la quale i segretari comunali

siano autorizzati a disimpegnare le funzioni notarili nei piccoli comuni.

« 362. Il Consiglio comunale di Campobello fa voti al Governo perchè voglia al più presto presentare al Parlamento un disegno di legge per la sistemazione e manutenzione delle strade vicinali, con speciali concessioni ai comuni costituiti all'uopo in consorzi.

« 363. La Deputazione provinciale di Udine fa istanza al Senato per la sollecita approvazione del disegno di legge relativo alle disposizioni per derivazione di acque pubbliche.

« 364. Il Presidente della Camera di commercio di Verona fa voti al Senato perchè si completi la conversione della tassa fissa di bollo relativa alla riduzione delle tariffe ferroviarie in quella parte che fu omessa nella legge 20 giugno 1906, la quale andrà in vigore il 1° luglio 1907.

« 365. La Deputazione provinciale di Arezzo fa istanza al Senato perchè vengano approvate alcune modificazioni alla legge della derivazione di acque pubbliche.

« 366. La Congregazione di carità di Venezia fa istanza al Senato per ottenere dal Governo alcuni provvedimenti legislativi atti a compensare le Opere pie del Regno dal danno risentito e che risentiranno dall'applicazione della legge 29 giugno 1906.

« 367. Il Presidente della Camera di commercio ed arti di Reggio d'Emilia fa voti perchè la tassa fissa del bollo sui biglietti ferroviari sia convertita in tassa proporzionale.

« 368. I ferrovieri residenti in Ancona fanno istanza al Senato per essere inclusi nei benefici testè accordati e deliberati dal Comitato di amministrazione delle ferrovie ».

Presentazione di un disegno di legge.

LACAVA, *ministro delle finanze*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LACAVA, *ministro delle finanze*. Ho l'onore di presentare al Senato il disegno di legge, già approvato dalla Camera dei deputati, per « Proroga al 30 giugno 1908 del termine fissato dalla legge 30 dicembre 1906, n. 641, per l'applicazione provvisoria di modificazioni alla tassa doganale ».

Prego il Senato di dichiarare d'urgenza questo progetto di legge.

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole ministro della presentazione di questo disegno di legge.

Il signor ministro chiede che questo disegno di legge sia dichiarato di urgenza. Se non vi sono opposizioni l'urgenza s'intende accordata ed il progetto sarà inviato alla Commissione di finanze.

Discussione del disegno di legge: « Ordinamento dell'esercizio di Stato delle ferrovie non concesse a imprese private » (N. 583-A).

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

Prego l'onorevole ministro dei lavori pubblici di dichiarare se accetta che la discussione si apra sul disegno di legge modificato dall'Ufficio centrale.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Accetto.

PRESIDENTE. Prego il senatore, segretario, Arrivabene di dar lettura di questo disegno di legge.

ARRIVABENE, *segretario*, legge:

(V. Stampato N. 583-A).

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

PISA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PISA. La bella relazione dell'onorevole senatore Sani, oltre agli altri pregi, ha quello non trascurabile di far la luce sulle condizioni difficilissime in cui si trovano il Senato, l'Ufficio centrale ed il relatore riguardo allo studio e alla discussione di questa legge ponderosissima che tocca gl'interessi più gravi nelle condizioni economiche e finanziarie della nazione.

All'altro ramo del Parlamento non sono bastati per lo studio, la discussione e l'approvazione di questo disegno di legge tre mesi: al Senato sono invece concessi soltanto pochi giorni.

Questa legge, anche così come si presenta, è di grande mole: conta 87 articoli distribuiti in 8 capitoli, ed in questi 8 capitoli si cerca di disciplinare tutto ciò che può riguardare l'ordinamento ferroviario di Stato, dall'ammi-

nistrazione alla contabilità e ai controlli, dalle tariffe e dagli orari al personale, dal Consiglio generale e dalle Commissioni compartimentali del traffico alla Commissione parlamentare di vigilanza. È tutto un grande organamento a cui questa legge deve cercare di dare base sufficiente.

In questo frangente l'onorevole relatore ha certo adottato la via più pratica ed utile, concentrando gli studi dell'Ufficio centrale su due punti della massima importanza: sull'amministrazione e sul punto, che chiamerò della sospensiva e del rinvio di questa legge, punto già stato trattato nell'altro ramo del Parlamento, punto sul quale richiamava l'attenzione anche uno dei maggiori sodalizi commerciali di Milano.

Si sosteneva puramente e semplicemente che era troppo breve il tempo trascorso sinora nell'esercizio ferroviario di Stato e che sarebbe certamente apparso più conveniente di lasciar passare ancora un più lungo periodo per poter poi procedere con maggior fondamento ad una legge regolatrice della materia. Senonché l'onorevole relatore molto giustamente ha riflesso, che adottando questa via si veniva ad addossare al Senato una responsabilità soverchia, perchè data l'epoca dell'anno, dato il progetto del Governo, dato l'obbligo fatto da legge antecedente, sarebbe occorso al Senato di contrapporre al progetto attuale una specie di controprogetto, ciò che davanti agli occhi del pubblico, per l'impossibilità attuale della Camera a studiarlo e discuterlo, sarebbe apparso come una specie d'ostruzionismo.

Perciò il relatore confuse, e io mi associo pienamente al suo modo di vedere, che ormai non resta che procedere oltre nella discussione di questo disegno di legge, salvo a modificarlo in quei punti dove ciò sia possibile e applicare la teoria già accennata dal ministro nella relazione, che altre leggi complementari in seguito verranno man mano a riparare gl'inconvenienti che questa legge che oggi discutiamo potesse provocare nella sua applicazione.

Sorpasata questa pregiudiziale l'Ufficio centrale entrando nel merito del progetto di legge, si è soffermato sulla questione maggiore, sulla questione cioè del Consiglio di amministrazione. È questa una questione che io mi permetterò di chiamare *vecchia questione* perchè fu oggetto

di studi e di soluzioni contraddittorie in tutti i progetti che si sono susseguiti alla Camera, e fu oggetto di contraddizione e di disputa anche fra le varie Commissioni parlamentari. Infatti basta citare la legge del 17 marzo 1904 e quella del 15 maggio 1905, con le relative relazioni delle Commissioni della Camera. Nel primo progetto, quello del 17 marzo 1904, la Commissione parlamentare volle dare voto consultivo al direttore. Nel secondo progetto invece, quello del 15 maggio 1905, la Commissione si mostrò di avviso diametralmente opposto e diede la Presidenza e la qualità di membro effettivo al direttore generale delle ferrovie. Si mostrarono quindi anche alla Camera due tendenze in due opposte decisioni prese dalle Commissioni parlamentari. Così anche attualmente, come spiegò il relatore, questo progetto di legge fu oggetto di studi di una Commissione composta di persone competentissime. Il ministro presentò questi studi con la conclusione che il direttore dovesse presiedere il Consiglio d'amministrazione e dovesse esserne perciò membro effettivo. La Commissione parlamentare non fu di questo avviso e mentre mantenne il voto effettivo al direttore, non lo volle alla Presidenza ed anzi concluse in modo da far sì che altri potesse essere eletto dal ministro a questo ufficio. Argomenti per le due tesi ve ne sono in abbondanza, nè io starò qui ad esporli al Senato, perchè sarebbe soverchio tedio per il Senato e soverchia fatica per chi parla. D'altronde mi pare che non vi sia anche nel nostro Ufficio centrale l'unanimità in materia, perchè si dice nella relazione che per quanto riguarda la Presidenza del Consiglio di amministrazione vi è uno dei membri che dissente dai suoi colleghi. Mi limiterò a dire che in quest'azienda, come in ogni altra, il punto pratico e importante consiste nella scelta della persona.

Dove vi è un uomo adatto, di grande intelligenza, di grande attività, l'impresa si avvia sulla buona strada e ha tutta la probabilità di buon esito. Dove per disgrazia invece accada il contrario, il legislatore può essere prudentissimo, può organizzare il Consiglio d'amministrazione nel miglior modo, ma l'esito sarà egualmente cattivo.

Vi è poi un punto corretto dal nostro Ufficio centrale, sul quale non esito a dichiararmi

convinto fautore dell'opinione espressa dall'Ufficio centrale medesimo ed è nella modificazione da effettuarsi riguardo al numero dei cittadini competenti chiamati a far parte del Consiglio. Col progetto della Camera essi erano sei, col progetto del nostro Ufficio centrale tale numero è ridotto alla metà. Si danno chiare e convincenti ragioni dal relatore, ragioni a cui mi permetto di aggiungerne due altre e non irrilevanti: la difficoltà della scelta e la troppo grave responsabilità ministeriale in materia. La difficoltà di trovare questi sei membri tra persone riconosciute da tutti competentissime in materia; la responsabilità del Governo e del ministro nella scelta di queste sei persone che, secondo era composto il Consiglio nel progetto della Camera, venivano a costituire la maggioranza del Consiglio di amministrazione medesimo.

Ma in questa materia già per sè difficile, come argutamente osserva l'onorevole relatore, è venuto a crearsi un altro intralcio prodotto dal malvezzo italiano delle belle parole, delle parole impressionanti e non si è lottato alla Camera e non dovremo lottare qui con ogni difficoltà pratica, per quelle famose parole *autonomia, esercizio autonomo ferroviario di Stato*, lanciato anche prima che si venisse all'esercizio di Stato, da un personaggio invero competentissimo in materia, ma che trovò modo, con questa frase, di legittimare in gran parte il brusco cambiamento di opinione in lui verificatosi, perchè fuo agli ultimi tempi reiteratamente convinto fautore dell'esercizio privato?

Con queste parole di *esercizio autonomo*, col l'idea dell'autonomia, credette trovar modo di scagionare questo suo repentino cambiamento di opinione; fatto sta che, autonomia o non autonomia, bisogna trovar modo che resti intatta la responsabilità ministeriale, perchè non si può certo concepire un'azienda dell'importanza di quella delle ferrovie di Stato, che non debba toccare la responsabilità del Governo, in quanto che è il Governo che deve rispondere al Parlamento. Altrimenti si cade nella proposta già accennata dalla Commissione parlamentare, e nella discussione alla Camera, proposta di un nuovo Ministero delle ferrovie, che per parte mia, mi spaventa, non fosse altro per la nuova aggiunta di un organo alla nostra Amministrazione, che ha già un meccanismo non indifferente, nè troppo semplice davvero.

Se volessi toccare partitamente di tutti i capitoli di questa legge mi troverei certo in grave imbarazzo, sia perchè non abbastanza competente, sia anche perchè mi sarebbe difficile di mantenermi l'attenzione del Senato; già abbastanza provata.

Mi ridurrò perciò ad un altro punto soltanto che ha importanza grandissima, quello che riguarda le tariffe e gli orari.

Fa detto giustamente che spese e tempo sono elementi predominanti nel servizio dei trasporti, sono elementi che diventano quasi la spina dorsale di un buon progetto di esercizio ferroviario. Le nostre tariffe furono sempre accusate di soverchia oscurità e complicazione, e difatti basta riflettere che mentre la Germania ha 390 voci di tariffe, la Francia 1325, in Italia abbiamo ben 3000 voci circa di tariffe. È il caso di dire troppa perfezione, ma questa troppa perfezione nuoce poi a quella spigliatezza ed a quella facilità di applicazione che si ritiene necessaria.

In questo campo, però, l'opera zelante del mio illustre amico il ministro dei lavori pubblici non mancherà certamente, e saprà gradatamente scemare questo inconveniente pure attenendosi ai limiti della Convenzione internazionale di Berna.

Un altro appunto è fatto alle tariffe. Dagli specchi e raffronti che esistono nella relazione Rubini, risulta provato che queste tariffe sono molto più elevate da noi che in Svizzera, Germania, Olanda e Belgio. Non parlo poi delle tariffe differenziali e di penetrazione, che sono difficilissime a stabilirsi, e come il ministro mi insegna basta alterare anche di poco, per far sì che se ne vedano conseguenze finanziarie in grado molto maggiore. È una materia di una difficoltà e di una delicatezza tale che esige il massimo studio e la massima diligenza di tutto il personale amministrativo dirigente e la suprema sorveglianza del ministro, tanto più che un mutamento di tariffa può avere ripercussioni gravissime sul prodotto lordo e sul prodotto netto e sul complesso dei risultati dell'azienda ferroviaria. Convien quindi agire, ripeto, assai prudentemente.

Con la massima oculatezza, ripeto, l'Ufficio centrale ha concentrato il suo lavoro nel tema dell'amministrazione, perchè nell'amministrazione sta uno dei perni dell'azienda ferroviaria,

e le conseguenze che possono scaturire da una amministrazione meno oculata sono incalcolabili.

In rapporto a questo argomento sento il dovere di richiamare l'attenzione del Senato su tre punti principali. Due di questi punti si connettono in gran parte con l'esercizio di Stato delle ferrovie, il terzo punto riguarda invece la situazione patrimoniale delle ferrovie medesime.

Nella relazione presentata alla Camera su questo disegno di legge sono segnalati due fatti assai eloquenti per se stessi: l'aumento del personale, ossia l'aumento di 22 mila agenti, circa, nel biennio che è trascorso dal 1905 ad oggi e la spesa maggiore che in conseguenza ne grava sull'esercizio ferroviario di 39 milioni. Certo vi sono motivi d'indole antica e recente che contribuiscono a questa cifra ma non attenuano interamente i fatti.

Ne dobbiamo perciò prendere ammaestramento per il futuro.

Non basta. Il secondo fatto che è certo di una gravità finanziaria eccezionale risale a una dichiarazione dell'onorevole Rubini del 6 dicembre dell'anno scorso. Disse l'onorevole Rubini alla Camera, ed ebbi anche occasione di ripeterlo qui, che mentre aumentava il prodotto lordo l'utile netto diminuiva. A questa affermazione dell'onorevole Rubini è successa ora la dimostrazione della cosa, fatta dal relatore alla Camera sul bilancio dello stato di previsione della spesa del tesoro 1907-908.

Ecco le cifre quali vi furono citate. Nel 1905-1906 sono stati accertati 351 milioni di prodotto lordo contro 59 milioni e un quarto d'utili netti, ossia l'utile netto rappresentava il 16.85 per cento del prodotto lordo.

Nelle previsioni 1907-908 si prevede un prodotto lordo di 434 milioni ed un utile netto di 47 milioni di modo che la percentuale degli utili netti in confronto del prodotto lordo si abbassa all'11 e 40 per cento, ciò che significa in altre parole che nel 1907-908 le spese d'esercizio secondo questo preventivo assorbiranno non soltanto tutti gli 83 milioni di maggior prodotto, ma altri 11 milioni e tre quarti (12 milioni in cifra tonda) d'utili netti che avrebbero dovuto residuare mantenendosi la cifra di 59 milioni e un quarto di utili netti come nel 1905-906.

In altri termini se nel 1905-1906 con 351 milioni di prodotto lordo si ebbero 59 milioni e un quarto di utili netti, nel 1907-1908 con 434 milioni si dovrebbero ottenere, proporzionalmente 73 milioni e un ottavo di utili netti. Differenza: siccome se ne conseguiscono soli 47, da questi 73 milioni e un ottavo si tolgano 47, e restano 26 milioni e un ottavo di diminuzione di utili che si verificherebbe mettendo a confronto l'esercizio 1905-1906 con quello 1907-1908.

L'Amministrazione ferroviaria dunque deve studiare tutti i mezzi per ottenere che le spese di esercizio crescano proporzionalmente meno del prodotto lordo perchè altrimenti non solo continuerà a scemare e sparirà il prodotto netto che lo Stato percepiva col passato regime, ma le ferrovie finiranno per pesare col loro *deficit* sul bilancio dello Stato. Questa è una grave minaccia al nostro avvenire finanziario che era mio dovere di far conoscere al Senato.

Vengo in ultimo ad un punto che riguarda un tema quasi patrimoniale.

Da un calcolo approssimativo di persona competentissima, in uno scritto comparso ultimamente, risulta che il debito assunto dallo Stato per la costruzione delle ferrovie e relativi aumenti patrimoniali si può cifrare in 6 miliardi circa.

Ora questi sei miliardi circa costano d'interessi approssimativi all'erario, visti i vari saggi d'interessi da lui pagati, 260 milioni annui.

Deducendo il prodotto netto, nel 1906-1907 probabile, in 72 milioni (e non dico una cifra che sia bassa), ne viene che residuano 188 milioni all'anno che costa l'esercizio ferroviario al nostro paese. Ma per l'esattezza del calcolo disgraziatamente non basta perchè tutti sanno che le ferrovie esercitate dallo Stato in Germania, in Austria, in Francia e nel Belgio danno un interesse del 3 per cento o superiore al 3 per cento.

In Italia, dunque, supponendo pure che si dovesse ricavare il 3 per cento da questi 6 miliardi, ne risultano 180 milioni di maggiore perdita da sommare ai precedenti; in una parola, 368 milioni all'anno circa che le ferrovie costano ai contribuenti italiani.

Certo incalcolabili sono i vantaggi che danno le ferrovie all'economia nazionale, ma è da r-

flettere che, disgraziatamente, non tutti i contribuenti italiani possono viaggiare nè spedire delle merci. Voi lo sapete che una grande parte della popolazione non è in caso di possedere beni, nè di produrli per i traffici interni o internazionali, nè è in condizione di viaggiare; di modo che questo peso oltre ad essere molto grave per la nazione, è pure male distribuito.

Ciò non per fatto dell'onor. ministro, si intende, ma per la mala amministrazione e l'insipienza nostra e dei Governi passati, che hanno provveduto alle ferrovie in modo molto meno previdente e savio di quello che hanno fatto gli altri Stati civili.

Non dobbiamo dunque dimenticare che sono 368 milioni all'anno che le ferrovie vengono a costare ai contribuenti italiani.

Concludo dolente di aver assorbito tanto tempo del Senato per dire così poco; ma come osserva giustamente l'illustre relatore, le ferrovie in Italia rappresentano un patrimonio di sei a sette miliardi, sono servite, come dissi testè, da oltre 128 mila persone - un piccolo esercito - ed hanno un bilancio di 700 milioni - bilancio di un piccolo Stato, di uno Stato di secondo rango come si suol dire. Tutto ciò insieme costituisce una responsabilità ed un peso enorme tale da premere sugli omeri robusti di qualsiasi ministro dei lavori pubblici, ed anche su quelli del mio illustre amico onor. Gianturco. Io mi limito ad augurargli ogni fortuna in tale enorme gestione che compenetra in sé tanta parte della prosperità finanziaria ed economica del nostro paese.

ARCOLEO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

ARCOLEO. Ho chiesto la parola perchè mi pareva un dovere che il Senato facesse sentire qualche osservazione su un progetto di tanta importanza, non certo per intralciare, ma per facilitare la via all'Ufficio centrale ed al ministro. Io non abituato all'ottimismo, questa volta devo dar lode all'uno e all'altro, perchè hanno mostrato il buon volere di venire ad una concreta soluzione; il ministro, tornato in gran parte ai criteri esposti dal primitivo progetto che era stato modificato dalla Commissione parlamentare in modo da riuscire a conclusioni e norme un po' stridenti o per lo meno non conformi al criterio fondamentale dell'autonomia; l'Uf-

fficio centrale pur facendo molte osservazioni, si è limitato a poco, ed ha aggiunto qualche emendamento, il che impone soprattutto l'obbligo di discuterne la portata, pure in questo scorcio di sedute, ma bisogna tener conto della situazione del ministro il quale deve adempiere un obbligo che già gli era imposto dalla legge provvisoria.

Nè poteva più soprassedere perchè non era possibile che un ministro continuasse ad essere dichiarato responsabile senza avere quella somma di attribuzioni che rispondevano a questa responsabilità. Io mi fermo solo sopra un punto cardinale del progetto, riservando le altre osservazioni ai singoli articoli. Il nucleo del progetto era costituito dal Consiglio di amministrazione.

Lasciamo stare la discussione di tutta quella fraseologia così abusata e così equivoca che ha creato intorno al concetto di autonomia una specie di miraggio, il quale ormai pare scomparso, perchè quando le cose si guardano con lo spirito di osservazione, anche le parole trovano il giusto loro contenuto. Ma l'autonomia non poteva intendersi che in senso relativo sempre limitata da quei freni che costituiscono per se stessi l'azione, e insieme la responsabilità del ministro.

Ora su questo punto non si può decidere con criterio astratto ed assoluto. Qui è questione di trovare l'uomo-ministro e l'uomo-direttore generale. Io non mi preoccupo mai delle teorie e dei congegni e se per attitudine e per reciproca deferenza il ministro e il direttore generale hanno potuto procedere di accordo in questo periodo transitorio e tumultuario, bisogna renderne merito alle persone, non alla legge che era monca e conferiva tutta la somma delle attribuzioni nelle mani di un uomo che è certo benemerito per aver potuto dirigere questa complessa azienda in un momento così difficile; mentre il ministro giorno per giorno era tempestato da reclami, da proteste, da interrogazioni e da interpellanze; dovendo rispondere su tutto, egli non aveva neanche la facoltà di poter prendere informazioni sui vari servizi.

Pertanto, in questa difficile materia il Parlamento deve dimostrare la virtù dell'attesa e il Governo, da sua parte, quella virtù di esperienza, che via via suggerisce le norme opportune; in questo argomento di grandi aziende

ferroviarie, non si può dir mai che ci sia una legge veramente definitiva, e non so neanche dolermi che molta parte di queste disposizioni sia deferita ai regolamenti; s'intende bene che via via sorgeranno necessità tali da indurre modificazioni e riforme. Ciò che noi dobbiamo soprattutto fissare è il criterio positivo e sperimentale: non supporre che una legge ferroviaria sia una specie di legge delle dodici tavole, che non si possono modificare secondo le varie esigenze.

Quindi lo passo sopra a certi scrupoli che aveva rispetto a talune disposizioni, perchè, nelle attuali circostanze, bisogna prendere il buono per quel che vale, senza pensare al desiderabile o al possibile.

Torno al Consiglio di amministrazione: questo certamente era il perno di tutto il progetto. Il ministro aveva nel primo disegno semplificato questo organismo, perchè si era reso conto della differenza tra il Consiglio di amministrazione delle ferrovie esercitate dallo Stato, con un qualsiasi altro Consiglio di amministrazione delle Società anonime o di aziende private; si può parlare di movimento industriale, di rappresentanze delle varie attività economiche, dei vari commerci, si può trovare analogia; ma, sia comunque, un reciso distacco c'è tra questa grande azienda delle ferrovie di Stato ed una qualsiasi altra. Ecco quindi com'è avvenuta l'anfibologia nel confondere i poteri tra quei Consigli di amministrazione con questo, perchè quelli sono l'emanazione degli interessi degli azionisti, quindi, in certo modo, risentono di quell'impulso e di quella pressione. Il Consiglio di amministrazione di questa azienda invece deve avere un'impronta che si accosti più alle funzioni esercitate dallo Stato, anzichè a quelle che si esplicano per mezzo di corpi elettivi, o dalle rappresentanze, siano Società commerciali o bancarie.

Fatta questa prima distinzione, è naturale che non si poteva ravvisare identità tra questo Consiglio di amministrazione e quegli altri, nella sua struttura specialmente in rapporto alla presidenza.

Si può escludere il direttore dalla presidenza del Consiglio d'amministrazione in quelle altre Società: perchè, ripeto, rappresentano gli azionisti, quindi nessuna antitesi e contraddizione che il presidente del Consiglio d'amministra-

zione sia persona diversa dal direttore. Ma in questa grande azienda dello Stato, il Consiglio di amministrazione ha ben altra natura: non è separato, ma rappresenta una cooperazione continua, mista, di vigile controllo sull'azione del direttore generale, altrimenti non solo non c'è autonomia, ma non è possibile la libertà dei movimenti nell'opera del direttore. Se egli dovesse intervenire col voto consultivo o come semplice componente col voto deliberativo io preferirei che fosse escluso assolutamente dal Consiglio di amministrazione, o in subordinata, mi adatterei al voto consultivo, ma non posso ammettere un direttore che abbia un voto deliberativo entro un Consiglio d'amministrazione in cui rappresenta quantitativamente uno contro dieci, come appare nel disegno votato dalla Camera.

Questo sistema aveva sostituito la Commissione parlamentare ed il ministro l'avrà certo accettato a malincuore, perchè non rispondeva ai criteri direttivi della legge.

Ma in ogni modo è questione di vedere se l'emendamento dell'Ufficio centrale corrisponde a quel criterio di giusta proporzione tra un'azione larga ed autonoma nella parte tecnica del direttore generale e l'azione del Ministero da spiegare per mezzo di una serie di attribuzioni che rispondano alla sua responsabilità. Certo il sistema è migliore: il Consiglio d'amministrazione è ridotto da undici a nove; forse avrebbe potuto ridursi anche a sette; ma, in ogni modo, trattandosi di un esercizio di una rete ferroviaria così complessa, e che può dirsi il più grosso esercizio di Stato che sia in Europa, non sproporzionato questo numero di nove, che compreso il direttore generale, costituisce il perno principale dell'Amministrazione, certo l'Ufficio centrale ha portato un savio e, credo, ottimo emendamento al progetto quale ci venne dalla Camera dei deputati, perchè anzitutto ha tolto quella specie di margine vago nella scelta delle persone e nella struttura: vi erano 4 funzionari i quali, sebbene non si dica nel disegno di legge che non devono appartenere all'Amministrazione ferroviaria, pur nondimeno dal complesso delle disposizioni poteva argomentarsi che effettivamente ne fossero esclusi.

Ma ha poi corretta la proporzione, perchè sei estranei avrebbero costituito la maggio-

ranza, e nelle loro mani raccolto il massimo potere predominando sui funzionari dello Stato e sullo stesso direttore generale.

Va anche lodato l'Ufficio centrale per il termine più lungo stabilito per i sorteggi, cosicchè resta il beneficio di più serio esperimento. Restano nel disegno alcune altre difficoltà che riguardano l'onorevole ministro, perchè dipendono da un complesso di circostanze che riflettono il criterio di scelta e che non si possono evitare o regolare per legge, ma è certo però che questo elemento estraneo starà in minoranza.

Non è una disposizione molto incoraggiante quella che prescrive come questi individui debbano essere scelti fra quelli i quali non solo non appartengono nè all'uno nè all'altro ramo del Parlamento, ma a qualsiasi altra azienda od amministrazione che abbia rapporti con quella ferroviaria. È molto difficile trovare tali persone che possono rappresentare i vari interessi e, dal punto di vista di questo criterio, credo che meglio si sarebbe provveduto seguendo il sistema francese, in cui la rappresentanza dei vari interessi ha potuto meglio applicarsi con la scelta nei vari corpi che incarnano la competenza tecnica, industriale e commerciale. Ma sia comunque, ormai non è il caso d'insistervi molto. Noi dobbiamo accettare questo emendamento come il migliore espediente che in questa circostanza si poteva trovare.

Il punto più delicato era quello della presidenza del direttore, sulla quale trovo nella relazione dell'Ufficio centrale che non vi è stata unanimità, mentre in tutte le altre disposizioni l'Ufficio centrale ha proceduto di pieno accordo. Su questo punto pare ci sia stato qualche dissenso. Ora, salvo che non si diano dei chiarimenti rispetto a tale dissenso, io insisterei sempre nell'idea che ammessa la costituzione del Consiglio di amministrazione così com'è, non resti che dare la presidenza al direttore. Del rimanente, la somma delle attribuzioni del Consiglio di amministrazione non basta; in quanto l'autorità dipende dalla competenza, dal carattere, dall'energia di quelli che lo compongono e la garanzia non si può trovare certo nelle leggi, ma nelle persone.

Certamente però, di fronte al direttore che lo presiede, il Consiglio di amministrazione

composto da persone scelte dal ministro, può rappresentare un efficace freno; e non si deve procedere per via di dubbi e di sospetti, perchè certo, a poco a poco, si viene poi a costituire quella solidarietà e quel sentimento di responsabilità e dirò anche di patriottismo, che consiste nel far funzionar bene una delle più grandi aziende dello Stato e influisce più che la legge sull'avvenire industriale e commerciale del nostro paese. (*Bravo*). Su altro argomento io credo che potremo in qualche disposizione speciale fare le osservazioni: il ministro ha una serie di attribuzioni inerenti al suo stesso ufficio che ora riprende dopo che erano state quasi del tutto abbandonate dalla legge del 22 aprile 1905: il ministro ha difatti con l'art. 13 il diritto di poter annullare quei provvedimenti che sembrano illegittimi, o anche quelli che di urgenza siano presi dalla direzione e che egli trova non consentanei o opportuni; ha un'altra facoltà per l'art. 23 sulla parte finanziaria, e per l'art. 54, circa le promozioni, le nomine ecc.

Nè m'indugio sul complesso dei suoi poteri di Governo. Il ministro avrà un'azione così larga che davvero la sua responsabilità a quella corrisponde, senza venire a una soluzione più radicale e che forse non è conforme nemmeno alle nostre abitudini, e ai nostri ordinamenti; intendo accennare al Ministero delle ferrovie. Il ministro ha tale autorità politica che può controbilanciare l'autorità tecnica del direttore. Io non sarei d'accordo nell'accettare l'attuale forma delle ispezioni saltuarie che il ministro dei lavori pubblici e del tesoro possono fare nei vari rami dell'Amministrazione; se per la parte del tesoro queste ispezioni improvvisate sono giustificate, non mi pare che il Ministero dei lavori pubblici abbia bisogno di ciò, tanto più che queste ispezioni potrebbero sembrare o dettate dal dubbio e dal sospetto per l'amministrazione tenuta dal direttore e non possono equivalere a quella vigilanza assidua, a quella ispezione continua che peraltro il Governo ha nelle sue attribuzioni, e non c'è bisogno di fissarlo con speciali disposizioni di legge.

Riassumendo le poche osservazioni dirò che, in massima, sono favorevole a questo disegno di legge con tutte le riserve per i singoli articoli.

Con questo non intendiamo precluderci l'av-

venire, nè il ministro creda di aver fatto un'opera definitiva. Egli ha presentato questo disegno per definire in modo più preciso, o per lo meno più approssimativo le attribuzioni del direttore generale e quelle del ministro, e noi accettando l'emendamento dell'Ufficio centrale rispetto al coordinamento del Consiglio di amministrazione da una parte col ministro per la sua responsabilità, e dall'altra parte col direttore dell'esercizio con relativa autonomia, potremo avviarci ad una soluzione, che è nei voti del paese. Ma dato il tempo che stringe, non è oggi possibile nè al Governo nè al Parlamento. (*Bene, bravo*).

SANI, *relatore*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SANI, *relatore*. Parlo per obbedienza al Presidente e dirò pochissime parole.

All'onor. Pisa non posso che rivolgere ringraziamenti; per le osservazioni che ha fatto non è il caso che io risponda. Ai suoi appunti riguardanti le tariffe risponderà, credo, qualche parola l'onor. ministro, poichè è questione che riguarda lui e non l'Ufficio centrale.

Ringrazio l'onor. Arcoleo dell'appoggio che ci ha voluto dare e convengo pienamente con lui. Come scrissi nella relazione anche l'Ufficio centrale è di questo avviso, che cioè non si è mai pensato di fare nè un ordinamento definitivo, e forse nemmeno un ordinamento di lunga durata. In questa materia bisogna procedere grado grado guidati dall'esperienza, tanto più che per noi è un carico nuovo ed improvviso e senza preparazione che ci siamo addossati.

Il ridurre, come ha detto l'onor. Arcoleo, a 7 anzichè a 9 i membri del Consiglio d'amministrazione ci sembrava veramente soverchio, anche avuto riguardo al numero degli estranei che non si sarebbe potuto diminuire oltre i 3 da noi proposti.

Sulle difficoltà della scelta ho detto abbastanza nella relazione, tutto dipende dalla questione dell'incompatibilità, e quando si voglia escludere da tutti gli ordinamenti ciò che c'è di meglio nel paese (perchè è supponibile che quelli che rappresentano la Camera e il Senato siano tali), ci tagliano le braccia, e bisogna contentarsi di ciò che dà la piazza.

La rappresentanza dei vari corpi a cui ha accennato l'onor. Arcoleo è una questione che fu trattata anche nell'altro ramo del Parla-

mento e fu messa da parte non dirò definitivamente, ma almeno per il momento perchè si è detto che questo è uno stato transitorio che dovrà essere modificato. Si è citato la legge francese, ma allora bisognerebbe fare un'amministrazione molto più numerosa per dare la rappresentanza a tutti coloro che avrebbero interessi da difendere. Del resto sono provvedimenti che si potranno fare per l'avvenire se saranno ritenuti opportuni.

Avverto poi l'onor. Arcoletto che noi abbiamo tolto la parola « saltuarie » nell'articolo relativo alle ispezioni perchè abbiamo creduto di non vincolare il ministro. Egli nel regolamento stabilirà come vuol fare le ispezioni. Io credo che non dirà nè saltuarie, nè non saltuarie perchè il pregio principale delle ispezioni è che siano improvvisate e che arrivino quando uno meno se le aspetta. Del resto io prego il Senato a voler compatire l'opera nostra. Noi ci troviamo di fronte ad un problema così grandioso, così ponderoso che non ci rimanevano che due vie: o presentare il progetto come è venuto dalla Camera, oppure farvi grandi modificazioni le quali avrebbero portato la discussione di questa legge forse anche dopo le vacanze estive.

Noi non abbiamo creduto (anche dopo sentita l'autorevole parola del ministro) di assumerci la responsabilità di rimandare fino a novembre questo disegno di legge. Caso mai fossero succeduti dei guai o degli inconvenienti simili a quelli dell'anno scorso, *quod Deus avertat*, noi non volevamo addossare al Senato questa gravissima responsabilità.

D'altra parte non ci parve onesto accettarlo tal quale, perchè credevamo in buona fede, che questo Consiglio d'amministrazione, composto in prevalenza di estranei, in condizioni difficilissime per la scelta, non fosse cosa che potesse giovare all'interesse dell'Amministrazione e del paese; e allora ci siamo limitati a quelle poche modificazioni e specialmente a quella dell'art. 5, sperando con ciò di poter anche più facilmente metterci in buono accordo con l'altro ramo del Parlamento, perchè lo scopo precipuo che noi ci siamo sempre prefisso è stato quello di approvare questa legge in armonia colla Camera elettiva.

Ed io spero che questo avverrà perchè noi ne abbiamo accettato il principio, principio che

non era nel progetto ministeriale, e soltanto abbiamo diminuito il numero degli estranei, diminuendo però anche quello dei componenti in Consiglio.

Resta la questione ultima che è quella della Presidenza. Su questa questione io mi permetterò di dire poche parole, ma concedetemi che sviluppi un po' meglio i principii dai quali l'Ufficio centrale è partito per ripristinare nella persona del direttore generale la Presidenza.

Dunque, nell'altro ramo del Parlamento un oratore competentissimo e di un'autorità generalmente riconosciuta, l'onor. Carmine (il quale fu ministro e fu autore di un disegno di legge sulle ferrovie), ebbe a dire queste parole:

« O il Consiglio è un semplice coadiutore del direttore generale, ed allora egli deve presiederlo; o il Consiglio ha attribuzioni sue proprie, ed allora il direttore generale non deve farne parte in verun modo ».

Questa è la dottrina, o dirò meglio la teoria nella quale possiamo essere d'accordo; ma sappiamo tutti che dalla teoria alla pratica corre un gran tratto, perchè quella non tien conto degli attriti, mentre questa non può evitarli e deve vincerli.

La legge 22 aprile, voi tutti lo sapete, attuava il primo concetto, vale a dire quello del Consiglio di amministrazione coadiutore, anzi non si dovrebbe neppure proprio chiamare Consiglio, bensì Comitato amministratore. Noi con questa legge abbiamo intenzione di applicare un sistema misto perchè non è nè Governo assoluto nè Governo modellato su quello delle Società industriali colla esclusione del direttore generale dal Consiglio; noi vogliamo applicare un sistema, in cui il Consiglio abbia attribuzioni amministrative proprie in parte e in parte di sorveglianza.

Nello stesso tempo però la sua azione « deve procedere in armonia con l'uomo di alta autorità che abbia reali benemerienze verso l'azienda il quale riesce sempre a divenire l'arbitro della situazione ». Sono queste parole pronunziate dall'onor. ministro dei lavori pubblici nella tornata del 3 maggio alla Camera, e a mio avviso, sono *parole d'oro*. Lo creda a me l'onorevole Gianturco, che non ho l'abitudine di essere servile, tanto che ieri egli, con la sua gentilezza abituale che converte in complimento

anche un rimprovero, ebbe a manifestarmi il dubbio che io avessi voluto alludere a lui nella relazione quando accennai a tutte le laudi, a tutti gl'incensi che erano stati dati al direttore generale, mentre poi, in fatto, se non si decapitava, certo lo si sminuiva di autorità.

Ebbene, si assicuri l'onorevole ministro che io quando scriveva quelle poche righe non pensava nè a lui e nemmeno ad altri che potessero aver fatto degli elogi: a lui poi tanto meno per due ragioni: prima perchè ero convinto che quanto diceva era frutto di profonda convinzione; poi perchè mi pareva di vedere che egli, nel suo animo nobile e generoso, forse dubitasse che questa legge avesse potuto fare un'impressione meno gradita all'uomo che dirige le nostre ferrovie e volesse già in anticipazione compensario di quello che sarebbero stati poi gli effetti, o creduti effetti di questa legge.

Dunque io non ho menomamente pensato a questo; se ella ha creduto così, si ricreda, perchè se c'è un uomo che ha un'altissima stima di lei come padre di famiglia, come cittadino, come ministro, sono proprio io, e del resto siamo tutti d'accordo nel pensare alla stessa maniera.

Il direttore generale deve far parte del Consiglio; ma ammesso che egli *debba avere questa grande autorità*, non può e non deve esserne che presidente.

Io non so persuadermi che uno, il quale ha la responsabilità di tutta l'azienda, almeno in questo periodo transitorio, che ha la direzione di tutto il servizio, cioè una responsabilità enorme, quando viene nel Consiglio, resti in una posizione quasi subordinata, anzi subordinata del tutto.

È questione di prestigio morale, nè vale il dire che quest'uomo se l'acquisterà; dobbiamo darglielo noi il prestigio, e non aspettare che se lo acquisti.

Avvi di più ancora. In questo Consiglio vi sono dei funzionari di ferrovie suoi dipendenti. Nessuno di questi potrà essere presidente. Vi sono degli altri funzionari i quali, per posizione, per grado, per stipendio, sono tutti inferiori a lui, e nessuno di questi potrà parimenti essere presidente. Vi sono in fine gli estranei, i quali non sappiamo cosa siano, cosa saranno, ma, molto probabilmente almeno, qualcuno di questi

estranei sarà stato suo dipendente quando egli faceva parte delle ferrovie della Società, e neanche questo potrà essere presidente del Consiglio. Ora, in che posizione noi mettiamo quest'uomo dopo tutti gli elogi che gli abbiamo fatto? L'Ufficio centrale, meno uno dei suoi membri, ha considerato che, nelle condizioni attuali, sarebbe stato un errore di dare una posizione al direttore generale che sminuisse il prestigio della sua autorità. Se si potesse fare un paragone storico finirei il mio discorso col dire che non trovo altro che quello fornitoci dalla storia di Venezia colla deposizione di Francesco Foscari. Il direttore generale delle ferrovie fino a ieri, per due anni, è stato re assoluto, dittatore, ha fatto quello che credeva, ed ora tutto ad un tratto egli viene a trovarsi in una posizione subalterna.

Signori! giacchè abbiamo un uomo di valore, e come tale riconosciuto da tutti, evitiamo di sminuirlo, facciamo anzi tutto il possibile perchè non gli manchino i mezzi onde adempiere al suo mandato, che è quello di restaurare il servizio ferroviario (*Approvazioni*).

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Mi consenta il Senato che io cominci dal rendere grazie all'Ufficio centrale per l'abnegazione ed il patriottismo di cui ha dato prova luminosa in questa occasione, sedendo perfino due volte al giorno per parecchie ore, e versando nell'esame di questo disegno di legge una limpidezza di idee e di pensieri veramente meravigliosa. Io voglio render lode al Senato di questa diligenza, perchè in questa diligenza non vi è soltanto la prova dell'alto sentimento del dovere che anima gli onor. senatori, ma vi è la prova che essi hanno inteso la grande importanza che presenta la sollecita approvazione di questa legge e la soluzione, se non definitiva, poichè nulla vi ha di definitivo in questa materia, per lo meno la risoluzione presentemente organica dell'ordinamento ferroviario dello Stato.

E mi consenta l'onor. Sani, che ha voluto ricordare lo scherzoso incidente di ieri, che io non mantenga la promessa che gli feci quando gli dissi che, per evitare che alcuno pensasse che volessi fargli una lode, mossa dal mio sentimento di affettuoso e antico amico, non gliene

avrei fatta nessuna, mi permetta, dico, che io non mantenga la promessa, e gli rivolga una lode sincera e meritata; perchè arduo era il compito suo di riferire intorno ad un disegno di legge di tanta mole e di tanta difficoltà; ed egli l'ha assolto con tanta altezza di mente e con una relazione così perspicua, che certamente resterà come documento notevole nella storia della nostra letteratura ferroviaria.

E vengo alle principali questioni svolte in questa discussione. Comincio da quella che veramente non rientra nelle mie attribuzioni di ministro dei lavori pubblici, ma più propriamente in quelle del ministro del tesoro, ma che tuttavia mi preme di non passare sotto silenzio, non potendo essa non fare sul Senato una grave impressione, quella cioè che si riferisce all'aumento della spesa nell'esercizio delle ferrovie di Stato. Argomento che è stato anche trattato nell'altro ramo del Parlamento e intorno a cui io stimo mio dovere di dare al Senato alcune notizie precise.

È vero che dal 1° luglio 1905 ad oggi il personale è stato aumentato di circa 20 mila agenti, ma è vero pure che i prodotti dal 1° luglio a oggi sono saliti da 342 a 408 milioni di lire. Il personale, dicevo, è salito in maniera notevole, con un aumento di 294 agenti per ogni maggior prodotto; proporzione all'incirca uguale a quella del personale in servizio al 1° luglio 1905, di guisa che noi abbiamo avuto l'aumento del personale pressochè proporzionale all'aumento dei prodotti.

Ora le norme della buona tecnica ferroviaria dicono che l'aumento del personale deve essere in ragione del 75 o dell'80 per cento dell'aumento dei prodotti, di modo che noi abbiamo avuto un aumento proporzionalmente un po' maggiore del normale. Ma quando il Senato consideri le difficoltà enormi dell'Amministrazione in questo primo periodo, nel quale si son dovuti fondere in uno i personali di tre diverse Società con diversi stipendi, e diversi organici, si è dovuto far fronte all'aumento repentino del traffico in mezzo alle gravissime deficienze dei mezzi e degli impianti ed altre difficoltà transitorie di un primo ordinamento dell'Amministrazione, si è dovuto supplire alle deficienze di personale lasciate negli ultimi anni d'esercizio dalle Società, considerato tutto questo il Senato riconoscerà che questo maggior

aumento è giustificato dalle difficoltà di questo primo periodo dell'azienda ferroviaria, e si convincerà che via via che torneremo nel periodo normale noi rientreremo in quei limiti che sono normalmente praticati in ogni azienda ferroviaria ben ordinata.

E nemmeno è interamente esatto che l'aumento della spesa debba attribuirsi ad una certa larghezza dello spendere da parte della Amministrazione, perchè è vero che nel preventivo 1906-907 è previsto, nella parte passiva, un aumento di 67 milioni circa rispetto al consuntivo del 1905-906, ma bisogna tener conto degli effetti delle leggi votate, con cui sono stati aumentati gli stipendi e modificate le competenze accessorie del personale ferroviario, leggi che vanno svolgendosi e producendo gradualmente i loro effetti per una somma di circa 20 milioni; bisogna tener conto dell'assorbimento del personale e delle linee Venete e Meridionali e ancora della quota di ammortamento e degli interessi di quella parte della somma di 910 milioni che fu spesa per provvedere all'incremento delle linee. Anzi debbo avvertire il Senato che la somma delle spese andrà sempre crescendo a misura che si faranno i lavori e le provviste, giacchè avvalendosi della facoltà concessa dalle leggi del maggio e dicembre dello scorso anno, l'Amministrazione provvede a dotare le linee in modo conveniente e ad iscrivere le quote di ammortamento degli interessi, il che porterà un aumento apparentemente assai rilevante della spesa. Quando tutte queste detrazioni si facciano, l'aumento effettivo è di 28 milioni di lire, che sono soprattutto dovute all'aumento di combustibile, ai lavori di mantenimento di nuove linee, alle maggiori migliorie apportate in tutti i rami dell'Amministrazione; tutte cose che, purtroppo, erano state trascurate dalle Amministrazioni sociali e alle quali oggi l'Amministrazione dello Stato ha il dovere di provvedere con una certa larghezza.

L'onorevole senatore Pisa ha poi detto: come mai in altri Stati accade che con gli introiti netti dell'esercizio ferroviario si pagano gli interessi del capitale di costruzione e resta ancora qualche utile per l'erario, mentre ciò non accade in Italia? È molto difficile, onor. Pisa, poter compilare un bilancio ferroviario con questi criteri, vedere cioè quale interesse si riceve

dalle somme impiegate nelle costruzioni ferroviarie. Le ferrovie non debbono essere la *vacca da mungere*, come dicono i Tedeschi (i quali hanno certo avuto a dolersi del loro Governo che talvolta, guidato dal puro interesse economico, ha ricorso ad inasprimenti di tariffe), ma le ferrovie sono un grande potente strumento di civiltà. Tutta la vita del paese è fondata sulle ferrovie. Ora noi non abbiamo mai domandato alle nostre ferrovie che interesse rendessero i miliardi spesi per esse; ma abbiamo sempre domandato che esse fossero la leva potente di tutta la nostra vita economica e sociale, e fossero perfino forza politica, perchè uno dei più grandi coefficienti della nostra unità politica è stato il regime ferroviario. (*Approvazioni*). Occorre pure notare che si può avere una specie di reddito sotto la forma di riduzioni di tariffe, ed a questo riguardo è giusto tener calcolo delle notevoli riduzioni che parecchie volte l'Amministrazione di Stato ha introdotte, mentre si dice da parecchi, i quali non hanno studiato a fondo l'argomento, che le nostre tariffe sono le più elevate d'Europa. Questo non è esatto dopo le riduzioni fatte nel 1893 dall'onor. Balenzano allora ministro e dopo le ulteriori riforme che io stesso ho proposto con le tariffe differenziali per i viaggiatori. Sicchè nei calcoli di confronto (resi impossibili, del resto, dalle diverse condizioni geografiche ed economiche), bisognerebbe anche tener conto di queste riduzioni, che sono un reddito indiretto a favore di tutta la cittadinanza.

Vengo ora ai particolari argomenti che più direttamente si riferiscono al disegno di legge in esame.

E comincio ringraziando i senatori che hanno riconosciuto il buon fondamento di questo progetto, in quanto esso tende a conciliare l'autonomia con la responsabilità ministeriale. Il progetto di legge ha respinto, e mi rallegro che in ciò l'onor. Arcoleo, illustre insegnante di dottrine costituzionali, abbia detto anch'egli la sua parola, ha respinto, dico, il concetto di un Ministero delle comunicazioni e delle ferrovie, per il grave pericolo, altra volta traveduto, e che fu la ragione per la quale il Parlamento preferì l'esercizio privato; il grave pericolo che tutta questa azienda fosse tramutata in una grande azienda elettorale e parlamentare.

D'altra parte si è voluto dare fondamentale

ragione alla responsabilità ministeriale che per la legge precedente non aveva fondamento. Questo concetto ha riscosso l'approvazione dell'Ufficio centrale, ed è stato approvato ed illustrato dai senatori Pisa ed Arcoleo.

Il dibattito si può dire limitato a due soli punti: quello che riguarda la composizione del Consiglio di amministrazione, e quello dei poteri ispettivi del ministro. Comincio dall'ultimo.

Il disegno di legge, approvato dalla Camera dei deputati, diceva che il ministro del tesoro e quello dei lavori pubblici, con ispezioni *saltuarie*, si sarebbero accertati dell'andamento dell'azienda. Questa frase « ispezioni saltuarie » non è parsa esatta all'Ufficio centrale il quale propose di sopprimerla, sostenendo, secondo il pensiero espresso dall'onor. Sani nella relazione, che l'ufficio ispettivo deve essere permanente, vigile ed improvviso. Concetto questo che ha trovato anche plauso da parte del senatore Arcoleo.

Ora io dirò francamente quali sono state le ragioni di quella disposizione. Nel pensiero mio l'Amministrazione delle ferrovie di Stato non è fuori dello Stato, nè fuori del Ministero; è Amministrazione autonoma, non è un'Amministrazione che debba essere soggetta alla vigilanza del Ministero dei lavori pubblici. Per esercitare questa vigilanza il Ministero dei lavori pubblici avrebbe bisogno di un corpo di ispettori apposito. Ora si sarebbe potuto in un primo momento, al tempo della legge 22 aprile 1905, non abolire l'Ispettorato delle ferrovie, ma conservarlo al Ministero dei lavori pubblici con la funzione di essere lo strumento e l'organo della funzione ispettiva del ministro. Ma dal momento che l'Ispettorato fu abolito e trasferito nell'Amministrazione ferroviaria dello Stato, creare un nuovo corpo di ispettori è parso a me cosa da una parte pericolosa, in quanto sarebbe stata una continua prova di sfiducia verso un'Amministrazione che fa parte dello Stato e che non può essere trattata come erano trattate le Società private che avevano il proprio interesse da tutelare, mentre l'Amministrazione ferroviaria dello Stato non ha da tutelare altro che il pubblico interesse, l'interesse dello Stato. Quindi mi pareva da una parte pericolosa l'istituzione di questo corpo di ispettori che avrebbe costato una somma notevole.

D'altra parte mi pareva di non dover fare

alle ferrovie di Stato un trattamento diverso da quello fatto al corpo del Genio civile od alle altre direzioni generali del mio Ministero. Non vi sono infatti ispettori per vedere se funziona bene la direzione delle opere idrauliche, quella delle bonifiche e dei porti e gli uffici compartimentali del Genio civile.

Potrebbe accadere che a me sorgesse qualche dubbio sull'andamento di alcuno di questi uffici, ed allora io chiamerei un ispettore di mia fiducia e l'incaricherei di verificare come stiano le cose. Ma non ho un corpo permanente per fare queste verifiche. È vero che qui vi è una Direzione generale autonoma, mentre le altre sono dipendenti dal Ministero, ma non credo che sotto il rispetto dei poteri ispettivi del ministro questa circostanza debba menare alla creazione di un corpo di ispettori speciali. Poichè le denegazioni del senatore Balenzano dicono che questo non era neppure il pensiero dell'Ufficio centrale, io spiegavo quale era stato il pensiero mio nel non parlare di ispezioni generali ma di ispezioni saltuarie, il che valeva a significare che io potessi e dovessi di tratto in tratto, e con le persone che avessero meritato la mia fiducia, e che io potevo scegliere in tutti i rami della mia Amministrazione, verificare se uno od altro servizio dell'Amministrazione ferroviaria procedesse o no in modo conveniente. Ma se nel mio concetto conviene l'Ufficio centrale, io non ho nessuna difficoltà di accettare la soppressione dell'aggettivo « saltuarie », tanto più che l'Ufficio stesso propone che con regolamento si provveda a disciplinare questo servizio di ispezioni.

Vengo alla questione del Consiglio d'amministrazione. Sarebbe compito arduo per me quello di dimostrare che la proposta che avevo fatto io era peggiore di quella che altri ha fatto. Non mi si domanderà questo. La Commissione parlamentare non l'ha domandato, e l'onor. Arcoleo, il quale mi diceva che io avevo accettato, *oborto collo*, le modificazioni al mio progetto suggerite dalla Commissione predetta, comprenderà che, salvo nei principii fondamentali, da cui può derivare la fortuna della patria, la prosperità di una grande istituzione, un uomo politico non può imporre in ogni caso la sua volontà, e pretendere che altri la trovi migliore. Se io quindi, di fronte alla Commissione parlamentare autorevolissima, composta di 18 mem-

bri versati in materia, che unanime esprimeva opinione diversa della mia su questo argomento, ho finito per accogliere la sua opinione, non credo che il senatore Arcoleo vorrà farmene rimprovero.

Del resto mi rallegro che l'Ufficio centrale abbia saputo studiare un sistema misto, diverso dal mio e da quello della Commissione parlamentare. Il sistema proposto dall'Ufficio centrale è conforme a quello del Governo, in quanto mantiene alla Presidenza il direttore generale, e conforme a quello della Commissione parlamentare, in quanto ammette la partecipazione di elementi elettivi al Consiglio ed estranei all'Amministrazione, non come maggioranza, ma come rappresentanza sufficiente a portare nel Consiglio d'amministrazione una voce viva e agile, che rappresenti più direttamente i bisogni del paese, senza avere diretta attinenza coi criteri della burocrazia, che deve pure entrare nell'Amministrazione ferroviaria, ma che non vi deve prevalere in modo assoluto.

L'Ufficio centrale ha escogitato un sistema, che mentre si accosta al mio, dall'altro lato conserva uno dei concetti fondamentali della Commissione parlamentare.

Ed io che non presumo tanto di me e del mio progetto, da non riconoscere le ottime ragioni addotte dall'Ufficio centrale, ed oggi dal senatore Arcoleo accennate su questa nuova forma di composizione del Consiglio di amministrazione, io l'accetto, e spero che la Commissione parlamentare, con spirito di patriottismo, comprenderà l'opportunità di non ritardare, per parte sua, l'approvazione di questa proposta. Certamente non possiamo, per virtù di legge, diminuire l'autorità dell'uomo a cui abbiamo affidato le sorti del gran patrimonio ferroviario; certo però che anche in caso contrario quest'uomo saprebbe farsi tale posizione nel Consiglio di amministrazione, e per le sue benemerenze, e per l'alto ingegno, per la grande esperienza e per la profonda cultura, che in ogni caso finirebbe naturalmente per assumere quella posizione che per tanti titoli gli spetta. Dichiaro adunque nuovamente di accettare la proposta dell'Ufficio centrale, e dichiaro pure di consentire nel concetto del senatore Arcoleo, cioè che a questa soluzione si possa e si debba venire per la differenza grande che non si può negare fra le condizioni del direttore di una

Società privata e quella del direttore delle ferrovie dello Stato.

Parecchie volte è stato ripetuto che l'esercizio di Stato ha per azionisti i contribuenti, e che in fondo è diversa la forma, ma la sostanza è la stessa. Invece la sostanza è essenzialmente diversa, perchè, come notava uno scrittore belga, e come altra volta ebbi a dire, mentre nelle assemblee delle Società private si sentono voci unanimesi che chiedono economie per accrescere i profitti, nei Parlamenti invece non si sente altro che chiedere continuamente spese, spese per ampliamenti di stazioni, per nuovi treni, per tutto ciò che giova alle popolazioni, ma che può portare nel bilancio conseguenze abbastanza gravi.

Quanto alla scelta dei membri elettivi, non credo che l'Italia sia paese così povero di uomini da non poter trovare tre persone degne di sedere nel Consiglio d'amministrazione delle ferrovie. Il grado loro conferito, che se non è quello di consigliere di Stato, è quello d'ispettore del Genio civile, eminente anch'esso, assicura che tutti i postulanti che volessero penetrare nel Consiglio d'amministrazione non vi riusciranno, e per me ne faccio garanzia.

Mi resta a dire una sola parola intorno alla questione della semplificazione delle tariffe sollevata dal senatore Pisa. In Italia abbiamo effettivamente un non invidiabile primato, perchè mentre la nomenclatura completa delle voci di tariffe ascende a circa 3000, quella francese ne contiene 1319 di classificazione generale, oltre 999 per le tariffe speciali, e cioè in tutto 2318 voci, quella germanica 1802 e così via. Quindi l'Italia ha il primato della maggior copia di voci nella tariffa. Di qui nascono inconvenienti gravi, perchè pochi sono quelli che sanno leggere in questo libro della scienza occulta delle tariffe (*ilarità*), mentre i cittadini dovrebbero trovare nelle tariffe una nomenclatura semplice e chiara in modo da poter esser sempre, e facilmente, a conoscenza dei loro diritti e dei loro doveri.

Ora il progetto di legge, conformandosi alla Convenzione internazionale di Berna, a cui si ispirano queste ed altre anteriori disposizioni, prescrive appunto una revisione generale delle tariffe, da farsi anche con l'intento di rendere più agevole il controllo della pubblica autorità, e più facile l'esame della nomenclatura da parte

degli speditori che possano così assicurarsi della esatta tassazione. Il progetto di legge, ripeto, contiene a questo proposito l'obbligo del Governo di procedere, entro un biennio, a tale revisione. Stia sicuro il senatore Pisa che, quanto già ha fatto la Germania e han fatto altri paesi, limitando il numero delle voci delle tariffe, e semplificando e chiarendo le disposizioni in modo che ognuno possa trovare in esse la garanzia del proprio diritto e il modo facile di poter ricorrere al magistrato quando questo diritto venga offeso, stia sicuro che questo faremo noi pure, ed un identico concetto presiederà al lavoro che il Governo si è assunto.

Dopo ciò non mi resta che ringraziare il Senato della benevolenza con cui ha preso in esame questo disegno di legge, che, mi auguro, raccolga i suoi suffragi. Non dubito che, emendato in quei punti che hanno richiamato l'attenzione dell'Ufficio centrale, il disegno risolverà i gravi problemi che questa Amministrazione ha da risolvere, e, se non costituirà la muraglia cinese o le dodici tavole della legge da conservare immutabili nei secoli, sarà pur sempre un passo importantissimo, spero, verso l'ordinamento definitivo delle ferrovie di Stato. Attendo quindi, con animo fidente, il voto del Senato su questo progetto di legge. (*Vivissime approvazioni*).

PISA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PISA. L'onor. ministro ha usato una similitudine molto chiara. Ha detto che io avrei desiderato di fare delle ferrovie una vacca da mungere.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Io ho detto soltanto che i Tedeschi si lagnano che talvolta il Governo abbia fatto delle ferrovie una vacca da mungere.

PISA. Va bene.

Metto in chiaro le mie idee. Io cercai di esprimere nelle parole incomposte dette poc'anzi l'avviso che le ferrovie in Italia hanno già arrecato un grande beneficio all'economia nazionale, ma trovai, e non posso accettare l'idea del signor ministro che mi corresse, trovai troppo caro contuttociò questo beneficio, inquantochè si riassumeva nella spesa di oltre 368 milioni annui, mentre entrando anche in parte nelle idee dell'onor. ministro, io credo che si potrebbe essere contenti di rinunciare

anche a tutti gl'interessi del capitale da noi speso, dei 7 miliardi, a un 200 milioni l'anno, ma che lo avere spinto a 368 milioni l'anno il carico sui contribuenti italiani per le ferrovie è da reputarsi eccessivo, deplorabile.

Vengo poi ad un altro punto su cui mi permetto di non essere d'accordo coll'onor. ministro il quale negò la mia affermazione che sinora coll'aumento del prodotto lordo scemano gli utili netti. Purtroppo finora succede questo fatto esiziale, che mentre aumentano i prodotti, gli utili netti non aumentano in proporzione e anzi diminuiscono. Mi permetto perciò di ripetere la raccomandazione calda all'onor. ministro della massima economia amministrativa in questo rapporto, perchè sta bene qualche aumento del personale richiesto dall'aumento del prodotto, ma oramai dovendo le ferrovie rientrare nel loro assetto normale, sarà meno disagiata all'onorevole ministro di sfrondare il superfluo, che è molto.

Detto ciò, chiudo il mio dire ringraziandolo ben sinceramente della dichiarazione da lui fatta riguardo alla revisione delle tariffe, di cui prendo atto con piacere, inquantochè creano ora una difficoltà ed un inconveniente gravissimo a tutte le industrie e i commerci nazionali. L'enorme difficoltà di interpretazione si aggiunge ai grandi ostacoli contro i quali deve lottare chi vuole aumentare i traffici interni ed internazionali per la prosperità del Paese.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione generale. Passeremo alla discussione degli articoli che rileggo:

CAPO I.

Disposizioni generali.

Art. 1.

Lo Stato esercita direttamente, per mezzo di un'Amministrazione autonoma, le ferrovie da esso costruite o riscattate e quelle concesse all'industria privata che, per effetto di leggi precedenti, esso deve esercitare o di cui venga a scadere la concessione; nonchè la navigazione attraverso lo Stretto di Messina.

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è autorizzata:

a) a continuare l'esercizio delle linee Roma-Viterbo, Varese-Porto Ceresio, concesse alla

Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo, e della linea Cerignola stazione-Cerignola città, concessa al comune di Cerignola;

b) a continuare l'esercizio delle linee concesse alla Società delle ferrovie secondarie romane;

c) ad assumere l'esercizio delle linee Alessandria-Ovada, Desenzano-Lago di Garda e Livorno-Vada, a sensi e per gli effetti delle rispettive convenzioni approvate con i Regi decreti 23 aprile 1903, n. 186, 23 aprile 1903, n. 211, e 8 settembre 1904, n. 566;

d) a cedere l'esercizio della linea Brescia-Iseo alla Società concessionaria della ferrovia Iseo-Edolo.

I relativi accordi e contratti, quando non formino oggetto di precedenti convenzioni autorizzate per legge, saranno approvati, sentito il Consiglio di Stato, con decreto Reale, che sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

(Approvato).

Art. 2.

L'assunzione dell'esercizio di altre ferrovie da parte dello Stato, che avvenga per decadenza di una concessione o di una convenzione di esercizio a termini di legge o di contratto, è autorizzata con decreto Reale.

Il decreto Reale è proposto dal ministro dei lavori pubblici d'accordo col ministro del tesoro, previa deliberazione del Consiglio dei ministri, e presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Negli altri casi, l'assunzione dell'esercizio da parte dello Stato, o la proroga dell'esercizio privato, se dipendente da concessione o convenzione, è autorizzata con legge speciale.

Ove però il riscatto di una linea sia soggetto a diffida, il Governo presenterà in tempo utile al Parlamento le proposte pel riscatto stesso.

In ogni caso l'efficacia della diffida è subordinata, nell'interesse dello Stato, all'approvazione del Parlamento.

Nel caso, in cui il Governo non ritenesse conveniente il riscatto, dovrà darne in tempo utile comunicazione al Parlamento.

(Approvato).

Art. 3.

L'Amministrazione autonoma delle ferrovie dello Stato, sotto l'alta direzione e la responsabilità del ministro dei lavori pubblici, ha la diretta gestione di tutti gli affari che si riferiscono all'esercizio della rete ferroviaria e del servizio di navigazione indicati nei precedenti articoli, e, nello svolgimento di queste sue funzioni, impegna il bilancio dell'azienda.

Il ministro dei lavori pubblici e, per la parte che lo riguarda, il ministro del tesoro, mediante ispezioni, si accerteranno della regolarità dei servizi e della gestione.

Le norme per tali ispezioni sono stabilite con regolamento da approvarsi per decreto Reale su proposta dei ministri dei lavori pubblici e del tesoro, sentiti il Consiglio di Stato ed il Consiglio dei ministri.

(Approvato).

CAPO II.

Organi dell'Amministrazione.

Art. 4.

All'Amministrazione delle ferrovie dello Stato sono preposti un Consiglio d'amministrazione e un direttore generale.

I consiglieri d'amministrazione e il direttore generale sono nominati con decreto Reale, su proposta del ministro dei lavori pubblici, sentito il Consiglio dei ministri.

L'ufficio di direttore generale è incompatibile con qualunque carica parlamentare od elettiva.

Con decreto Reale, su proposta del ministro dei lavori pubblici, di concerto con quello del tesoro, sentito il Consiglio dei ministri, sono stabiliti lo stipendio e le indennità del direttore generale, e lo stipendio e le indennità da corrispondere ai consiglieri d'amministrazione ed, eventualmente, ai vicedirettori generali e direttori aggiunti.

Il direttore generale e i consiglieri di amministrazione non possono essere rimossi, nè sospesi dall'ufficio, altrimenti che con decreto Reale motivato, su proposta del ministro dei lavori pubblici, udito il Consiglio dei ministri.

ROSSI LUIGI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ROSSI LUIGI. Poichè, secondo il nuovo testo, il Consiglio di amministrazione è presieduto dal direttore generale, mi sembra una imperfezione di linguaggio quella del primo comma dell'articolo 4. Dovrebbe dire: « All'Amministrazione delle ferrovie di Stato è preposto un Consiglio di amministrazione presieduto da un direttore generale ».

SANI, *relatore*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SANI, *relatore*. L'Ufficio centrale si è soffermato sopra questo primo comma dell'art. 4 ed aveva pensato di modificarlo così: « Alla Amministrazione delle ferrovie dello Stato sono preposti un direttore generale ed un Consiglio di amministrazione ».

Il direttore generale, essendo poi per virtù dell'articolo successivo presidente, era giusto che avesse la precedenza anche nella nomenclatura. Ma poi, siccome si tratta di fare meno cambiamenti possibili anche per facilitare l'approvazione dell'altro ramo del Parlamento, da cui è partita questa modificazione, noi abbiamo creduto che non guastasse nulla lasciando le cose come sono e non toccare quell'art. 4 come è venuto dalla Camera.

Siccome poi l'art. 5° dice che il presidente del Consiglio d'amministrazione è direttore generale, così l'onor. Rossi non ha che d'averne un po' di pazienza.

ROSSI LUIGI. È per coordinare l'uno con l'altro gli articoli; è questione di logica, non di pazienza.

SANI, *relatore*. Capisco che sarebbe meglio. Voci. No, no.

SANI, *relatore*. La disposizione che stabilisce un Consiglio di amministrazione, stabilisce anche intorno ai membri ed alla presidenza. Il mettere prima incidentalmente la qualità di presidente non era a parer mio cosa corretta.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. In aggiunta alle osservazioni fatte dal relatore dell'Ufficio centrale, io faccio notare che il direttore generale ha delle attribuzioni proprie speciali, diverse da quelle del Consiglio di amministrazione. Come membro del Consiglio di

amministrazione egli fa parte di questo corpo deliberante che amministra, e come direttore generale, da una parte esegue le disposizioni del Consiglio di amministrazione, e dall'altra ha attribuzioni indipendenti dal Consiglio stesso per le quali delibera ed esegue. Ora, è stata questa la ragione per cui, avuto riguardo alla doppia qualità con cui egli si trovava, o a far parte del Consiglio di amministrazione o ad agire da solo, si è adottata la formula dell'articolo. Però io pregherei l'onore senatore Rossi di non insistere.

ROSSI. Non insisto.

PRESIDENTE. Se nessun altro domanda di parlare, pongo ai voti l'art. 4.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Approvato).

Art. 5.

Il Consiglio d'amministrazione delle ferrovie è composto del direttore, che lo presiede, e di otto consiglieri, dei quali due scelti fra i funzionari superiori delle ferrovie, tre fra gli alti funzionari dello Stato e tre fra i cittadini non funzionari che abbiano dato prova di alta capacità tecnica ed amministrativa.

Questi ultimi divengono all'atto della nomina funzionari dello Stato e sono assimilati al grado di ispettori del Genio civile.

Tranne i funzionari delle ferrovie, che continueranno nel loro ufficio, gli altri funzionari coll'atto di nomina cessano temporaneamente di appartenere alle rispettive Amministrazioni; ma il tempo trascorso nel nuovo ufficio è computato per gli effetti delle leggi sugli avanzamenti e sulle pensioni.

Le norme per l'esercizio delle attribuzioni del Consiglio d'amministrazione sono stabilite nel regolamento per la esecuzione della presente legge.

Il Consiglio d'amministrazione si rinnova per metà ogni biennio. La prima rinnovazione si fa per sorteggio.

I consiglieri uscenti non possono essere riconfermati che per una sola volta.

Per la validità delle sedute del Consiglio di amministrazione è necessaria la presenza di almeno cinque membri, e, per quella delle deliberazioni, la maggioranza assoluta dei presenti.

A tutti i membri del Consiglio d'amministra-

zione sono applicabili le incompatibilità stabilite dalle leggi per i funzionari dello Stato; ed in ispecie nessuno di essi può essere, nello stesso tempo, amministratore o consulente di altre Imprese di trasporti o di Società o Ditte che abbiano convenzioni colle ferrovie di Stato, per trasporti, somministrazioni o lavori.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Poichè l'Ufficio centrale ha stabilito tre categorie di membri del Consiglio d'amministrazione, due funzionari delle ferrovie dello Stato, tre alti funzionari dello Stato, e tre cittadini estranei, è necessario, per la rinnovazione, di procedervi separatamente per ciascuna categoria, e stabilire anche regole di conferma e di riconferma diversa. Sicchè io, d'accordo coll'Ufficio centrale, proporrei al Senato questo emendamento, che sostituirebbe i commi 7 e 8 di questo art. 5:

« Il Consiglio d'amministrazione si rinnova separatamente in ciascuna categoria per sorteggio. I funzionari delle ferrovie dello Stato per metà in ogni biennio e possono essere riconfermati (questa rappresenta la continuità dell'Amministrazione). I consiglieri delle altre categorie per un terzo in ciascun anno e non possono essere riconfermati che per una sola volta ».

Mi pare che questo tenga conto delle innovazioni introdotte dall'Ufficio centrale.

SANI, *relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

SANI, *relatore*. Come ha già detto l'onorevole ministro, l'Ufficio centrale accetta questo emendamento, come razionale e più logico.

PRESIDENTE. Allora io pongo ai voti l'emendamento proposto dal Governo d'accordo coll'Ufficio centrale, che verrebbe a sostituire il 5° e 6° comma dell'articolo 5 e sarebbe così concepito:

« Il Consiglio di amministrazione si rinnova separatamente in ciascuna categoria per sorteggio; i funzionari delle ferrovie dello Stato per metà di ogni biennio e possono essere sempre riconfermati; i consiglieri delle altre due categorie per un terzo in ciascun anno e non possono essere riconfermati che per una sola volta ».

Chi approva questo emendamento è pregato di alzarsi.

(Approvato).

Pongo ai voti il complesso dell'art. 5 così emendato. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Approvato).

Art. 6.

Il Consiglio di amministrazione:

1° approva le norme dei singoli servizi e le relative modificazioni;

2° delibera sul progetto di bilancio preventivo, su quello dell'assestamento, e sul conto consuntivo;

3° approva, in relazione ai bisogni dei diversi servizi, la ripartizione dei fondi stanziati in bilancio o autorizzati con leggi speciali;

4° approva i progetti per lavori sulle linee e dipendenze e le provviste di importo superiore a lire 50,000, previo il parere dell'Ispettorato centrale per tutti quelli che oltrepassano l'importo di lire 200,000;

5° approva i contratti ad asta pubblica e a licitazione privata di importo superiore a lire 20,000 e quelli a trattativa privata di importo superiore a lire 5,000, a norma dell'art. 31;

6° autorizza liti attive ed approva transazioni, previo il parere dell'Avvocatura generale erariale nei casi di sua pertinenza, quando il valore dell'oggetto controverso o trasatto superi lire dieci mila.

Il direttore informerà in ogni adunanza il Consiglio delle liti nelle quali l'amministrazione fosse convenuta negli anzidetti limiti di valore, e darà notizia sommaria di quelle di valore inferiore;

7° approva le convenzioni per concessioni di binari di raccordo, per scambi e nolo di materiale mobile, uso di stazioni comuni e servizi cumulativi e di corrispondenza con altre ferrovie ed imprese di trasporti terrestri, marittimi, fluviali e lacuali, nonchè le convenzioni per abbuoni sulle tariffe vincolati a speciali condizioni;

8° approva le convenzioni per servitù temporanea ed approva le vendite e le permuthe di relitti di terreno e altri immobili facenti parte del patrimonio ferroviario, previo il nulla osta dell'Amministrazione demaniale, quando il valore della parte da cedere superi le lire

cinquemila. Di queste vendite e permuthe sarà dato conto nella relazione di cui all'art. 9;

9° delibera sulle proposte delle piante organiche e delle norme riguardanti il personale, salvo quanto è disposto dall'art. 54;

10° delibera le nomine, le promozioni, gli aumenti di stipendio, i collocamenti in disponibilità od in aspettativa e l'esonero definitivo, nonchè la proroga del termine per l'aumento dello stipendio o della paga, la degradazione e la destituzione del personale stabile, salvo quanto è disposto dall'articolo 54;

11° delibera sui ricorsi del personale nei limiti e con le norme stabilite dalla legge e dal regolamento;

12° approva le gratificazioni e i sussidi al personale, quando, secondo il regolamento, eccedano i limiti di competenza del direttore generale;

13° approva le norme relative ad anticipazioni di stipendio o paga al personale;

14° delibera, udite le proposte del direttore generale, le norme per la concessione di facilitazioni per biglietti a prezzo ridotto in occasione di esposizioni, congressi, pellegrinaggi e simili.

15° delibera su tutti gli altri affari che il presidente stimi opportuno di sottoporre al Consiglio, e su qualunque altra proposta di iniziativa del direttore generale o dei consiglieri;

16° delibera, o dà parere, a richiesta del ministro dei lavori pubblici, su ogni altro argomento che interessi il buon andamento dell'amministrazione e del servizio ferroviario.

Le deliberazioni prese in ogni seduta del Consiglio di amministrazione debbono essere trasmesse in copia al ministro dei lavori pubblici non più tardi del giorno successivo. Esse sono esecutorie, salvo il disposto dell'articolo 13. Il Consiglio d'amministrazione comunica col ministro per mezzo del direttore generale.

RATTAZZI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

RATTAZZI. Io avevo chiesto la parola sul comma 4° dove si dice:

« 4° Approva i progetti per lavori sulle linee e dipendenze e le provviste di importo superiore a lire 50,000, previo il parere dell'Ispettorato centrale per tutti quelli che oltrepassano l'importo di lire 200,000 ».

Di questo Ispettorato centrale si parla altre

volte anche nella legge, senza definirne bene la costituzione. Mi diceva ora l'onorevole relatore che vi è un decreto Reale il quale stabilisce le attribuzioni di questo Ispettorato; però nemmeno il decreto Reale lo costituisce in ente separato e ne fa invece, come si dice poi nella legge, un ufficio dipendente dalla Direzione generale. Se noi adopriamo quest'espressione « previo il parere dell'Ispettorato centrale », noi dovremo o dire che questo parere deve essere dato da tutto l'Ispettorato e determinarne le attribuzioni, oppure, se non si vuole imporre con questa disposizione e attribuire carattere di collettività all'Ispettorato, deve essere invece che il parere possa essere di uno o più funzionari che verranno prescelti ed indicati dal direttore generale. Siccome io sono contrario alla costituzione di nuovi uffici, trovando che ve ne sono già anche troppi, e siccome desidero che si mantenga a quest'Ispettorato il carattere dei singoli ispettori che sono alla dipendenza del Ministero e del direttore generale delle ferrovie, vorrei stabilire in questo articolo, che il parere venga richiesto ad uno o a più funzionari dell'Ispettorato. Chieggo perciò che sia modificato l'articolo in questo senso.

BALENZANO, *dell'Ufficio centrale*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà parlare.

BALENZANO, *dell'Ufficio centrale*. Pregherei l'onor. Rattazzi di voler limitare la sua proposta alla cancellazione delle parole « previo il parere » perchè il dire: sentito l'ispettore o quegli che sarà incaricato della direzione generale, sarebbe frase poco corretta in una legge. Si comprende che il direttore generale, prima di deliberare, studi e faccia studiare dai suoi dipendenti, e gli ispettori non sono che suoi dipendenti. L'Ufficio centrale aveva già deliberato di cancellare queste parole; non insistette poi per evitare troppe modificazioni.

Ma in verità è desiderabile la cancellazione di parole che potrebbero far credere alla esistenza di un Ispettorato autonomo, in modo che sia qualche cosa da non potersi toccare. Ora se l'onor. Rattazzi è nell'ordine d'idee che l'Ispettorato non è che un ufficio qualsiasi dell'Amministrazione delle ferrovie di Stato, non c'è che sopprimere le parole « previo il parere dell'Ispettorato centrale » perchè il direttore generale prima di presentare una pro-

posta si rivolgerà a quell'ispettore che crederà più opportuno per averne il parere. Altrimenti bisognerà creare un Ispettorato che sia diverso da quello di cui si parla nell'articolo 7, dove si dice:

« I membri dell'Ispettorato centrale, istituito presso la Direzione generale, hanno funzioni di vigilanza e di consulenza a norma della legge e del regolamento e possono inoltre ricevere altri incarichi dal direttore generale.

« Per le funzioni di consulenza tecnica circa i progetti di maggiore importanza, i membri dell'Ispettorato centrale possono essere costituiti in Commissioni ».

Questo solo è il caso in cui il direttore chiede un parere collettivo, e spetta al regolamento determinare quando i membri dell'Ispettorato sono costituiti in Commissione per le funzioni di consulenza tecnica.

Il sostituire le parole proposte dall'onorevole Rattazzi porterebbe una grande confusione, perchè si limiterebbero quasi i poteri del direttore generale il quale non saprebbe a chi rivolgersi per avere dei pareri. Quindi non c'è da fare che l'una di queste due cose, o cancellare le parole interamente o rimanere secondo la proposta che si legge nell'art. 6, nel caso che credasi che l'Ispettorato abbia esistenza autonoma e indipendente, lo che avrei compreso in un Ispettorato funzionante presso del Ministero, e non presso della Direzione generale.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Effettivamente l'Ispettorato centrale presso la Direzione generale delle ferrovie è qualche cosa di nebuloso, come dice benissimo il relatore, perchè fu creato col Regio decreto 15 giugno 1905, non già come un vero e proprio corpo di Ispettorato, con funzioni collettive e che agli ordini del ministro fosse incaricato di vigilare sull'andamento del servizio ferroviario; no, fu detto nell'art. 3 che « la Direzione generale ha sede in Roma e comprende l'Ispettorato centrale e i servizi centrali ». Era un organo della stessa Direzione generale, la quale quindi controllava se stessa. Nell'art. 4 si disse: « l'Ispettorato centrale ha due sezioni con attribuzioni così distinte; sezione prima: ispezioni

tecniche e sanitarie (esame dei progetti, ispezioni e collaudi per i lavori di maggiore importanza e per la costruzione di nuove linee; esame di nuovi tipi di materiale rotabile, fisso e ausiliario dell'esercizio, esame degli ordinarie sanitari). E poi nella *sezione seconda*: « ispezioni amministrative e disciplinari (ispezioni di ragioneria, di Cassa, di controllo, di prodotti, inchieste amministrative importanti, inchieste importanti riguardanti l'esercizio ». Che cosa ha fatto il nostro disegno di legge?

Il disegno di legge, o per dir meglio, alcune leggi posteriori (ad esempio quella dell'8 luglio 1906, n. 304, dove modifica la composizione del Consiglio superiore dei lavori pubblici) riconoscevano l'esistenza di questo Ispettorato. Che cosa ha fatto il disegno di legge attuale? Non ha mutato menomamente il carattere dell'Ispettorato, perchè si dice nell'art. 7: « I membri dell'Ispettorato centrale, istituito presso la Direzione generale » (dunque è un organo della Direzione generale, non è un corpo messo alla dipendenza del ministro per vigilare sui servizi amministrativi ferroviari, nè un corpo deliberante per sé, e indipendente dalla direzione), « i membri dell'Ispettorato centrale avranno funzioni di vigilanza e di consulenza », (quindi consulenza anche sui progetti) « a norma della legge e del regolamento, e possono inoltre ricevere altri incarichi dal direttore generale.

« Per le funzioni di consulenza tecnica circa i progetti di maggiore importanza, i membri dell'Ispettorato centrale possono essere costituiti in Commissione » (qui comincerebbe una nuova funzione collettiva). « La durata e la competenza di queste Commissioni e l'ammontare del valore dei progetti e degli affari da sottoporre al loro parere sono stabiliti con regolamento speciale ». Diguisachè l'art. 7, pur conservando l'originario carattere di questo Ispettorato, di essere un organo della Direzione, una parte della Direzione, non esclude che venga il regolamento e dia a questo Ispettorato centrale una funzione di organo, di ente collettivo che dà alla Direzione stessa ed al Consiglio pareri sui progetti di maggiore importanza.

Così si spiega questo comma quarto dell'articolo 6 messo in relazione con l'art. 7, in quanto che verrebbe a costituire una garanzia per il Consiglio di amministrazione che il progetto che viene presentato, essendo un progetto

che eccede le 200 mila lire, è stato esaminato dall'Ispettorato, e non viene soltanto dall'ufficio di costruzioni. Ora per evitare che questo organo dell'Ispettorato centrale muti la sua natura, e cessi di essere un organo della Direzione e assuma un altro carattere, si potrà provvedere, in via di regolamento, a disciplinarne meglio le attribuzioni; ma io prego l'onor. Rattazzi a non insistere sul suo emendamento perchè con esso si renderebbe necessario il mutamento dell'articolo 7 il quale è la illustrazione di questo comma 4°.

In altri termini, si è voluto che nei progetti di maggiore importanza vi fosse una garanzia speciale. Quando si tratta di progetti per nuove costruzioni è richiesto il voto del Consiglio superiore dei lavori pubblici, ma quando si tratta di lavori sulle linee, o questi lavori non oltrepassano le 50,000 lire, e allora sono approvati dal direttore generale, o oltrepassano le 50,000 lire e non le 200,000, ed allora sono direttamente approvati dal Consiglio di amministrazione, o si tratta di lavori sulle linee che eccedono le 200,000 lire, e allora li approva il Consiglio, ma dopo sentito il parere del corpo tecnico dell'Ispettorato, che sostituisce in certo qual modo il Consiglio superiore.

Io pregherei quindi l'onor. Rattazzi di non insistere nel suo emendamento. Prometto all'onorevole Rattazzi che delle sue osservazioni si terrà conto nel regolamento, per evitare quella invasione dell'Ispettorato centrale che lo preoccupa, e che credo sia stata la ragione che lo ha mosso a proporre il suo emendamento.

Stia tranquillo: provvederemo a che questo Ispettorato non sconfini, ma resti nei limiti propri come è costituito nell'art. 7.

BALENZANO, *dell'Ufficio centrale*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BALENZANO, *dell'Ufficio centrale*. Io prego l'onorevole ministro di voler evitare l'equivoco che il mandato che si accorda col n. 4 dell'articolo 6 sia qualche cosa di diverso dalle funzioni ordinarie dell'Ispettorato. Pregherei quindi l'onor. ministro di voler consentire che venissero cancellate queste parole per una ragione molto semplice. Nell'art. 7, che è quello che in modo speciale riguarda l'Ispettorato, si dice: « i membri dell'Ispettorato possono essere costituiti in Commissioni. La durata e la com-

petenza di queste Commissioni, e l'ammontare dei progetti e degli affari da sottoporre al loro parere sono stabiliti con regolamento speciale».

Come vede l'onorevole ministro, è demandato al regolamento speciale il determinare il modo e il valore dei progetti per i quali quest'ispettori possono dare il loro parere collegiale. Ora, quando si prescrive nel n. 4 dell'articolo 6 che deve domandarsi il parere dell'Ispettorato centrale per tutti quei progetti che oltrepassano l'importo di lire 200 mila, e poi al n. 7 si dice: che il regolamento determinerà il valore per il quale si richiede il parere di questo Ispettorato, mi pare che vi sia poca coordinazione tra questi articoli che potrebbero ingenerare equivoco, lo che verrebbe tolto se si consentisse la cancellazione delle parole: «previo il parere dell'Ispettorato centrale», ecc. fino alla fine.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. È molto acuta l'osservazione fatta dall'onorevole Balenzano, però lo prego di considerare che egli avrebbe pienamente ragione se fosse meramente facoltativo di domandare o di non domandare il parere; ma per l'art. 7 la costituzione di questo Ispettorato in Commissione non è obbligatoria, perchè l'art. 7 dice:

«Per le funzioni di consulenza tecnica circa i progetti di maggiore importanza i membri dell'Ispettorato centrale possono essere costituiti in Commissione».

Dunque lì si dice: «possono essere costituiti in Commissione», e quando siano costituiti a Commissione, allora il regolamento dice quali siano i progetti che per il loro valore debbano essere mandati a questa Commissione.

Che cosa ha inteso fare l'art. 4? Ha inteso fare qualche cosa di più, cioè rendere obbligatorio il parere dell'Ispettorato centrale costituito in Commissione, quando i progetti superano il valore di L. 200,000. Ecco come si coordinano le due disposizioni dei due articoli. Ad ogni modo però, visto e considerato che il regolamento potrà sempre stabilire quando questo parere debba essere richiesto, io consento nella proposta dell'onor. Balenzano, che appagherebbe anche i desideri espressi dall'onor. Rattazzi, togliendo cioè tutta l'ultima

parte del n. 4 dell'art. 6, dopo le parole «di importo superiore a L. 50,000». Il regolamento dirà poi in qual caso sia da rendere obbligatorio questo parere, e quale sia la somma per la quale esso si debba richiedere.

Questa, mi pare, sia una soluzione radicale che appagherebbe e l'onorevole Balenzano e l'onorevole Rattazzi.

RATTAZZI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

RATTAZZI. Accetto le dichiarazioni fatte dall'onorevole ministro, ma desidero ancora ritornare un momento sulla questione dell'Ispettorato. Nemmeno le parole del ministro mi hanno completamente convinto: mi rimane sempre un dubbio. Finchè lasceremo nella legge la parola generica «ispettorato», rimarrà sempre l'equivoco di aver costituito un ente collettivo dipendente dalla Direzione generale con funzioni speciali; e che questo dubbio rimanga è cosa certa e non lo hanno tolto nemmeno le parole del ministro; anche nell'art. 7^o là dove si dice: «I membri dell'Ispettorato centrale istituito presso la Direzione generale hanno funzioni di vigilanza, ecc.»; si aggiunge in seguito: «Per le funzioni di consulenza tecnica circa i progetti di maggiore importanza i membri dell'Ispettorato centrale possono essere costituiti in Commissione».

Dunque non è che si costituisca un ufficio speciale d'Ispettorato. Sono i singoli ispettori che, volta per volta, per determinate questioni, per disposizioni di regolamento, o per volere del direttore generale, possono essere costituiti in Commissione; ma come ufficio d'Ispettorato non esistono, sono gli ispettori. Lisisto perciò perchè nell'art. 7 si dica non Ispettorato ma ispettori centrali. Con questa riserva accetto le dichiarazioni fatte dal ministro.

PRESIDENTE. Allora il n. 4 dell'art. 6 rimarrebbe così modificato:

«4^o Approva i progetti per i lavori sulle linee e dipendenze e le provviste d'importo superiori a L. 50 mila».

Coloro che approvano questa modificazione, sono pregati d'alzarsi.

(Approvato).

Ora metto ai voti l'intero art. 6 con questa modificazione. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Approvato).

Art. 7.

La Direzione generale ha sede in Roma. Però taluni servizi ed uffici dipendenti possono risiedere in altre città del Regno

La ripartizione ed il raggruppamento dei servizi della Direzione generale sono determinati per decreto Reale, previo parere del Consiglio di amministrazione.

I membri dell'Ispettorato centrale, istituito presso la Direzione generale, hanno funzioni di vigilanza e di consulenza a norma della legge e del regolamento e possono inoltre ricevere altri incarichi dal direttore generale.

Per le funzioni di consulenza tecnica circa i progetti di maggiore importanza, i membri dell'Ispettorato centrale possono essere costituiti in Commissioni. La durata e la competenza di queste Commissioni, e l'ammontare del valore dei progetti e degli affari da sottoporre al loro parere sono stabiliti con regolamento speciale.

RATTAZZI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

RATTAZZI. Al primo comma è detto: « La Direzione generale ha sede in Roma. Però taluni servizi, ed uffici dipendenti possono risiedere in altre città del Regno ». Io proporrei di sopprimere questo secondo inciso e sostituirlo con queste parole: « Sono alla sua dipendenza gli ispettori centrali e le Direzioni compartimentali ». Con questo si toglierebbe l'equivoco dell'Ispettorato (trattandosi poi in seguito sempre degli ispettori) e sarebbe una volta per sempre definita questa questione.

GIANTURCO, ministro dei lavori pubblici. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

GIANTURCO, ministro dei lavori pubblici. Il secondo periodo del 1° comma dell'art. 7 non ha lo scopo che ha additato il senatore Rattazzi. È accaduto, per esempio, che il servizio del mantenimento e dei lavori non si sia potuto trasferire a Roma, ma dovrebbe impiantarsi a Bologna. Come vede, onor. Rattazzi, qui abbiamo un servizio centrale che non è al centro; per ciò si è voluto che la facoltà di tale residenza fuori di Roma risultasse dalle disposizioni della legge. Quanto all'Ispettorato centrale io credo che, per verità, se qualche equivoco può

sorgere, esso sorge dal decreto Reale del 15 luglio 1905, perchè quel decreto Reale, di cui ho dato lettura all'art. 4, pare che accenni all'Ispettorato centrale come ad un corpo collettivo, cui si dà incarico di fare sistematiche ispezioni tecniche, amministrative, sanitarie, sull'andamento dell'azienda, di esaminare progetti ecc.

Ciò effettivamente non è. L'Ispettorato centrale è un organo dell'amministrazione come i Servizi e le Direzioni compartimentali, e come nessuno dirà che il servizio del traffico o quello della manutenzione, costituiscano un ente collettivo deliberante, al di sopra della Direzione generale, così ciò non potrà supporre per l'Ispettorato centrale.

L'articolo, proprio studiatamente, parla sempre di *membri* dell'Ispettorato centrale: non si parla cioè di un Ispettorato per sé deliberante o incaricato di invigilare, si tratta bensì di membri dell'Ispettorato, ai quali potranno dall'Amministrazione esser devolute speciali funzioni, come ai membri del servizio, mantenimento del servizio traffico, del servizio costruzioni e via dicendo. Di guisa che mi pare che questo articolo 7 abbia il merito di chiarire, anzi di abrogare il decreto del 15 luglio 1905, perchè mentre quello può sembrare accenni ad un'azione deliberante collettiva, questo parla invece di un'azione individuale dei singoli membri, che potrà trasformarsi in azione collettiva, sempre d'ispezione e di consulenza, unicamente nei casi in cui l'Amministrazione costituisca una Commissione, chiamando a comporla quei membri che ritenga più adatti allo scopo.

Credo che il testo dell'art. 7 risponda quindi al desiderato del senatore Rattazzi.

SANI, relatore. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SANI, relatore. Io non soggiungerò che poche parole: la questione fu a lungo dibattuta anche in seno all'Ufficio centrale, ma con tutta la buona volontà nostra, del ministro e del collega senatore Rattazzi fu trovata insolubile. Quando ho detto che quest'ufficio è una nebulosa, è inutile, ho detto tutto, noi possiamo discutere una mezza giornata, ma non arriveremo mai a concretare qualche cosa di serio.

La miglior cosa quindi è di lasciare al ministro, come è detto nella nostra relazione, di provvedere o col regolamento approvato per

decreto Reale, se sarà possibile, o se no, quando verrà (e non aspetteremo molto) un altro disegno di legge che tolga di mezzo ogni questione.

PRESIDENTE. Insiste il senatore Rattazzi nel suo emendamento?

RATTAZZI. Non insisto.

PRESIDENTE. Allora pongo ai voti l'art. 7 nel testo che ho letto.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Approvato).

Art. 8.

Il direttore generale, su conforme deliberazione del Consiglio di amministrazione, propone al ministro dei lavori pubblici:

a) il progetto di bilancio di previsione dell'azienda, le successive variazioni ed il conto consuntivo;

b) la proposta di prelevamento di somme dal fondo di riserva per spese impreviste di cui all'art. 24;

c) i provvedimenti e le proposte concernenti modificazioni alle condizioni dei trasporti e alle tariffe;

d) i progetti dei lavori per i quali occorre la dichiarazione di pubblica utilità a senso dell'articolo 76.

(Approvato).

Art. 9.

Il direttore generale, previa l'approvazione del Consiglio d'amministrazione, presenta al ministro dei lavori pubblici una relazione annuale da allegarsi al bilancio di previsione, su tutto l'andamento dell'azienda, nella quale sia data ragione dei contratti importanti (stipulati, e delle deliberazioni in materia di condizioni di trasporto e di tariffe e siano posti in evidenza i prodotti e le spese, e indicate le modificazioni che lo studio e l'esperienza suggeriscano di apportare all'azienda.

(Approvato).

Art. 10.

Spetta al direttore generale:

a) ordinare le spese nei limiti del bilancio approvato e nei modi stabiliti dalle leggi e dai regolamenti;

b) dare esecuzione alle deliberazioni del Consiglio d'amministrazione;

c) rappresentare l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, a tutti gli effetti giuridici verso i terzi, salvo la disposizione dell'art. 12, n. 1, e dell'art. 872 del Codice di commercio;

d) approvare, in linea tecnica e finanziaria, progetti di lavori d'importo non superiore a lire cinquantamila e non richiedenti espropriazioni;

e) autorizzare la esecuzione dei lavori, delle provviste e delle spese cui si riferiscono le assegnazioni approvate dal Consiglio d'amministrazione;

f) approvare i contratti per lavori e provviste ad asta pubblica e licitazione privata fino a lire ventimila e per lavori e provviste a trattativa privata fino a lire cinquemila;

g) approvare la esecuzione dei lavori in economia ed a cottimo compresi nelle assegnazioni;

h) autorizzare liti e approvare transazioni, quando il valore dell'oggetto controverso non superi le lire diecimila, previo il parere dell'Avvocatura erariale quando si tratti di transazioni in cause relative ad immobili patrimoniali e il valore della causa superi la competenza pretoriale;

i) approvare corse a prezzo ridotto e la concessione di facilitazioni per treni in occasione di feste, fiere e simili;

l) approvare le proposte per il conferimento di premi speciali, e le gratificazioni ed i sussidi al personale, che non raggiungono la competenza del Consiglio d'amministrazione a termini del regolamento per la esecuzione della presente legge;

m) autorizzare, nei casi d'urgenza, l'incominciamento dei lavori e delle provviste già deliberate dal Consiglio di amministrazione, anche in pendenza dell'approvazione e registrazione dei relativi contratti; e prendere altri provvedimenti necessari per garantire la continuità e sicurezza dell'esercizio, salvo a chiedere la sanzione del Consiglio d'amministrazione nella prima adunanza;

n) ordinarne quant'altro sia necessario per i bisogni dell'azienda e non richieda l'intervento nè del Consiglio d'amministrazione, nè del ministro dei lavori pubblici.

Il direttore generale informa, nei termini sta-

biliti dal regolamento, il ministro ed il Consiglio d'amministrazione degli atti più importanti, e dà notizia sommaria degli altri compiuti in dipendenza delle sue attribuzioni e facoltà.

Su conforme parere del Consiglio di amministrazione, e coll'approvazione del ministro, potranno essere dal direttore generale delegate temporaneamente alcune delle sue facoltà ad altri funzionari dipendenti.

Il direttore generale potrà, con parere favorevole del Consiglio, proporre al ministro taluni funzionari, in numero non maggiore di quattro, che abbiano incarico di presiedere all'azione di parecchi servizi col titolo di direttori aggiunti, e fra essi potranno essere designati uno o due che abbiano ad assumere le veci del direttore generale in caso di assenza od impedimento.

RATTAZZI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

RATTAZZI. Nell'ultimo comma di questo articolo è detto che: il direttore generale potrà, col parere favorevole del Consiglio, proporre al ministro taluni funzionari, in numero non maggiore di quattro, che abbiano incarico di presiedere all'azione di parecchi servizi col titolo di direttori aggiunti, e fra essi potranno essere designati uno o due che abbiano ad assumere le veci del direttore generale in caso di assenza od impedimento.

Ora mi pare che chi deve sostituire il direttore generale non possa essere altro che un vicedirettore. Perché lasciare la facoltà al direttore generale di scegliere fra i due chi debba sostituirlo? È il caso che si incorra in qualche inconveniente. Infatti se egli chiamerà il meno anziano si troverà di fronte a chi ne avrà risentimento. Se invece sceglierà chi è meno capace, il servizio ne avrà danno.

Le attribuzioni del direttore generale devono essere accolte da un solo vicedirettore, il quale deve esser designato dal ministro, che ha la responsabilità di tutto il servizio e deve scegliere il personale più adatto a questo grave ufficio.

SANI, *relatore*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SANI, *relatore*. Io credo che questo articolo abbia bisogno di qualche schiarimento perché forse è un po' troppo conciso.

Si è già detto nell'altro ramo del Parlamento che la questione della possibilità è una cosa che in una legge non può stare. La legge deve disporre chiaramente quello che si deve fare e quello che non si deve fare.

Ma noi abbiamo creduto, per le ragioni già accennate, di non far troppi cambiamenti in questa legge. Qui dunque si tratta della facoltà di proporre 4 direttori aggiunti. Qual'è la loro funzione? Qui l'articolo non parla troppo chiaramente, ma ad ogni modo si capisce quali dovrebbero essere le attribuzioni di questi direttori aggiunti. Alcuni di essi dovrebbero raggruppare sotto la loro direzione e dipendenza alcuni degli uffici della Direzione generale che come tutti sanno sono 13 e altri dovrebbero sostituire il direttore generale.

Da principio anche noi dell'Ufficio centrale abbiamo fatto la stessa osservazione che ora fa l'onor. Rattazzi e abbiamo detto: quando il direttore generale ha un vicedirettore generale è più che sufficiente per l'andamento del servizio.

E si voleva correggere la legge in questo senso, ma poi si è pensato che le due grandi branche del servizio ferroviario, oggi ed anche per molti anni ancora, sono da una parte l'esercizio e dall'altra le costruzioni. Ed allora abbiamo creduto opportuno di lasciare impregiudicata la questione della nomina di uno o due vicedirettori generali, perchè secondo i bisogni del servizio si poteva metterne uno per sostituire il direttore generale, in tutto ciò che riguarda l'esercizio, ed un altro per sostituire il direttore generale in tutto ciò che riguarda le costruzioni.

Quindi non abbiamo da cambiare nulla in questo articolo. Resterebbero altri due; per me la legge dice che non possono essere più di quattro; i quali due dovrebbero concentrare i 13 servizi. Del resto abbiamo esempi anche nel demanio, ad esempio, che oltre al direttore generale ha due vicedirettori generali.

Abbiamo creduto che sia bene di nulla mutare, tanto più che siamo sempre nel periodo di esperimento. Ora il ministro ed il direttore generale vedranno se sia il caso, io credo di no, di concentrare nella stessa Direzione generale parecchi servizi sotto l'azione di uno solo, perchè sarebbe come avere in un Ministero 7 od 8 divisioni e nessuna direzione gene-

rale. Poi con la pratica del servizio si vedrà cosa potrà farsi.

La facoltà c'è di farne quattro, la distribuzione del lavoro e delle attribuzioni credo sia opportuno lasciarla al regolamento.

RATTAZZI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

RATTAZZI. Se v'è persona che desideri che il direttore generale delle ferrovie abbia le maggiori possibili facoltà, perchè davvero quell'Amministrazione abbia un carattere autonomo, sono proprio io. Ma qui andiamo troppo agli estremi. Si dà facoltà al direttore generale di designare i due vicedirettori...

FINALI. No, designarli al ministro.

RATTAZZI... Se è una semplice proposta è inutile attribuire la facoltà per legge. Quindi, o sopprimere l'ultimo inciso e lasciare che il vicedirettore generale sia l'ispettore generale, o l'altro funzionario più anziano...

SANI. Si dice: proporre, non nominare.

RATTAZZI... Ma che bisogno ha il ministro che il direttore generale gli faccia questa designazione? Il ministro ha questa facoltà in sé, senza bisogno di designazione. Quindi io lascerei l'ultimo inciso « il vicedirettore generale sarà designato dal ministro o sarà il funzionario più anziano ». Ma dire uno o due vicedirettori, è cosa che creerà equivoci e porterà danno al buon andamento dell'Amministrazione.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Questo articolo trae occasione dal lavoro immane dal quale è oppresso il direttore generale. Io non avrò bisogno di spendere molte parole per persuadere il Senato che l'ufficio di direttore generale delle ferrovie è talmente gravoso che riesce proprio superiore alle forze di un solo uomo; si tratta di governare una rete di 14 mila km. con 128,000 agenti. Era dunque naturale provvedere a mettere quest'uomo nelle condizioni di poter dirigere la sua azienda, tracciandone le grandi linee e segnando i criteri generali, senza perder la giornata in tanti dettagli che egli non può assolutamente seguire. Allora, con questo articolo 10, si è fatto quello a cui non aveva provveduto la legge del 22 aprile, si è data facoltà al direttore gene-

rale di raggruppare e delegare alcune sue funzioni, e solo egli è giudice di questa sua delegazione. Gli si è data facoltà poi non di nominare, ma di proporre al ministro la nomina (perchè si tratta di posti direttivi, onde la responsabilità del ministro non può escludersi) di non più di quattro direttori aggiunti, col voto favorevole del Consiglio di amministrazione.

Nominati questi quattro direttori aggiunti, che potranno essere, oppure no, proposti dal direttore generale d'accordo col Consiglio, secondo che egli lo crederà utile o meno nello interesse dell'azienda, occorre però sempre determinare chi, in caso di assenza o di impedimento, debba sostituire il direttore generale. Anche per questo incarico si è lasciata al direttore la facoltà della designazione del funzionario da nominarsi.

Era da escludersi che il direttore generale potesse nominarne due? È parso doversi rimettere al direttore generale anche perchè, come ha accennato l'onor. relatore, il servizio ferroviario è nettamente distinto in due grandi branche: l'esercizio propriamente detto ed i lavori e costruzioni.

Ed allora perchè mai impedire al direttore generale di designare due vicedirettori generali, l'uno per la parte dell'esercizio, l'altro per quella dei lavori, che lo sostituiscano in caso di assenza od impedimento? Perchè impedire al direttore generale, che è il relatore nato del Consiglio di amministrazione, di far intervenire al Consiglio, se si tratti di costruzione di nuove ferrovie, il direttore aggiunto, preposto al ramo delle costruzioni, e se si tratta di riferire, sia pure nella medesima tornata, al Consiglio sopra questioni del mantenimento e del traffico, di mandare un altro direttore aggiunto che si sia occupato di questo?

A noi è parso doversi lasciare questa ampia facoltà al direttore generale, che si varrà di questa, come di altre facoltà potestative date in questa legge, perchè non abbiamo creduto per l'ordinamento amministrativo e tecnico dell'azienda dover qui, con precetto troppo rigido, determinare il meglio da farsi ed abbiamo lasciato in tanti punti, oltre di questo, all'esperienza ed all'avvenire il determinare con maggior opportunità quello che meglio giovasse all'azienda.

Sarà il direttore generale che giudicherà meglio se convenga nominare uno solo oppure due vicedirettori per la eventuale sua sostituzione.

Quindi spero che il senatore Rattazzi troverà esaurienti queste spiegazioni e non vorrà insistere.

RATTAZZI. Non ne sono convinto, ma non insisto.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Devo poi, per conto mio, domandare un chiarimento all'Ufficio centrale il quale ha modificato la lettera *h* di questo articolo.

Mentre il progetto ministeriale richiedeva la deliberazione del Consiglio d'amministrazione, solo quando si fosse trattato di autorizzare liti *attive*, in cui l'Amministrazione delle ferrovie fosse stata attrice in giudizio, l'Ufficio centrale ha creduto di sopprimere questa limitazione, dicendo che, in ogni caso, quando si tratti di autorizzare liti, ove l'oggetto controverso superi 10 mila lire, occorra l'autorizzazione del Consiglio d'amministrazione.

Il progetto ministeriale era informato al concetto che, quando l'Amministrazione dovesse promuovere una lite, doveva essere autorizzata, ma nei casi in cui fosse convenuta, e non dipendesse da lei impedire la lite, ma dovesse unicamente difendersi, non occorre autorizzazioni, ma il direttore generale era obbligato soltanto ad informare il Consiglio d'amministrazione della pendenza della lite e dei provvedimenti da lui dati per le difese.

BALENZANO. Così è rimasto.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Questa seconda parte è rimasta, ma intanto è stata cancellata la parola *attive*, e perciò io domando: se l'Amministrazione ferroviaria venga chiamata in giudizio come convenuta, e non vi sia stato tempo a promuovere la deliberazione del Consiglio d'amministrazione, crede il Senato che essa avrà diritto di nominare il suo procuratore e costituirsi in causa per difendersi?

Non vorrei che questa soppressione venisse interpretata nel senso di dover aspettare l'autorizzazione del Consiglio per difendersi.

Evidentemente una Direzione compartimentale od un capo stazione, validamente citati a norma dell'art. 872 del Codice di commercio,

credo che debbano provvedere subito alla difesa dell'Amministrazione.

Su questo punto io pregherei l'Ufficio centrale di essere esplicito, poichè, è vero che vi è un termine di 40 giorni, perchè è imposto prima il reclamo amministrativo, ma questo soltanto quando si tratta di inadempienza delle condizioni di trasporto, ma per tutte le altre liti non vi è questo termine, perciò è necessario che si chiarisca bene se questi funzionari hanno il diritto di difendersi, per mezzo dei legali dell'Amministrazione sul luogo, senza l'autorizzazione del Consiglio d'amministrazione.

Ben inteso che anche con un telegramma debbono avvertirne il direttore generale, perchè è giusto che egli sappia di una lite mossa alla sua Amministrazione.

BALENZANO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

BALENZANO, *dell'Ufficio centrale*. Abbiamo per le liti una doppia disposizione: una è quella che richiede l'autorizzazione del Consiglio di amministrazione, ed è quella che è rimasta, secondo la proposta del Ministero per le sole liti attive come è detto all'art. 8. Quanto al direttore generale, egli dovrebbe autorizzare tutte le liti, sia attive che passive, e l'articolo, di cui discutiamo ora, riguarda il potere del direttore generale il quale non è possibile che ignori che i suoi dipendenti chiamati in giudizio, resistono colle loro difese. Sarebbe strano che in un'Amministrazione come questa si dovesse sostenere un giudizio senza che il direttore generale ne fosse informato.

Il ministro ha creduto che qui si parlasse del Consiglio d'amministrazione e non è così. Per il Consiglio d'amministrazione abbiamo accettato la sua proposta che limita le autorizzazioni alle liti attive. Qui dove si tratta del direttore generale si dice che deve autorizzare tutte le liti.

Date queste spiegazioni, credo che l'onor. ministro possa essere d'accordo coll'Ufficio centrale che cioè il direttore generale, deve autorizzare tutte le liti attive e passive, salve le opportune delegazioni, di cui al penultimo comma dello stesso art. 10.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Lo schiarimento dato dal senatore Balenzano attenua l'importanza della mia osservazione, poichè giustamente egli notava che quanto al Consiglio di amministrazione esso ci è per le liti più gravi, quindi per le liti passive il diritto di difendersi è riconosciuto, ma in quanto a questa seconda parte il senatore Balenzano dice: il direttore generale deve essere sempre informato; e anche quando si tratti di lito in cui l'Amministrazione è convenuta, deve dire la sua parola. Ora a prescindere dalla considerazione, che egli, non essendo giureconsulto, difficilmente potrà dire la sua parola in materia di liti, vorrei che fosse ben chiaro questo punto: che l'autorizzazione alle liti, anche quando l'Amministrazione è convenuta, abbia luogo ogni qualvolta il valore della causa superi la competenza del pretore. Domando se è questo il concetto dell'Ufficio centrale perchè, altrimenti, coi termini abbreviati, se si tratta di causa di competenza del pretore, non ci è tempo nemmeno di darne notizia al direttore generale, a meno che non si faccia per telegrafo; il che non può permettere un esame coscienzioso dei fatti della causa. Io credo che difficoltà ne avremo anche con questo temperamento dell'Ufficio centrale; oppure bisogna ammettere che nei casi di urgenza non occorre di chiedere l'autorizzazione del direttore generale.

Nè si comprende poi, perchè debba sempre intervenire il direttore generale, quando c'è l'ufficio legale presso la Direzione compartimentale che potrà vedere quello che debba farsi; altrimenti ritengo che si andrà incontro a difficoltà gravi di carattere pratico.

SANI, *relatore*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SANI, *relatore*. Mi pare che le apprensioni dell'onorevole ministro siano un po' eccessive perchè un'Amministrazione citata si deve difendere, ma molte volte ha interesse a non difendersi perchè si sa che sarebbe una lite temeraria e allora è meglio non farla per non pagare le spese e i danni.

I dubbi dell'onor. ministro son facilmente mediabili perchè, in questi casi, io credo che, anche coi termini abbreviati, ci sia il tempo di interpellare il direttore generale, ma in ogni caso l'onor. ministro insegna a me, che non

ho mai fatto il patrocinatore, che noi coi rinvii possiamo guadagnare quanto tempo ci vuole per poter sentire il direttore generale e anche il ministro se occorre; per conseguenza mi pare di poter asserire che non vi è pericolo alcuno in quella disposizione. Ad ogni modo se si vuol dire che tutte le volte che l'Amministrazione è convenuta debba assolutamente andare in giudizio, è meglio lasciare le cose come sono.

BALENZANO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BALENZANO, *dell'Ufficio centrale*. Io desidero di sapere chi deve autorizzare le liti se vuoi negare tale potere al direttore generale, cioè il rappresentante di questa Amministrazione che per amore di frasi si è voluta definire autonoma, per quanto l'autonomia sia distrutta dal primo all'ultimo articolo, lo che io approvo. Ora o attore o convenuto, è il direttore generale che deve autorizzare le liti, salvo che tale facoltà per legge ad altri si accordi, non potendosi ammettere che qualsiasi agente citato si debba sentire autorizzato a litigare.

Si prevede un'urgenza in cui il direttore generale non può essere neppure col telegrafo avvertito di una lite promossa. Questa è una ipotesi che l'onor. ministro dovrà convenire che non si verificherà quasi mai e si capisce che al caso il direttore compartimentale o altro agente assumerà la responsabilità in tali casi urgenti.

Le leggi si fanno per i casi ordinari e siccome il direttore generale è colui che ha la responsabilità dell'amministrazione non può non intervenire con la sua autorizzazione. D'altronde prego l'onor. ministro di esaminare se questa autorizzazione del direttore generale, o meglio del suo ufficio, non sia utile freno a sostenere liti che si dovrebbero evitare. Intervenendo la parola del capo dell'Amministrazione le liti temerarie possono eliminarsi, quindi pregherei l'onor. ministro a non creare ostacoli all'articolo come è formulato dallo Ufficio centrale, che è ispirato al doppio concetto di proibire liti ingiuste e dispendiose, e tenere ferma nel direttore generale la rappresentanza dell'Amministrazione in giudizio.

FINALI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FINALI, *presidente dell'Ufficio centrale*. Domando licenza al Senato di aggiungere alle osservazioni fatte dai miei onorevoli colleghi Sani e Balenzano una considerazione che ha avuto importanza innanzi l'Ufficio centrale, allorché risolvette sopprimere quell'aggettivo. Si discusse lungamente su questo argomento; e una delle ragioni determinanti fu la considerazione, che nella legge comunale e provinciale espressamente è detto che il Consiglio comunale deve autorizzare l'Amministrazione tanto a promuovere liti quanto a sostenere liti.

Se non fosse stato lo scrupolo che abbiamo avuto di emendare il meno possibile il disegno di legge, forse avremmo introdotto in questo alinea una locuzione simile a quella della legge comunale e provinciale; ma a noi è parso che qualcuno debba avere la responsabilità di aver ordinato di sostenere una lite passiva.

Mi pare che in fondo non ci sia dissenso fra l'onor. ministro e noi, e che la soppressione da noi proposta in questo comma che riguarda il direttore generale, mentre nulla abbiamo mutato nei riguardi del Consiglio di amministrazione, possa essere consentita e concordata.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Non per insistere nella mia proposta, ma solo perchè la responsabilità dell'Amministrazione è grave, desidero di sapere chiaramente il pensiero del Senato per poterlo poi tradurre in regola efficace ed in disciplina sicura dell'azione amministrativa. Io mi sono domandato se la regola invocata dall'illustre presidente dell'Ufficio centrale, cioè che non sia da fare distinzione fra liti attive e passive, siccome nessuna ne fa la legge comunale e provinciale per gli enti locali, possa applicarsi anche alla Direzione delle ferrovie.

Ma il paragone non può reggere, poichè noi siamo in presenza di un'azienda, il cui carattere industriale è indiscutibile; un Consiglio comunale può procedere con tutte le forme rigorose, lente, pesanti; ma non si può comprendere che questo faccia un'Amministrazione ferroviaria che deve rapidamente provvedere ad eliminare queste malattie organiche che sono le liti. E mi sono domandato: l'articolo 12 del disegno di legge, a proposito delle Direzioni

compartimentali, dice che i capi di compartimento approvano le transazioni e risolvono i reclami ecc. ecc. secondo le norme stabilite dal Consiglio di amministrazione.

Ora, come mai questi direttori compartimentali hanno facoltà di transigere, mentre se si tratta di una causa, sia pure di 200 lire, hanno bisogno di far sapere al direttore generale che c'è questa causa in cui sono convenuti? Questo mi pare faccia ritardare gravemente tutti i movimenti dell'azienda, perchè richiede che in ogni caso si arrivi alla Direzione generale, e ciò è grave dal punto di vista pratico; mentre a me pare che bastino quegli organismi minori, disseminati nei minori centri, per decidere se sia più opportuno difendersi o transigere. Il senatore Sani dice: Voi avvocati la sapete lunga e trovate modo di aver dei differimenti.

È vero, tante volte è possibile, ma tante volte no, e soprattutto quando l'avversario sa che la pubblica Amministrazione, che purtroppo è quella che talvolta sconta gli altrui peccati, non è pronta, non è in grado di difendersi. Allora si insiste, perchè si neghi il differimento, e non mancano gli eroi, a buon mercato, che credono di fare il loro dovere mostrando la loro indipendenza di carattere, mancando di rispetto ad ogni pubblica Amministrazione.

Tutto questo riuscirà utile all'Amministrazione ferroviaria per snodarla e renderla più agile e più semplice? Ne dubito! Ma il mio dubbio è sempre su quel punto semplicissimo.

Se è convenuta in giudizio l'Amministrazione ferroviaria innanzi ad un qualunque pretore del Regno per 300 lire o innanzi al tribunale per 1600 lire, per una questione che non è di trasporti, e la Direzione convenuta non crede di poter transigere o non c'è l'istanza di transazione, deve in ogni caso rivolgersi alla Direzione generale, e attendere il suo beneplacito per potersi costituire in giudizio?

Questo è un dubbio sul quale desidero di essere illuminato. Se il Senato mi dirà che si deve venir sempre alla Direzione generale, che vi è così grande interesse che ogni causa debba giungere a Roma, dove il direttore generale è illuminato meglio che i direttori compartimentali, e allora non vedo come possa conciliarsi tutto ciò con la facoltà di transigere data al direttore compartimentale.

Se l'Ufficio centrale crede di mantener fermo

questo testo, bisogna almeno dire che nei casi di urgenza si abbia il diritto di intervenire, altrimenti la mancanza di autorizzazione può, come per i comuni, per i minori, per le donne maritate, costituire una ragione perchè si eccepisca in giudizio: voi non potete parlare perchè non siete autorizzati. Questo porterebbe un intralcio grave all'Amministrazione, tanto più che l'art. 765 del Codice di commercio stabilisce la competenza del magistrato della stazione dove il rapporto giuridico si è costituito e quindi parrebbe contraddittorio stabilire la competenza locale, e poi voler per l'autorizzazione, in ogni caso, arrivare al centro. Questo non farà che moltiplicare tutta quella carta scritta che si accumula nei nostri uffici e non giova all'Amministrazione. Del resto io darò le istruzioni che rispondano allo spirito animatore del concetto del Senato.

ROSSI LUIGI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ROSSI LUIGI. In questo dibattito io mi associo cordialmente all'onor. ministro. Il sistema dell'Ufficio centrale potrebbe passare in una sola ipotesi, quando cioè tutte le citazioni a convenire in giudizio l'Amministrazione delle ferrovie facessero capo al direttore generale. Ma l'onor. ministro ha già avvertito come per contese che si attengono a contratti di trasporto, fornitura di vagoni, consegne di merce ed altro, la citazione è notificata al capo stazione. Ora, se vi sieno casi urgenti, in cui sia urgente la difesa, come sarà possibile provvedervi, se si dovrà attendere l'ordine del direttore generale?

Chi abbia pratica di queste materia, e svolga la sua vita professionale nei dibattiti giudiziari, deve dire che è impossibile che possa presidiare la pubblica Amministrazione il sistema suggerito dall'Ufficio centrale.

Poco fa l'onor. Finali assimilava questa materia al caso di contese concernenti i comuni, e diceva che il sindaco deve essere autorizzato dal Consiglio comunale.

È vero; ma è anche vero che il sindaco, nei casi di urgenza, agisce *illico et immediate*, ed aspetta poi la ratifica del Consiglio comunale; la sua azione non è inceppata da un difetto di giurisdizione, come questo che vuolsi infliggere a tutte le Amministrazioni locali della grande azienda ferroviaria.

Quindi mi associo alle raccomandazioni del ministro e prego l'Ufficio centrale di non insistere nei suoi atteggiamenti. Vado anche più in là: credo eccessiva anche la restrizione messa dall'onor. ministro, laddove si stabilisce che le liti attive debbano essere autorizzate dal direttore generale. Se fosse possibile dire che nei casi di urgenza anche le autorità locali possono iniziare gli atti, salvo a riferirne o avere la ratifica, sarebbe opportuno.

Certo ha ragione l'onorevole ministro quando dice: col sistema dell'Ufficio centrale non è presidiato l'interesse della pubblica Amministrazione.

BALENZANO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BALENZANO, *dell'Ufficio centrale*. L'onorevole ministro invoca per le liti quanto è stabilito per le transazioni. Mentre l'art. 10 dà al direttore generale l'autorizzazione di approvare le transazioni senza alcun limite, l'art. 12 dà facoltà alle Direzioni compartimentali di approvare le transazioni, secondo norme stabilite dal Consiglio di amministrazione e dalla Direzione generale. Cosicché dal modo come sono concepiti questi articoli in materia di transazione, pare che la competenza sia una volta del direttore generale ed un'altra volta delle Direzioni compartimentali secondo norme di regolamento. Ora, intenderei che ai direttori compartimentali si concedesse anche il diritto di autorizzare le liti, e si avrebbe un parziale decentramento che non potrebbe essere che lodato da tutti. Ma mentre coll'art. 10 si parlerebbe solo di liti attive, nessuna disposizione indica chi deve autorizzare le liti passive.

Ora questo non è possibile. Credo che anche un capo stazione che sia citato abbia il dovere di difendersi, ma deve informare il direttore generale o compartimentale, di cui deve intervenire l'autorizzazione.

Epperò, o coordinandosi gli art. 10 e 12, si affidi ai direttori compartimentali di autorizzare le liti ed approvare le transazioni secondo le norme stabilite dalla Direzione generale o dal Consiglio di amministrazione, ovvero si rimetta al regolamento il modo col quale è ad altri delegata la facoltà del direttore generale di autorizzare tutte le liti.

Com'è il progetto di legge, mentre il direttore generale autorizza le liti attive, non si

trova chi autorizzi le liti passive; quindi affderei all'onor. ministro, almeno nel regolamento, di proporre il sistema che crede più conveniente per disciplinare l'autorizzazione alle liti, anche passive.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Come diceva prima, l'articolo 872 del Codice di commercio dice che « le azioni derivanti dal contratto di trasporto possono proporsi innanzi all'autorità giudiziaria del luogo in cui risiede un rappresentante del vettore e, se si tratti di strade ferrate, innanzi all'autorità giudiziaria del luogo di partenza o quello di arrivo.

« A quest'effetto le disposizioni dell'articolo 375 si applicano all'agente ferroviario preposto alla stazione ».

Dunque il diritto comune stabilisce la competenza locale della stazione di partenza o d'arrivo. Questa osservazione mostra l'inconveniente a cui si va incontro col richiedere, in ogni caso, l'autorizzazione del direttore generale.

Ma, osserva il senatore Balenzano, voi venite qui al direttore generale per le transazioni.

Per verità, il concetto della legge mi pare diverso: se si tratta di liti attive o di transazioni che superino le 10 mila lire, la competenza è del Consiglio d'amministrazione; se si tratta invece di transazioni o di liti, che non superino le 10 mila lire, la competenza è del direttore generale; ma anche in questo caso il Consiglio di amministrazione e il direttore generale possono delegare alla Direzione compartimentale il potere di fare transazioni...

BALENZANO. Fate questo anche per le liti.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Io voglio dimostrare che non c'è contraddizione nel testo della legge.

All'articolo 12, § 8, si dice che « le Direzioni compartimentali approvano transazioni e risolvono reclami, provocano il rimborso di tasse, ecc. secondo le norme stabilite dal Consiglio di amministrazione e dalla Direzione generale »; non si è voluto stabilire per legge, perchè può accadere che la Direzione generale possa dare ad una Direzione compartimentale, perchè la crede più idonea, dei poteri maggiori che non ad un'altra. Dunque si è rimessa al direttore

generale e al Consiglio di amministrazione la determinazione dei casi in cui si possono fare queste transazioni.

Osserva l'onor. Balenzano, che non si è determinato chi debba autorizzare le liti passive. Io ringrazio l'onor. Rossi di esser venuto in mio aiuto: il Senato sa che quando si tratta di liti passive, la condizione è molto diversa: dipende da me di fare o non fare una causa, ma non di rispondere o meno il giorno in cui sono convenuto. Il solo dubbio è quello sollevato dell'illustre Presidente dell'Ufficio centrale quando ha detto: che non si è obbligati a fare la causa, ma si può transigere la lite. È una osservazione capitale; e la legge, se avesse imposto di definire giudizialmente in ogni caso liti passive, avrebbe fatto cosa enorme. Ma la legge non ha ordinato nulla di simile; essa ha lasciato all'apprezzamento del Consiglio d'amministrazione, se il valore supera le L. 10,000, del direttore generale, se è al disotto di tale cifra, o del capo del compartimento, di decidere se convenga meglio presentarsi innanzi al magistrato, o transigere la lite. Sotto tutti i riguardi mi pare perciò che il sistema della legge sia armonico. Rimane a determinare nel regolamento quali siano le garanzie perchè, nella scelta fra queste due vie, vi sia chi guardi alla convenienza di appigliarsi all'una piuttosto che all'altra, quantunque il transigere non sia soltanto nelle mani dell'Amministrazione, poichè bisogna che consenta pure l'altra parte. In ogni modo io posso assicurare l'Ufficio centrale e il Senato che in sede di regolamento saranno disciplinate, con opportune norme, le garanzie necessarie perchè non si facciano liti inconsulte e, quando sia possibile, si transiga.

PRESIDENTE. L'Ufficio centrale accetta la proposta che si ritorni al testo ministeriale?

FINALI, *presidente dell'Ufficio centrale*. Attese le dichiarazioni fatte dall'onorevole ministro che nel regolamento si porranno nettamente e con precisione i termini dentro i quali le determinate autorizzazioni sia di Consiglio di amministrazione, di direttore generale, o di direttori compartimentali, debbano intervenire per approvare le liti passive; l'Ufficio centrale piglia atto di queste dichiarazioni e consente che sia rimesso nella lettera dell'articolo la parola « attive » che aveva soppressa.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. La ringrazio.

PRESIDENTE. Allora l'Ufficio centrale consente di surrogare al comma *h* del testo, quello corrispondente del progetto ministeriale, e che dice così:

h) autorizzare liti attive e approvare transazioni, quando il valore dell'oggetto controverso non superi le lire diecimila, previo il parere dell'Avvocatura erariale quando si tratti di transazioni in cause relative ad immobili patrimoniali e il valore della causa superi la competenza pretoriale.

Rimane l'altra questione sollevata dall'onorevole Rattazzi all'ultimo comma di questo articolo.

RATTAZZI. Vi ho rinunciato.

PRESIDENTE. Allora, poichè non insiste, pongo ai voti il comma *h* del testo ministeriale. Chi lo approva si alzi.

(Approvato).

Non essendovi altre osservazioni, pongo ai voti l'art. 10 del testo ministeriale. Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(Approvato).

Art. 11.

Sono istituite Direzioni compartimentali di esercizio, alla dipendenza della Direzione generale.

Il numero, la sede, la circoscrizione e l'ordinamento interno delle Direzioni compartimentali sono determinati con decreto Reale, udito il Consiglio di amministrazione ed il Consiglio dei ministri.

Questo decreto, come ogni altro che modifichi il numero o le sedi delle Direzioni compartimentali, dovrà essere presentato, senza ritardo, al Parlamento per essere convertito in legge.

Con altri decreti Reali potranno essere determinati i provvedimenti necessari per raggruppare o coordinare l'azione di talune Direzioni compartimentali o quella di taluni servizi.

(Approvato).

Art. 12.

Le Direzioni compartimentali, nell'ambito della propria circoscrizione ed uniformandosi

alle leggi, ai regolamenti, agli ordini ed alle istruzioni ricevute dal direttore generale:

1° rappresentano, nei limiti della loro circoscrizione, in persona del funzionario che sarà determinato dal regolamento, l'Amministrazione verso i terzi, salvo la disposizione dell'art. 872 del Codice di commercio;

2° provvedono, in conformità alle istruzioni della Direzione generale, all'andamento dei servizi attivi dell'esercizio, movimento e traffico, trazione e materiale, manutenzione e sorveglianza delle linee; ed in genere alla gestione tecnica, amministrativa e contabile della parte d'azienda loro affidata, che non faccia capo direttamente alla Direzione generale;

3° approvano lavori di ripristino e di manutenzione straordinaria e le provviste per i lavori, nei limiti d'importo fissati dai regolamenti generali di servizio;

4° approvano i contratti per lavori e provviste ad asta pubblica ed a licitazione privata, nonché gli altri contratti, sempre nei limiti fissati dal Consiglio d'amministrazione e dalla Direzione generale;

5° approvano l'esecuzione ad economia o a cottimo dei lavori e delle provviste compresi nei programmi approvati;

6° studiano e presentano, in quanto non sia riservato alla Direzione generale, i progetti di lavori e le proposte di provviste, eccedenti per natura ed importo i limiti di cui al n. 3;

7° prendono, nei casi d'urgenza, i provvedimenti necessari per la continuità e la sicurezza dell'esercizio, informandone immediatamente il direttore generale;

8° approvano transazioni e risolvono reclami, provocano il rimborso di tasse e di diritti indebitamente percetti, secondo le norme stabilite dal Consiglio d'amministrazione e dalla Direzione generale;

9° studiano ed espongono alla Direzione generale le condizioni del commercio e della produzione in rapporto con le tariffe e le condizioni di trasporto e propongono provvedimenti per lo sviluppo del traffico, ed in genere ogni provvedimento inteso al miglioramento della circolazione dei treni e del servizio pubblico;

10° autorizzano corse speciali, a tariffa normale, in occasione di fiere, feste, pellegrinaggi, congressi e simili;

11° provvedono alla esecuzione di quanto altro loro venga affidato dalla Direzione generale.

(Approvato).

Art. 13.

Salvo quanto è stabilito nell'art. 57, il ministro dei lavori pubblici può, o d'ufficio o su ricorso, con decreto motivato, dichiarare l'illegittimità di ogni atto o provvedimento dell'Amministrazione, che sia contrario alle leggi e ai regolamenti.

Per gravi motivi il ministro dei lavori pubblici può, inoltre, sospendere momentaneamente e quindi, con decreto motivato e in seguito a deliberazione del Consiglio dei ministri, negare l'esecutorietà alle deliberazioni del Consiglio d'amministrazione o ai provvedimenti della Direzione generale.

Il ministro, prima di emanare anche il provvedimento di sospensione, se l'urgenza assoluta non glielo impedisca, e in ogni caso, prima della deliberazione del Consiglio dei ministri, deve sentire le osservazioni dell'Amministrazione. Il decreto del ministro dovrà essere, senza ritardo, comunicato all'Amministrazione.

(Approvato).

Art. 14.

Senza pregiudizio delle responsabilità sancite dalle leggi vigenti, i consiglieri di amministrazione e il direttore generale sono responsabili verso lo Stato delle perdite e dei danni recati allo Stato, o ai terzi, verso i quali lo Stato debba rispondere, per il fatto di violazione di leggi o di decreti, o di negligenza grave, o di abuso dei quali si siano resi colpevoli nell'esercizio delle loro rispettive attribuzioni.

Sono esenti da responsabilità quei componenti del Consiglio di amministrazione che, per legittimi motivi, non abbiano preso parte alle deliberazioni o abbiano fatto nel verbale constare in tempo del loro motivato dissenso, o dei richiami e proposte fatte per evitare il danno.

Tutti gli anzidetti funzionari sono soggetti alla giurisdizione della Corte dei conti, a termini degli art. 67 e 69 della vigente legge sulla contabilità generale dello Stato per l'accertamento e la liquidazione delle responsabilità in cui fossero incorsi.

RATTAZZI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

RATTAZZI. Ho chiesto la parola per fare una osservazione sul secondo comma di questo articolo 14.

Si dichiara con questo comma che sono esenti da responsabilità quei componenti il Consiglio d'amministrazione che, per legittimi motivi, non abbiano preso parte alle deliberazioni, o abbiano nel verbale fatto constare in tempo del loro motivato dissenso, o dei richiami e proposte fatte per evitare il danno.

Ora, a me sembra che il dissenso non salvi dalla responsabilità, se non si cessa di far parte del Consiglio. Il dichiarare che chi dissente, e dichiara il suo dissenso, è esonerato da ogni responsabilità, è incoraggiare l'opposizione e l'opposizione specialmente di coloro che non hanno il coraggio della loro opinione. Perciò io proporrei di sopprimere l'inciso « o abbiamo fatto nel verbale constare in tempo del loro motivato dissenso », inquantochè se il dissenso è grave, il consigliere dissenziente deve cessare di far parte dell'Amministrazione, o il dissenso ha causa leggera, o si rifiuta l'approvazione alle proposte solamente per spirito di opposizione, e in questo caso il dissenziente può rimanere nel Consiglio, continuando però a condividere coi colleghi la responsabilità.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Quell'inciso è tratto dall'art. 149 del Codice di commercio vigente, il quale non ha dato luogo in pratica ad alcun inconveniente.

L'art. 149 dice:

« La responsabilità per gli atti o le omissioni nelle Società aventi più amministratori non si estende a quello tra essi che essendo esente da colpa abbia fatto notare senza ritardo il suo dissenso nel suo registro delle deliberazioni e ne abbia data notizia immediata per iscritto ai sindaci ».

Questo articolo è stato introdotto nel Codice di commercio, perchè la generica responsabilità stabilita dal diritto comune è purtroppo talvolta così evanescente, che non si può nemmeno ritrovare. Si è allora cercato di trovare un fatto concreto per i dissenzienti in minoranza.

Io mi sono indotto ad introdurre tale disposizione in questo disegno di legge, non solo per questo precedente legislativo autorevolissimo, ma per altre due considerazioni. La prima che del dissenso, che potrebbe non risultar dai verbali, sia avvertito il ministro, che con queste dichiarazioni, avrà modo di sapere se vi è maggioranza o minoranza e quali siano le ragioni dell'una e dell'altra parte.

Ma poi vi è un'altra considerazione, ed è che questa disposizione garantisce l'intervento alle sedute, poichè neppure le medaglie di presenza alle volte valgono a fare intervenire i membri alle sedute; in questo modo, se non vi sono legittimi motivi, non potranno dispensarsi dall'intervenire alle discussioni.

Credo che il senatore Rattazzi apprezzerà l'importanza di questa considerazione.

RATTAZZI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

RATTAZZI. Le considerazioni che ha svolte l'onorevole ministro non mi persuadono, perchè i confronti non sono sempre ragioni. Avevo presente la disposizione del Codice di commercio ricordata dal ministro.

Io non credo che quella disposizione abbia giovato, nè alle Società commerciali, nè al carattere delle persone. Qui poi siamo in materia di amministrazione governativa. Ora, incoraggiare i funzionari a fare delle opposizioni, per potere un giorno dire: io mi sono opposto a questa disposizione e con tutto ciò non mi sono pregiudicato personalmente, creda pure, onor. ministro, è questo un sistema che incoraggerà i consiglieri a creare degli imbarazzi.

E d'altronde, quali vantaggi vi sono a togliere la responsabilità solo per il fatto che alcuni consiglieri hanno dichiarato di essere contrari ad una disposizione, avendo essi continuato a rimanere nell'Amministrazione? Nessun vantaggio per l'Amministrazione.

A me pare che chi si è opposto ad una proposta fatta dal direttore generale, che ha votato con la minoranza, ed ha continuato a rimanere nel Consiglio, di cui non ha voluto dividere la responsabilità, non possa più rimanere a quel posto. Io prego l'onorevole ministro a voler accettare la soppressione da me proposta.

ROSSI LUIGI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

ROSSI L. Io vorrei pregare il senatore Rattazzi di non insistere nella sua osservazione. È giustissima l'obbiezione dell'onor. ministro, che cioè la regola introdotta dal Codice dell'83 all'art. 149 ha fatto buona prova nella pratica.

D'altronde, non è nemmeno sotto altro aspetto esatto il ragionamento che fa il collega Rattazzi, il quale dice: quando taluno non si trova d'accordo con il direttore generale in determinate deliberazioni e vuole schivare la responsabilità, se ne vada. Ma in questo modo voi volete obbligare i membri del Consiglio d'amministrazione, per ogni deliberazione in cui sieno discordi, a dimettersi. Ciò turberebbe l'amministrazione; nè basta. Di fronte alle ragioni dell'equità e della giustizia, non bisogna soltanto preoccuparsi degli interessi dell'Amministrazione; bisogna preoccuparsi anche degli interessi morali e materiali di coloro che vi accudiscono. Secondo l'onor. Rattazzi, se io non sono concorde in una determinata questione che è dibattuta nel Consiglio, vuol dire che io non mi voglio assumere la responsabilità e quindi debbo andarmene. Non sarebbe giusto: secondo le norme più ovvie e universalmente accettate dal diritto comune, basterà che io faccia registrare a verbale la mia opinione contraria in quest'atto determinato per eliminare la responsabilità: e potrò rimanere in ufficio, anche se dissenziente in un atto speciale. Prego dunque il collega Rattazzi di ritirare il suo emendamento.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Io non ho nulla da aggiungere alle ragioni esposte dall'onor. Rossi; e non posso accettare l'emendamento proposto dall'onor. Rattazzi. Non credo poi che il Consiglio possa essere costituito da elementi così bisbetici che solo per fare opposizione al direttore generale, nella seduta successiva, cominciano a fare inserire nel verbale le loro proteste; io di questi funzionari dello Stato ho un concetto più elevato; io ho ragione di credere che saranno persone ragionevoli e serie, che protesteranno quando vi sarà ragione di protestare, e quando queste ragioni vi siano, è inutile dissimulare la responsabilità. D'altra parte non è un'assemblea politica; qui si tratta di un Consiglio d'amministrazione; e quando in una deliberazione vi

sarà maggioranza e minoranza, resteranno al loro posto, sia quelli che abbiano votato per la maggioranza, sia quelli che abbiano votato per la minoranza; è il ministro il quale deve vedere chi ha ragione, e se per caso avesse ragione la minoranza, sospenderà la deliberazione del Consiglio d'amministrazione.

A me pare che tutto il sistema sia costituito in modo armonico e soddisfacente, e perciò vorrei anch'io rinnovare all'onor. Rattazzi la preghiera di non insistere nella sua proposta.

RATTAZZI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

RATTAZZI. Non ho detto, onor. ministro, che debbono andarsene, io ho detto che, rimanendo a far parte dell'Amministrazione, s'intende che la loro presenza li rende responsabili anche dei lavori del Consiglio. Il volerli esonerare dalla responsabilità, è incoraggiare l'opposizione, perchè è molto più comodo rispondere negativamente alle proposte e non dividere la responsabilità delle decisioni pur continuando a far parte del Consiglio. Di fronte però alle insistenze dell'onor. ministro e della non adesione dell'Ufficio centrale, non insisto.

PRESIDENTE. Non insistendo il senatore Rattazzi nel suo emendamento, pongo ai voti l'art. 14 nel testo che ho letto.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Approvato).

CAPO III.

Bilanci e controlli.

Art. 15.

Il bilancio preventivo delle entrate e delle spese è presentato all'approvazione del Parlamento in allegato allo stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici.

Con la legge di assestamento del bilancio si approvano le variazioni, che si rendano necessarie al preventivo.

Il conto consuntivo, con la relativa deliberazione della Corte dei conti, è allegato in appendice al rendiconto generale dello Stato e conterrà, ogni triennio, anche la dimostrazione sintetica dei prodotti lordi per linea.

(Approvato).

Art. 16.

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato provvede alle spese, prelevando le occorrenti somme dai prodotti.

(Approvato).

Art. 17.

È assegnato all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato un fondo di dotazione di magazzino, in scorte di materiali e di oggetti di consumo, da determinarsi ogni anno con la legge di bilancio.

Tale fondo ha gestione propria e il suo rendiconto va allegato al consuntivo di cui all'articolo 15 con le norme della legge 11 luglio 1897, n. 256.

(Approvato).

Art. 18.

Le entrate si dividono in ordinarie e straordinarie.

Si inscrivono fra le entrate ordinarie: i prodotti del traffico; i proventi dell'uso delle proprietà immobiliari, e quelli dell'uso e della vendita di materiali provenienti dall'armamento, dai rotabili e dai lavori in conto esercizio; i rimborsi e concorsi di Società concessionarie di ferrovie, di altre Amministrazioni pubbliche e di terzi nelle spese per lavori di riparazione e ripristino, o per altre prestazioni; i noli attivi di materiale rotabile e qualunque altro introito riguardante l'esercizio.

Si inscrivono fra le entrate straordinarie: le somme fornite dal tesoro per le spese straordinarie contemplate nell'art. 22; i rimborsi e concorsi di Società concessionarie di ferrovie, di altre Amministrazioni pubbliche e di terzi per lavori e provviste in aumento del patrimonio ferroviario; il ricavo dalla vendita di beni immobili e di materiali di disfacimento pertinenti al patrimonio ferroviario ed a servizi di navigazione.

(Approvato).

Art. 19.

Le spese si dividono in ordinarie di esercizio, complementari, accessorie e straordinarie.

Si inscrivono nella parte ordinaria del bilancio le spese ordinarie, complementari e accessorie.

Si inscrivono nella parte straordinaria le spese straordinarie.

(Approvato).

Art. 20.

Sono spese ordinarie di esercizio quelle di personale, combustibili, manutenzione ordinaria della ferrovia e sue dipendenze, manutenzione del materiale, ed in genere tutte le spese riguardanti l'esercizio ferroviario propriamente detto.

Sono spese complementari di esercizio quelle di manutenzione straordinaria, occorrenti per riparare e prevenire danni di forza maggiore alle linee e loro dipendenze, pel rinnovamento della parte metallica dell'armamento, pel rinnovamento del materiale rotabile e, infine, la somma che annualmente, in forza della legge del bilancio, dovrà essere stanziata per migliorie di carattere patrimoniale.

Le spese accessorie comprendono:

a) interessi sull'importo del materiale rotabile e di esercizio consegnato all'Amministrazione dal 1° luglio 1905 e di quello successivamente acquistato, in quanto abbia dato luogo a creazione di debiti dopo la legge del 22 aprile 1905, n. 137;

b) interessi sull'importo degli approvvigionamenti consegnati all'Amministrazione dal 1° luglio 1905, e sulle somme fornite dal tesoro pel completamento del fondo di dotazione di magazzino, di cui all'art. 17 della presente legge, in quanto abbiano dato luogo a creazione di debiti dopo la legge 22 aprile 1905, n. 137;

c) interessi ed ammortamento delle somme erogate per gli aumenti patrimoniali di cui alle lettere b) ed e) dell'art. 21;

d) la somma assegnata al fondo di riserva, a norma dell'art. 24;

e) le quote di prodotto, i canoni e simili, spettanti ai concessionari di ferrovie esercitate dallo Stato;

f) le quote di ammortamento delle somme pagate dal tesoro per liquidare la gestione 1885-1905, e le somme anticipate per titoli a) e b) del presente articolo, le quali dovessero gravare sul bilancio delle ferrovie.

(Approvato).

Chiusura di votazione.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la votazione. Prego i senatori segretari di procedere alla numerazione dei voti.

(I senatori segretari fanno lo spoglio delle urne).

Ripresa della discussione.

PRESIDENTE. Riprenderemo ora la discussione degli articoli del disegno di legge: « Ordinamento dell'esercizio di Stato delle ferrovie non concesse a imprese private ».

Art. 21.

Le spese straordinarie comprendono:

a) quelle per lavori, forniture, trasporti, valutazioni, consegne, ed altre, occorrenti pel primo impianto della nuova Amministrazione;

b) quelle per la continuazione e il saldo dei lavori e delle forniture in corso al 1° luglio 1905, sulle linee assunte in esercizio dallo Stato a tale giorno, e quelle per la continuazione e il saldo dei lavori e delle forniture sulle linee ex-Meridionali, e sulle linee Vicenza-Schio, Vicenza-Treviso e Padova-Bassano, assunte in esercizio dallo Stato col 1° luglio 1906, in quanto competano allo Stato stesso in dipendenza delle rispettive convenzioni;

c) quelle occorrenti per reintegrare l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato della deficienza di manutenzione delle linee e del materiale rotabile al 30 giugno 1905;

d) quelle per forniture di nuovo materiale rotabile e di esercizio, anche per servizi di navigazione, sia per riparare alla deficiente dotazione, sia per sostituire il materiale noleggiato e per soddisfare ai maggiori bisogni dipendenti dagli aumenti di traffico, e quelle per miglioramenti al materiale che ne aumentino il valore, anche in occasione dei rinnovamenti di cui al secondo comma dell'art. 20;

e) quelle per provviste, in aumento del patrimonio, di materiale fisso e di materiale metallico di armamento, occorrenti per impianto di nuovi binari, nonché le spese per miglioramenti sulle linee e all'armamento anche in occasione dei rinnovamenti di cui allo stesso secondo comma dell'articolo 20; per nuovi impianti e per l'ampliamento di quelli esistenti; per nuovi impianti di trazione elettrica e simili, a cui non si provveda con la somma a carico della parte ordinaria del bilancio per le migliorie, a termini del detto comma dell'art. 20.

(Approvato).

Art. 22.

Per ogni esercizio finanziario il ministro del tesoro, su proposta del ministro dei lavori

pubblici, fornisce all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, che le iscrive nelle entrate straordinarie del bilancio, le somme occorrenti per le spese indicate all'art. 21.

(Approvato).

Art. 23.

Nel progetto di bilancio preventivo e in quello di assestamento della spesa, si inscrivono in una colonna gli stanziamenti proposti dal direttore generale e deliberati dal Consiglio di amministrazione e in un'altra colonna le eventuali variazioni che il ministro dei lavori pubblici ritenesse opportuno apportarvi, con le relative note giustificative dei corrispondenti capitoli.

Nuovi stanziamenti o aumenti di quelli proposti al Parlamento non possono essere approvati che per legge speciale.

(Approvato).

Art. 24.

È istituito un « fondo di riserva per spese impreviste » formato da assegnazioni annue del due per cento sui prodotti lordi.

Le somme di spettanza del fondo sono versate in conto corrente infruttifero al tesoro.

Le assegnazioni cessano quando il fondo abbia raggiunto la somma di lire 30 milioni, salvo ristabilirle, in tutto o in parte, allorchè le somme accumulate sieno divenute inferiori alla predetta cifra.

Il fondo somministra le somme occorrenti per imprevisti bisogni di servizio, per i quali non siano sufficienti gli stanziamenti di bilancio e non possano proporsi in tempo le occorrenti variazioni.

Sul fondo stesso, tenuto conto delle sue disponibilità, possono farsi, eccezionalmente, prelevazioni anche per anticipare l'acquisto di approvvigionamenti in eccedenza dell'ordinaria dotazione, quando ne sia riconosciuta la convenienza.

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

I decreti suddetti sono comunicati al Parlamento, insieme col conto consuntivo.

Delle somme fornite nell'anno, il fondo sarà reintegrato con appositi stanziamenti nei bilanci degli esercizi finanziari successivi.

(Approvato).

Art. 25.

Al servizio di ragioneria dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è affidato il riscontro sulla regolarità dei documenti relativi alle spese e delle rispettive contabilità, il riscontro sulle entrate, sul servizio di cassa, sulla gestione dei magazzini e depositi, sugli inventari, nonché la tenuta delle scritture delle entrate e delle spese.

I funzionari del servizio di ragioneria presso la Direzione generale e le Direzioni compartimentali e i funzionari amministrativi ordinatori delle spese, sono sottoposti alla giurisdizione della Corte dei conti.

(Approvato).

Art. 26.

La Corte dei conti vigila sulla riscossione delle entrate e fa il riscontro delle spese dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato ed ha perciò il diritto di richiedere e ricevere tutti i documenti dai quali traggono origine le spese.

Le attribuzioni della Corte dei conti si esercitano per mezzo di un ufficio speciale presso l'Amministrazione delle ferrovie di Stato.

Con regolamento da approvarsi per decreto Reale, su proposta dei ministri dei lavori pubblici e del tesoro, sentito il Consiglio di Stato e la Corte dei conti, saranno stabilite le norme per il funzionamento di detto ufficio.

(Approvato).

Art. 27.

È applicabile all'Amministrazione delle ferrovie la legge sulla contabilità generale dello Stato in quanto non sia modificata dalle disposizioni della presente legge.

Quando si tratti di contratti per lavori, forniture e approvvigionamenti, la registrazione preventiva è richiesta soltanto se il loro importo sia superiore a lire cinquantamila. Da tale registrazione preventiva sono esenti i contratti, le forniture, gli approvvigionamenti e

gl'impegni di spese per lavori e per altri titoli che, a giudizio insindacabile del Consiglio di amministrazione, debbano farsi di urgenza, per assicurare la continuità e la regolarità del servizio. La deliberazione di urgenza dovrà essere motivata. Mensilmente sono comunicati alla Corte dei conti gli elenchi degli impegni assunti senza la registrazione preventiva, compresi quelli assunti d'urgenza.

(Approvato).

Art. 28.

Con norme da stabilirsi nel regolamento, di cui all'articolo 26, sarà determinato a chi spetti la facoltà di firmare i ruoli di spese fisse, i mandati e buoni di pagamento, e saranno pure determinate le relative attribuzioni e responsabilità della ragioneria e regolate le verifiche di cassa.

Il pagamento dei ruoli, dei mandati o dei buoni sarà fatto, ove occorra, dalla Cassa delle stazioni, secondo i modi e le garanzie che saranno prescritte dal suddetto regolamento.

Questo determinerà pure le norme necessarie per rendere facili e spedite, derogando, ove occorra, al precedente articolo, le operazioni di rettifiche per deficienze di tasse, gli assegni gravanti le merci, la restituzione di somme per eccedenze di tasse, la dimostrazione mensile del debito degli agenti e dell'entrata ed uscita dai magazzini.

(Approvato).

Art. 29.

Il direttore generale, previa approvazione del Consiglio di amministrazione, può aprire crediti, mediante mandati a disposizione, ed emettere a favore dei funzionari dipendenti mandati di anticipazione per spese da farsi in economia per lavori e forniture.

Tali mandati non possono eccedere la somma di lire 50,000 ed i relativi rendiconti mensili sono presentati alla Direzione generale per la revisione della Ragioneria centrale e pel riscontro della Corte dei conti. I buoni rilasciati sui mandati a disposizione e di anticipazione debbono essere staccati da un registro a matrice.

(Approvato).

Art. 30.

Nei casi dalla legge permessi, qualunque atto che abbia per iscopo di impedire o trattenere un pagamento di somme a carico del bilancio delle ferrovie esercitate dallo Stato, deve essere notificato al direttore generale che ne dà corrispondente notizia anche all'ufficiale incaricato del pagamento.

Può peraltro il creditore fare tale notificazione all'ufficiale cassiere, o agente incaricato del pagamento, il quale ne informerà immediatamente il direttore generale.

(Approvato).

Art. 31.

Ai contratti da stipularsi coll'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, ed ai progetti da essa compilati, non sono applicabili le disposizioni degli art. 322, 337 e 362 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato F, e relative modificazioni di cui alla legge 15 giugno 1893, n. 294.

Ai contratti stessi, dai quali derivino entrate o spese per l'azienda delle ferrovie dello Stato, sono applicabili le disposizioni della legge di contabilità generale dello Stato, salvo quelle degli art. 9, 10, 12, 14, 15 e 16 della legge medesima.

Tuttavia è ammessa per qualsiasi importo la licitazione privata, ogniqualvolta l'interesse dell'Amministrazione consigli di non applicare il sistema dell'asta pubblica.

È ammessa la trattativa privata con deliberazione motivata:

a) nei casi di contrattazione d'importo non superiore a lire 50,000, nè superiore a lire 10,000 se la spesa è annuale e l'Amministrazione non resti impegnata per oltre 5 anni;

b) per i contratti dei quali non è possibile determinare a priori il valore, per quelli cioè la cui spesa è fissata in base a compensi proporzionati ad unità di peso e di misura;

c) per l'acquisto dei carboni;

d) per gli altri approvvigionamenti di qualsiasi importo, ogniqualvolta l'interesse dell'Amministrazione consigli di non applicare il sistema della pubblica gara o della licitazione privata.

In questi due ultimi casi però, la trattativa privata dev'essere autorizzata dal ministro dei lavori pubblici.

Tale autorizzazione non occorre per le forniture, i lavori e le relative provviste, di qualunque importo, quando, con deliberazione motivata, sia riconosciuto che l'urgenza od il bisogno di garantire la sicurezza e regolarità dell'esercizio, a giudizio del Consiglio d'amministrazione, non permettano l'indugio della gara.

Gli approvvigionamenti possono essere fatti direttamente nei luoghi di produzione e nei principali mercati stranieri, col mezzo di funzionari a ciò delegati dall'Amministrazione.

I servizi, i lavori e le forniture da farsi in economia si eseguono con le norme prescritte da speciale regolamento, approvato dal ministro dei lavori pubblici d'accordo col ministro del tesoro, sentito il Consiglio d'amministrazione ed il Consiglio di Stato.

(Approvato).

Art. 32.

Alle Associazioni cooperative di produzione e lavoro che abbiano adempiuto alle prescrizioni della legge 12 maggio 1904, n. 178, sono applicabili, per i lavori e per le forniture d'interesse dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, le disposizioni della legge medesima.

Ai Consorzi, che già siano o fossero regolarmente costituiti fra Società cooperative di produzione e lavoro, può essere affidata, anche per trattativa privata, l'esecuzione delle opere suddette, purchè l'importo a base d'appalto non superi il doppio dell'ammontare totale degli appalti che potrebbero essere affidati alle singole Società costituenti il Consorzio, secondo le norme vigenti.

Potrà pure essere consentito che la cauzione sia formata mediante ritenuta del 10 per cento dell'importo di ogni rata, da pagarsi poi a lavoro compiuto e collaudato.

Le concessioni, contemplate nel presente articolo, saranno fatte quando, a giudizio insindacabile dell'Amministrazione appaltante, le Società od i Consorzi presentino sufficienti garanzie di idoneità, stabilità e solvibilità per la regolare esecuzione delle opere da appaltarsi.

(Approvato).

Art. 33.

Le provviste del materiale fisso e mobile e di quello metallico d'armamento sono, di re-

gola, appaltate all'industria nazionale, col sistema delle pubbliche gare.

La Direzione generale delle ferrovie dello Stato, su conforme deliberazione del Consiglio d'amministrazione, può procedere per licitazione o trattativa privata, quando ciò sia consigliato dall'interesse dell'Amministrazione o dal fine di assicurare un'equa ripartizione delle forniture fra gli stabilimenti congeneri nelle diverse parti del Regno, fermo il disposto dell'art. 16 della legge 8 luglio 1904, n. 351.

Se il risultato delle pubbliche gare, delle licitazioni o delle trattative private dimostra che le condizioni dell'industria nazionale non permettono di ottenere prezzi convenienti, la Direzione generale delle ferrovie dello Stato, su conforme deliberazione del Consiglio d'amministrazione e in seguito ad autorizzazione del Consiglio dei ministri, procede a gare internazionali, alle quali sono invitate anche ditte nazionali.

Quando occorra provvedere d'urgenza all'acquisto di materiale fisso, mobile e metallico d'armamento, può essere eccezionalmente autorizzata, previa deliberazione del Consiglio dei ministri, la licitazione o la trattativa privata con ditte estere.

L'acquisto di materiali e meccanismi garantiti da attestati di privativa o prodotti da ditte specialiste, è fatto dalla Direzione generale delle ferrovie dello Stato, su conforme deliberazione del Consiglio d'amministrazione.

Nella relazione annuale disposta all'art. 9, il direttore generale darà un rendiconto analitico delle provviste suindicate.

(Approvato).

Art. 34.

A parità di condizioni, nelle gare internazionali deve preferirsi l'industria nazionale.

Per le provviste di materiale di cui all'articolo precedente, sarà accordata, con deliberazione del Consiglio d'amministrazione, una congrua protezione all'industria nazionale, che però non potrà mai eccedere il cinque per cento sulla offerta dell'industria estera, accresciuta delle spese di dogana e di trasporto al luogo di consegna.

Per offerta dell'industria estera s'intende la media delle offerte più basse, che rappresentino la metà del numero delle offerte estere

riconosciute valide. Se queste sono in numero dispari, la metà è formata sul numero stesso aumentato di uno.

Se l'offerta estera sia stata una sola, la determinazione della parità delle condizioni sarà rimessa al giudizio del Consiglio d'amministrazione.

Quando occorra provvedere sollecitamente alla dotazione normale del materiale per l'esercizio delle ferrovie di Stato, può essere eccezionalmente autorizzata, previa deliberazione del Consiglio dei ministri, la licitazione o la trattativa privata con ditte estere.

(Approvato).

Art. 35.

Tutti i contratti ed atti, stipulati dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, relativi esclusivamente all'esercizio delle ferrovie stesse, sono soggetti al diritto fisso di una lira ed esenti da ogni diritto proporzionale di registro.

(Approvato).

Art. 36.

Le Casse compartimentali raccolgono gli introiti disponibili delle stazioni e tutti gli altri proventi ordinari e straordinari, e provvedono al pagamento delle spese sopra mandati o diretti o a disposizione o d'anticipazione, o mediante ruoli e fogli di paga del personale, emessi dall'Amministrazione e vidimati dal Servizio centrale di ragioneria o dalle ragionerie dei compartimenti.

Le somme eccedenti i bisogni giornalieri di cassa sono versate alla Banca d'Italia.

Queste somme sono tenute in conto corrente speciale, distinto da quello del tesoro dello Stato, ad interesse, giusta convenzione che, su proposta del ministro del tesoro, di concerto con quello dei lavori pubblici, sarà approvata per decreto Reale.

Il direttore generale ha facoltà di fare prelevamenti sul detto conto corrente speciale per il servizio dell'azienda mediante assegni vistati dal delegato del tesoro presso la Sezione di tesoreria, a norma del regolamento.

Le norme per il servizio di cassa, e quelle per raccogliere, custodire e versare i fondi, sono stabilite dal regolamento.

(Approvato).

Art. 37.

I cassieri e gli agenti che da essi dipendono ed hanno in consegna valori debbono prestare cauzione, a garanzia della loro gestione, nella misura e nelle forme determinate dal regolamento, e sono sottoposti alla giurisdizione della Corte dei conti, ai termini dell'articolo 64 della legge 17 febbraio 1884, n. 2016.

(Approvato).

CAPO IV.

Tariffe e orari.

Art. 38.

Le condizioni dei trasporti e le tariffe attualmente in vigore sulle ferrovie esercitate dallo Stato sono mantenute.

Entro tre anni dalla pubblicazione della presente legge, si provvederà alla revisione delle Condizioni dei trasporti e al coordinamento delle medesime, per ciò che concerne le merci, alla convenzione di Berna e successive appendici, e alla semplificazione delle tariffe.

A questa revisione, al coordinamento e alla semplificazione si provvederà con decreto Reale, su proposta del ministro dei lavori pubblici, di concerto coi ministri del tesoro e di agricoltura, industria e commercio, udito il Consiglio generale del traffico e il Consiglio dei ministri.

Tale decreto sarà, senza ritardo, presentato al Parlamento per essere convertito in legge. Fino a che sia pubblicato tale decreto Reale rimarranno in vigore le disposizioni dell'articolo 2 della legge 12 luglio 1906, n. 332.

(Approvato).

Art. 39.

Le riduzioni di tariffe sono approvate con decreto Reale, su proposta del ministro dei lavori pubblici, di concerto con quelli del tesoro e dell'agricoltura, industria e commercio, udito il Consiglio generale del traffico e in seguito a deliberazione del Consiglio dei ministri.

Il decreto Reale, dopo un anno di esperimento, quando non venga revocato, sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Dopo la riforma delle tariffe, di cui nel precedente articolo, nessuna tariffa potrà essere aumentata e nessuna condizione di trasporto aggravata se non per legge.

Le riduzioni dipendenti da concessioni speciali per trasporti temporanei, riguardanti determinate quantità di merci o determinate provenienze e destinazioni, che danno luogo a contratti con gli speditori, sono autorizzate dal direttore generale previa deliberazione favorevole del Consiglio di amministrazione. Ugual trattamento deve essere usato a chiunque ne faccia richiesta a parità di condizioni.

Tali concessioni saranno soggette all'approvazione del ministro dei lavori pubblici, d'accordo col ministro del tesoro. Tale approvazione s'intenderà accordata quando, entro otto giorni dalla comunicazione della relativa deliberazione al ministro dei lavori pubblici, questi non abbia dato avviso del suo dissenso all'Amministrazione.

Ai trasporti di viaggiatori con treni accelerati, omnibus e misti, per i quali siano attuate riduzioni medie di tariffa non inferiori a quelle indicate dall'articolo 5 della legge 9 giugno 1901, n. 220, sull'esercizio economico, sono applicabili le disposizioni degli articoli 3 e 4 della legge medesima. Il decreto Reale di cui nel primo comma del presente articolo, stabilirà, per questi trasporti, la limitazione dell'imposta erariale, di cui alla prima parte dell'articolo 4 della legge anzidetta.

(Approvato).

Art. 40.

Ogni quinquennio si procederà ad una generale revisione della nomenclatura e della classificazione delle merci.

Le modificazioni dipendenti da questa revisione saranno approvate con decreto Reale, su proposta del ministro dei lavori pubblici, di concerto coi ministri del tesoro e di agricoltura, industria e commercio, udito il Consiglio generale del traffico e in seguito a deliberazione del Consiglio dei ministri. Il decreto sarà, senza ritardo, presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

(Approvato).

Art. 41.

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato può istradare le merci anche per via diversa

dalla più breve quando, essendo in possesso delle spedizioni, sia in grado di farle giungere, sulle linee sue o da essa esercitate, a destinazione o al vettore successivo, applicando però in ogni caso la tassazione corrispondente alla via più breve quando però questa sia costituita da una linea a scartamento uguale ed in servizio cumulativo colle ferrovie di Stato, e fermi restando i termini di resa, esclusa ogni partecipazione dei concessionari delle linee più brevi al prodotto per i tratti non percorsi.

Le riduzioni di tariffe derivanti dall'applicazione della base differenziale sono attuate anche nei servizi cumulativi con le ferrovie concesse all'industria privata, purchè i concessionari vi abbiano aderito, e sulle ferrovie stesse siano in vigore tariffe uguali a quelle delle ferrovie dello Stato. Nelle nuove concessioni di ferrovie all'industria privata, si intenderà imposto al concessionario l'obbligo del cumulo delle distanze.

(Approvato).

Art. 42.

È obbligatoria, per le ferrovie allacciate tra di loro, la istituzione dei servizi cumulativi.

Possano essere escluse da quest'obbligo le spedizioni in transito diretto e quelle con spedizioni da stazioni intermedie.

Qualora non esista l'allacciamento fra la ferrovia ed altri mezzi di trasporto, o, per altre circostanze, si riconosca non conveniente, previo parere del Consiglio generale del traffico, l'istituzione del servizio cumulativo, dovrà essere dall'esercente istituito un servizio di corrispondenza.

L'obbligo dei servizi cumulativi o di corrispondenza, secondo i casi, sarà iscritto in qualunque concessione nuova o rinnovata con imprese di trasporto terrestri, e di navigazioni in qualunque modo avvenute dallo Stato o da Enti locali e investite di servizi pubblici rimunerati.

(Approvato).

Art. 43.

Quando, per superare forti dislivelli, convenga ricorrere a sistemi speciali di impianto e di esercizio per il trasporto di persone o di cose, diversi dal sistema ad aderenza, i rela-

tivi tratti di linea, agli effetti della tassazione dei trasporti dei viaggiatori e merci, si computano su uno sviluppo che viene fissato, caso per caso, su proposta del direttore generale, e previa deliberazione del Consiglio di amministrazione, con decreto del ministro dei lavori pubblici.

(Approvato).

Art. 44.

Le condizioni e le norme dei servizi cumulativi e di corrispondenza, di cui agli articoli precedenti, e per l'uso delle stazioni comuni, sono concordate dall'Amministrazione delle strade ferrate dello Stato con altre Amministrazioni interessate.

Se l'accordo non sia intervenuto nel termine di tre mesi dalla richiesta della parte più diligente, od entro sei mesi dal ricorso diretto da un interessato al direttore generale delle ferrovie dello Stato e all'altra Amministrazione, le condizioni e le norme del servizio sono stabilite da tre arbitri nominati d'accordo fra le Amministrazioni, o, in difetto, uno dal Consiglio di amministrazione, uno dall'altra Impresa di trasporti interessata e il terzo dal presidente della Corte d'appello di Roma.

Nel caso che taluna delle Amministrazioni non elegga il proprio arbitro, il presidente della Corte d'appello, sopra domanda della parte più diligente o di chi possa avervi interesse, nomina anche l'arbitro o gli arbitri mancanti.

Gli arbitri decidono come amichevoli compositori.

(Approvato).

Art. 45.

Non può essere promossa azione giudiziaria contro l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, per inadempimento delle condizioni di trasporto o per la classificazione delle merci o per l'applicazione delle tariffe, prima che siano trascorsi quaranta giorni dalla presentazione del reclamo amministrativo.

Si può tuttavia procedere agli accertamenti di cui agli articoli 402 e 71 del Codice di commercio, anche prima che sia presentato il reclamo amministrativo o in pendenza di esso.

(Approvato).

Art. 46.

Gli orari generali dei treni per viaggiatori sono deliberati dal Consiglio di amministrazione su proposta del direttore generale, udito il parere del Consiglio generale del traffico.

RATTAZZI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

RATTAZZI. L'articolo 46 dispone che gli orari generali dei treni per viaggiatori sono deliberati dal Consiglio d'amministrazione su proposta del direttore generale, udito il parere del Consiglio generale del traffico.

Io mi riservo di fare qualche osservazione sopra questo Consiglio generale del traffico, ma frattanto debbo subito enunciare come mi sembri proprio fuori di posto di sottoporre ad un Consiglio generale, che è composto di oltre 50 persone, una questione così complessa e delicata come quella degli orari delle ferrovie. Gli orari generali delle ferrovie si formano con relazioni internazionali; non siamo soltanto noi in casa nostra che disponiamo degli orari, ma dobbiamo tener conto anche dei nostri confini e dei rapporti con le altre ferrovie. All'interno poi, se per ciascuna regione si tenesse conto degli interessi parziali e si dovessero sottoporre questi a quelli generali, non si arriverebbe mai ad una conclusione.

Ora il portare la questione degli orari alla discussione di un Congresso che è composto di molte persone, di diverse regioni e rappresentanti di così diversi interessi, mi pare che ci esponga al pericolo di non venir mai ad una conclusione, e quando pure vi si potesse giungere, non si avrebbe un voto rispondente all'interesse generale.

Ora, sia per ragione della delicatezza della materia sia per non impedire che il lavoro si compia in tempo opportuno, io prego l'onorevole ministro di togliere quell'inciso « udito il parere del Consiglio generale del traffico ».

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Le considerazioni le quali hanno mosso l'onorevole Rattazzi a proporre la soppressione di quell'inciso, avevano indotto me pure a non richiedere, nel primitivo testo del disegno di

legge, il parere del Consiglio generale del traffico, perchè l'art. 47 del primo testo ministeriale diceva semplicemente: « Gli orari sono deliberati dal Consiglio d'amministrazione su proposta del direttore generale ».

L'aggiunta fu fatta perchè parve una garanzia maggiore e si credette che, limitata agli orari generali, non potesse presentare inconvenienti di qualche gravità; ma non mi dissimulo che forse la considerazione di carattere internazionale accennata dal senatore Rattazzi può davvero essere decisiva, perchè gli orari delle ferrovie oggi non si fanno in considerazione degli interessi di determinate regioni, ma degli interessi di tutta l'Europa continentale, e tra poco anche dell'Asia, che verranno a ricollegarsi agli interessi delle nostre grandi reti.

Ora, poichè il Consiglio del traffico, tra l'altro, si riunisce ogni tre mesi, potrà anche tardare e potrà anche talvolta essere difficile attendere la convocazione del Consiglio stesso e coordinarne l'azione con quella degli altri corpi che in Europa attendono alla compilazione di questi orari, accolgo la proposta soppressiva del senatore Rattazzi, se l'Ufficio centrale non ha nulla in contrario.

FINALI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FINALI, *presidente dell'Ufficio centrale*. Ho interrogato i colleghi dell'Ufficio centrale i quali per le considerazioni esposte dal proponente senatore Rattazzi e dal ministro e per altre analoghe, consente nella soppressione dell'inciso.

RATTAZZI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

RATTAZZI. Per non riprendere la parola sullo stesso argomento, mentre ringrazio il signor ministro e l'Ufficio centrale di avere aderito alla mia proposta, pregherei di ricordare che al successivo articolo 50 si dice di nuovo:

« Verificandosi in via normale una diminuzione del prodotto dei viaggiatori e dei trasporti a grande velocità, il numero giornaliero delle coppie dei treni viaggiatori può, previo parere del Consiglio generale del traffico, essere diminuito in relazione alle norme contenute nell'articolo 47.

« Il numero dei treni viaggiatori effettuato su ciascuna linea in base all'orario in vigore

all'atto dell'applicazione della presente legge, non può essere diminuito di una coppia se non quando il numero dei treni viaggiatori, in base al detto orario, sia superiore, di due o più coppie, a quello determinato con le norme di cui agli articoli 47 e 49. In tal caso sarà sentito il Consiglio generale del traffico ».

Qui non vi sarebbero le considerazioni di rapporti internazionali, ma anche la questione di soppressione di treni, ed ella me lo insegna, onor. ministro, è una questione che tocca vivi interessi.

A me pare che quando sia sentito il Consiglio d'amministrazione, ed intervenga poi la decisione del ministro, non sia opportuno interrogare anche il Consiglio del traffico, che non darà mai un parere utile, ed impedirà probabilmente che si facciano delle soppressioni di treni, ancorchè ritenute necessarie o utili.

ARCOLEO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ARCOLEO. Non avrei difficoltà di aderire alle idee del senatore Rattazzi, ma allora è meglio sopprimere questo Consiglio del traffico, che si riduce ad un Consiglio senza traffico. (*Si ride*). Se deve esistere per qualche cosa, bisogna che abbia un'azione propria diversa da quella del Consiglio di amministrazione. Anche io trovo che può essere un incaglio; è troppo numeroso, si riunisce di tanto in tanto e non può vigilare, assistere, proporre secondo l'urgenza.

CADOLINI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

CADOLINI. Mi pare che l'onorevole senatore Arcoleo abbia esagerato un po'.

Il traffico non consiste solo nel numero dei treni. Esso concerne tante altre più gravi questioni.

Io non intendo entrare nei particolari per delineare la competenza del Consiglio del traffico di cui si discute; ma parmi poter affermare che gli articoli sui quali ha proposto alcuni emendamenti l'onorevole Rattazzi non riguardano che in piccola parte le attribuzioni del Consiglio del traffico, il quale a ben altri incarichi dovrà dedicare le sue cure. Sembra perciò che restando nei limiti delle proposte Rattazzi non c'è pericolo che sieno turbate le funzioni del Consiglio di traffico.

PISA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

PISA. Ho poco da aggiungere per appoggiare la proposta Rattazzi, che è pratica, e per rispondere al collega Arcoleo che non ha che da guardare l'articolo che contempla l'azione del Consiglio del traffico per vedere la sua ragione di esistere, anche togliendo le questioni d'orario, perchè gli rimarrà a deliberare su materie importantissime, quali le tariffe; e la parola sola ne dice l'importanza.

Non voglio dilungarmi d'altronde a citarle tutte queste rilevanti mansioni e perciò appoggio la proposta del collega Rattazzi, inquantochè mira all'utile generale togliendo la possibilità di influenze regionali dannose, mentre che poi la Direzione generale ed il ministro avranno adito di essere informati della vera condizione delle cose senza sentire il parere di questo Consiglio del traffico sull'argomento del numero delle coppie dei treni.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*.

Per fare più presto comincerò dal dire una parola sola sulla istituzione di questo Consiglio del traffico che non ha incontrato le simpatie del senatore Rattazzi, e me ne duole. Per istituirlo in Prussia fu fatta una legge apposita. Questo Consiglio c'è in Prussia, c'è in Austria, c'è in Francia ed è costituito da un numero di membri assai maggiore di quello proposto da noi, anche aumentato come è stato dalla Commissione parlamentare.

Il Consiglio del traffico ha uno scopo a lui proprio, che non può essere di alcun altro organo. Esso rappresenta la partecipazione del pubblico di tutti i paesi a questa grande azienda delle ferrovie, che non vogliamo chiusa alla voce dei bisogni, delle necessità che si vanno manifestando nella nostra patria, ma che vogliamo sorregga tutte le iniziative e tutti gli sforzi per promuovere il miglioramento dell'economia nazionale.

Unanime è, come ho detto, il concetto che porta all'istituzione di questo Consiglio del traffico: vi sono però nei vari Stati delle differenze nei particolari.

Alcuni Stati ammettono solo il Consiglio generale e non le Commissioni compartimentali; altri solo queste e non quello, altri ancora tutti

e due; io ho creduto di dover seguire questa ultima via. Alcuni Stati chiamano nel Consiglio del traffico le rappresentanze del commercio direttamente, altri per una specie di elezione di secondo grado, ma il convincimento che l'Amministrazione delle ferrovie non debba essere burocratica, ma un'amministrazione che rispecchi i bisogni e la vita vera del paese, questo convincimento è ormai in tutti gli Stati che hanno una grande azienda ferroviaria, e voglio sperare che il senatore Rattazzi non vorrà che noi soli seguiamo un concetto diverso e sarà meno severo nel giudicare questa istituzione. Del resto, riunitosi in forza di un decreto Reale, ha già cominciato questo Consiglio ad esplicare l'opera sua con soddisfazione del paese. Ricordo che un Consiglio con poteri minori, quello delle tariffe, ha reso grandi servizi al paese, e chiunque legga i volumi delle discussioni e relazioni fatte non potrà che rendere testimonianza di onore a chi ne fece parte, e rammento con piacere che l'onorevole relatore dell'Ufficio centrale è stato uno dei membri più operosi ed intelligenti di quel Consiglio.

Voci. Presidente.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Vengo alla questione particolare cui si riferisce la proposta del senatore Rattazzi, alla quale si è associato il senatore Pisa. L'onor. Arcoleo ha detto, come sempre, argutamente, che l'accogliere tale proposta equivarrebbe ad abolire questo Consiglio, perchè gli mancherebbe una delle funzioni essenziali. Certo tutto il traffico non consiste nel determinare il numero dei treni viaggiatori, ma questa determinazione è un elemento importantissimo per lo svolgimento dei traffici.

Quale è stata la ragione di questa disposizione per cui occorre sentire il Consiglio del traffico, quando si tratta di diminuire delle coppie di treni attualmente esistenti? È stata questa che mi pare buona: è stata la preoccupazione nostra che il Consiglio d'amministrazione delle ferrovie si lasciasse guidare, prevalentemente, da considerazioni di carattere finanziario e, soprattutto, si preoccupasse di aumentare il prodotto e quindi fosse indotto a sopprimere treni, che, in un primo periodo della loro istituzione, si mantenessero poco produttivi, mentre è noto che molte volte il traffico, promosso artificialmente per un certo

tempo, produce frutti così fecondi da compensare il primo periodo poco fruttifero.

Allora si è detto: occorre sentire, oltre il Consiglio d'amministrazione, che potrebbe essere mosso specialmente dalla preoccupazione di fare un buon bilancio, anche il Consiglio del traffico, che è mosso soprattutto da considerazioni economiche e industriali, perchè dica se quel treno che si vuole sopprimere, non possa domani produrre grandi frutti.

Dopo ciò prego il senatore Rattazzi di non insistere nella sua proposta.

RATTAZZI. Non insisto.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, pongo ai voti l'art. 46 colla modificazione proposta dal senatore Rattazzi ed accettata dal Governo; lo rileggo:

Art. 46.

Gli orari generali dei treni per viaggiatori sono deliberati dal Consiglio di amministrazione su proposta del direttore generale.

Chi l'approva voglia alzarsi.

(Approvato).

Art. 47.

L'esercizio di una linea è fatto con tre coppie giornaliere di treni viaggiatori, finchè il prodotto lordo annuo ricavato dai viaggiatori e dai trasporti a grande velocità non oltrepassi lire novemila per chilometro.

Quando tale prodotto annuo superi, in via normale, le lire novemila per chilometro, deve essere attivata una quarta coppia giornaliera di treni viaggiatori.

Sulle linee per le quali, dai trasporti viaggiatori e merci a grande velocità, si ricavi un prodotto lordo annuo superiore a lire dodicimila per chilometro, il Consiglio di amministrazione, su proposta motivata del direttore generale, può autorizzare altre coppie giornaliere di treni viaggiatori.

È in facoltà del direttore generale di aumentare, per limitati periodi di tempo, il numero dei treni viaggiatori in aggiunta a quello normale.

I treni di lusso non sono computati nel numero giornaliero delle coppie ordinarie di treni viaggiatori delle singole linee.

(Approvato).

Art. 48.

Il direttore generale, per speciali condizioni locali o per facilitare servizi suburbani, postali e simili, può, per alcune linee o tratti di linea, autorizzare treni leggeri o con carrozze automotrici, in sostituzione dei treni viaggiatori ordinari.

Per l'aggiunta di nuovi treni leggeri o con carrozze automotrici si osserveranno le disposizioni dell'articolo precedente.

(Approvato).

Art. 49.

Nel caso di esercizio con treni viaggiatori a trazione elettrica o a trazione con sole carrozze automotrici, non sono applicabili le norme indicate dal precedente articolo 47, e il numero giornaliero delle coppie dei treni è stabilito in proporzione della frequenza dei viaggiatori, purchè non sia inferiore a quello fissato nell'articolo stesso.

(Approvato).

Art. 50.

Verificandosi in via normale una diminuzione del prodotto dei viaggiatori e dei trasporti a grande velocità, il numero giornaliero delle coppie dei treni viaggiatori può, previo parere del Consiglio generale del traffico, essere diminuito in relazione alle norme contenute nell'articolo 47.

Il numero dei treni viaggiatori effettuato su ciascuna linea in base all'orario in vigore all'atto dell'applicazione della presente legge, non può essere diminuito di una coppia se non quando il numero dei treni viaggiatori, in base al detto orario, sia superiore, di due o più coppie, a quello determinato con le norme di cui agli articoli 47 e 49. In tal caso sarà sentito il Consiglio generale del traffico.

(Approvato).

Art. 51.

Quando gravi ragioni lo esigano, il ministro dei lavori pubblici, previa deliberazione del Consiglio dei ministri, può ordinare l'attuazione di treni internazionali di lusso, ancorchè il Consiglio di amministrazione non abbia creduto opportuno di deliberarne l'istituzione.

(Approvato).

Art. 52.

Sono deliberate dal Consiglio d'amministrazione, su proposta del direttore generale:

a) la conversione delle stazioni in fermate e delle fermate in stazioni;

b) la concessione o la soppressione di fermate di treni.

(Approvato).

CAPO V.

Personale.

Art. 53.

Le assunzioni, le nomine, gli stipendi o paghe, gli avanzamenti, la disciplina, l'esonero, le condizioni di servizio in genere e le competenze accessorie del personale delle ferrovie dello Stato, sono regolati in base a norme approvate con decreto Reale, udito il Consiglio dei ministri.

Entro un anno dalla decorrenza che sarà stabilita col decreto di cui all'articolo 83 della presente legge saranno fissate per decreto Reale, udito il Consiglio dei ministri, le piante organiche del personale dei primi sei gradi delle tabelle graduatorie esistenti, con determinazione del numero dei posti per ciascuna qualifica.

Ogni modificazione alle dette piante sarà approvata con le medesime forme e garanzie.

I decreti Reali anzidetti dovranno essere senza ritardo presentati al Parlamento per essere convertiti in legge.

Pei rimanenti gradi la determinazione del numero dei posti per ciascuna qualifica sarà fatta con deliberazione del Consiglio di amministrazione, approvata dal ministro dei lavori pubblici.

Al conto consuntivo di ciascun esercizio sarà allegata la situazione numerica di tutto il personale, distinto per gradi e qualifiche, a dimostrazione della spesa corrispondente.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*.
Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*.
Noi abbiamo già un regolamento del personale emanato in forza della legge 12 luglio dell'anno scorso. Questo articolo incomincia a dichiarare

appunto che le assunzioni, le nomine, gli stipendi, gli avanzamenti, ecc., sono regolati in base a norme approvate con decreto Reale udito il Consiglio dei ministri. Stabilisce poi che entro l'anno si debba fare il ruolo organico dei primi sei gradi (perchè, come il Senato sa, non esiste organico per le ferrovie di Stato ed ora si prescrive di farlo soltanto per i primi 6 gradi, poichè è impossibile di farlo per gli ultimi 12). Si dice quindi che ogni modificazione alle dette piante sarà approvata colle medesime forme e garanzie. Si soggiunge poi: « I decreti Reali anzidetti dovranno essere, senza ritardo, presentati al Parlamento per essere convertiti in legge ». Ora questa frase « i decreti Reali anzidetti » deve riferirsi appunto alla fissazione dell'organico, non alle assunzioni, alle nomine, agli stipendi, ecc., di cui nel primo comma; quelle sono già stabilite in forza di un Regio decreto.

Io vorrei che l'articolo fosse modificato nel senso che per « i decreti Reali anzidetti » s'intendano soltanto quelli di cui al 2° e al 3° comma di questo articolo. Si potrà quindi aggiungere al comma 4°, dopo la parole « i decreti Reali » le altre « di cui al 2° e 3° comma di questo articolo » e cancellare la parola « anzidetti ».

BALENZANO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BALENZANO, *dell'Ufficio centrale*. Desidero sapere dal ministro se queste norme già approvate con decreto Reale, circa le assunzioni, le nomine, gli avanzamenti, ecc., sono state mai presentate al Parlamento.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*.
Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*.
Nella legge 12 luglio 1906 fu stabilito che le norme relative alle assunzioni, agli stipendi o paghe, agli avanzamenti, alla disciplina, all'esonero, e alle condizioni di servizio in genere e al regolamento del personale, fossero stabilite con decreto Reale, di guisachè già quella legge dava al Governo la facoltà di pubblicare tale decreto; ed il Governo lo ha pubblicato.

BALENZANO. Cosicchè sono le sole modifiche...

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*.
È l'organico che dev'essere fatto pei primi sei

gradi e che dev'essere presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, pongo ai voti la modificazione proposta dall'onorevole ministro al 4° comma, che dovrebbe dire così: « I decreti reali, di cui al 2° e 3° comma di questo articolo, dovranno essere senza ritardo presentati al Parlamento per essere convertiti in legge ».

Chi approva questa modificazione è pregato di alzarsi.

(Approvato).

Pongo ai voti il complesso dell'art. 53 così modificato.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Approvato).

Art. 54.

Sono soggette all'approvazione del ministro le deliberazioni motivate del Consiglio di amministrazione relative alle nomine, agli avanzamenti, ai collocamenti in disponibilità, all'esonero ed alla destituzione di funzionari di grado uguale o superiore al primo delle tabelle graduatorie esistenti.

Pei provvedimenti relativi al capo servizio della ragioneria, il ministro dei lavori pubblici procederà di concerto con quello del tesoro.

(Approvato).

Art. 55.

Salvo i diritti riservati ai sottufficiali del Regio esercito e della Regia armata, le assunzioni di nuovo personale sono fatte per pubblico concorso, eccettuate quelle del personale di fatica e avventizio.

(Approvato).

Art. 56.

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

Senza pregiudizio dell'azione penale secondo le leggi vigenti, coloro che volontariamente abbandonano o non assumono l'ufficio o prestano l'opera propria in modo da interrompere o perturbare la continuità e regolarità del servizio sono considerati come dimissionari e sono surrogati.

Può però il direttore generale, su parere favorevole del Consiglio di amministrazione, con-

siderate le condizioni individuali e le personali responsabilità, applicare invece la sospensione dal servizio, la proroga del termine per l'aumento dello stipendio o della paga, o la degradazione.

(Approvato).

Art. 57.

Contro gli atti e i provvedimenti definitivi riguardanti il personale è ammesso, da parte degli interessati, il ricorso alla IV Sezione del Consiglio di Stato, a termini dell'art. 24 della legge 2 giugno 1889, n. 6166 (serie 3°).

In quanto ai provvedimenti di carattere disciplinare, tale ricorso è ammesso nei casi di proroga del termine per l'aumento dello stipendio o della paga, di degradazione e di destituzione.

Il ricorso è proponibile entro sessanta giorni dalla pubblicazione dell'atto o del provvedimento negli ordini generali dell'Amministrazione.

(Approvato).

Art. 58.

La imposta di ricchezza mobile sulle pensioni e sui sussidi continuativi, liquidati a favore del personale ferroviario collocato in quiescenza avanti il 1° luglio 1905, continuerà ad essere applicata, sino alla loro estinzione, con le norme allora vigenti.

Le imposte di ricchezza mobile sulle pensioni e sui sussidi continuativi liquidati o da liquidarsi, a partire dal 1° luglio 1905, a favore degli agenti e loro famiglie, tanto a carico dei vecchi quanto a carico dei nuovi Istituti di previdenza ferroviari, sarà applicata, a partire dall'attuazione della presente legge, ai sensi degli articoli 11 e 54, lettera D, della legge 24 agosto 1887, numero 4021, e dell'articolo 2 della legge 22 luglio 1894, n. 339.

Per gli agenti però pensionati o sussidiati in via continuativa, collocati in quiescenza dal 1° luglio 1905 fino alla scadenza del termine di tre anni indicato nell'articolo 59, l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato assume a suo carico, conteggiandolo separatamente, il maggiore importo dell'imposta che fosse conseguenza della tassazione in categoria D.

Sono esenti dalla imposta di ricchezza mobile gli assegni vitalizi ed i sussidi continua-

tivi giornalieri liquidati, rispettivamente, dalla seconda sezione dell'Istituto di previdenza e dal Consorzio di mutuo soccorso.

SANI, *relatore*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SANI, *relatore*. L'Ufficio centrale ha ricevuto un memoriale a proposito di questo art. 58 il quale gli è stato trasmesso dai funzionari che farono posti in pensione prima del 1° luglio del 1905.

Credo che l'onor. ministro sia informato della questione perchè ho visto anche nell'incartamento che c'è una lettera sua. L'Ufficio centrale non ha creduto di entrare in questa lunga discussione, soltanto ha provocato dal ministro del tesoro una lunga memoria.

Ora l'Ufficio centrale si permette di inviare all'onor. Gianturco la domanda di questi pensionati e la risposta del ministro del tesoro onde egli nella sua saviezza provveda. Sembra che questi pensionati dovrebbero continuare a pagare la ricchezza mobile in base al 9 per cento, mentre i nuovi collocati a riposo pagherebbero soltanto il 7.50 per cento. Trasmetteremo questo memoriale al ministro insieme ad altri che verranno in seguito.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Esaminerò il memoriale che l'Ufficio centrale m'inverrà.

PRESIDENTE. Non facendosi altre osservazioni, pongo ai voti l'art. 58. Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(Approvato).

Art. 59.

Nel periodo di tre anni dalla decorrenza che sarà stabilita col decreto di cui nell'art. 85 della presente legge, l'Amministrazione avrà facoltà di esonerare dal servizio gli agenti fino al nono grado, che abbiano compiuto 50 anni di età o 25 di servizio, della cui opera, a giudizio insindacabile del Consiglio d'amministrazione, essa non creda di potersi utilmente giovare.

Rimane però ferma, per quanto riguarda i funzionari di grado pari o superiore a quello di capo servizio, la necessità dell'approvazione del ministro a termini dell'art. 54.

Prima di deliberare formalmente sulla proposta di esonero, l'Amministrazione dovrà darne avviso all'interessato, il quale avrà diritto di

presentare al Consiglio, per iscritto, le sue osservazioni nel termine di dieci giorni.

(Approvato).

Art. 60.

Agli agenti di cui all'articolo precedente sarà liquidato, a seconda delle rispettive provenienze, un assegno proporzionale agli anni di servizio, colle norme delle leggi sulle pensioni dello Stato, o proporzionale ai versamenti fatti, giusta le disposizioni vigenti per le Casse pensioni ferroviarie. Tale assegno però non potrà mai essere minore dei due terzi dello stipendio attuale dell'esonerando, nè oltrepassare la misura della pensione che gli competerà quando avrà diritto al collocamento a riposo.

Agli agenti, i quali, a termine dell'art. 7, penultimo comma, della legge 12 luglio 1906, n. 332, hanno diritto soltanto ad una indennità in caso di collocamento a riposo, sarà liquidato un assegno nei limiti indicati nel precedente comma.

Siffatti assegni graveranno il bilancio dell'azienda fino a quando non si saranno verificate le condizioni di età volute dagli ordinamenti che, secondo le rispettive provenienze, regolano le pensioni dei predetti funzionari ed agenti, e fino a quando non siano raggiunti i 65 anni di età, se si tratta degli agenti di cui al precedente alinea. Raggiunti i predetti limiti di età, si farà luogo al collocamento a riposo di ufficio.

I versamenti alle Casse pensioni o al Tesoro per gli agenti di qualunque provenienza, verranno continuati sulla base dell'ultimo stipendio integrale, restando a carico dell'Amministrazione la ritenuta sulla parte eccedente l'assegno finchè, raggiunto i limiti di età minimi rispettivamente prescritti per il diritto alla pensione di riposo, questa possa venire liquidata, per funzionari provenienti dalle Società, in base alle norme stabilite dallo statuto dell'Istituto di previdenza al quale appartiene l'esonerando, e per quelli provenienti dallo Stato, su quella dell'ultimo stipendio.

Nel bilancio di ogni esercizio sarà stanziata, in apposito capitolo, la somma da erogarsi per la spesa derivante dagli esoneri deliberati a termini del precedente articolo.

SANI, *relatore*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SANI, *relat re.* Anche a proposito di questo art. 60 è pervenuto all'Ufficio centrale un memoriale mandato dalla Società di mutua assistenza tra gl'impiegati delle pubbliche Amministrazioni, i quali sostengono che questo articolo non può essere applicabile ai funzionari che vengono dall'Ispettorato del Ministero dei lavori pubblici, perchè sono regolati da leggi differenti, e quindi l'Ufficio ha determinato d'inviare anche questo memoriale all'onorevole ministro che ne prenderà cognizione.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici.* Esaminerò anche questo.

PRESIDENTE. Non facendosi altre osservazioni, pongo ai voti l'art. 60. Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(Approvato).

CAPO VI.

Consiglio generale e Commissioni compartimentali del traffico.

Art. 61.

È istituito presso il Ministero dei lavori pubblici (Direzione generale delle ferrovie di Stato) un Consiglio generale del traffico e presso ciascun compartimento sono istituite Commissioni compartimentali del traffico.

SERENA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SERENA, *dell'Ufficio centrale.* Ho tardato a chiedere la parola aspettando che il senatore Rattazzi svolgesse le sue considerazioni sulla istituzione del Consiglio generale del traffico.

Voci. Ha rinunciato alla parola.

SERENA. Mi riucesce: ad ogni modo dirò che, siccome ammiratore dell'ingegno e della operosità dell'onorevole ministro Gianturco, io non posso non lodarlo altresì di avere, prima di presentare questa legge al Parlamento, istituito con un Regio decreto il Consiglio generale del traffico.

Nell'Ufficio centrale, confortato dall'avviso del nostro illustre Presidente, io sostenni anche la necessità del Comitato permanente di cui all'articolo 8 del Regio decreto 5 ottobre 1906. In quell'articolo si dice: « Presso la Direzione generale delle ferrovie dello Stato sarà costituito uno speciale Comitato permanente per l'esame e lo studio preliminare delle questioni

da sottoporsi alle discussioni ed al voto delle riunioni plenarie ».

Nella legge che discutiamo si vede quasi letteralmente riprodotto il decreto di cui parlo; ma si vede nello stesso tempo soppresso l'art. 8. Ed è perciò che l'egregio collega ed amico onor. Sani nella sua bella relazione ha osservato che sarebbe opportuno eleggere un Comitato permanente del Consiglio generale del traffico.

Il decreto di cui ho parlato fu seguito dal regolamento 16 novembre 1906 con cui lo stesso ministro Gianturco provide al funzionamento del Consiglio generale e delle Commissioni compartimentali del traffico.

Io credo che una delle cose che ha disposto male alcuni nostri colleghi verso l'istituzione del Consiglio generale del traffico, è il gran numero dei suoi componenti. Ora, francamente, se non si dovesse istituire un Comitato permanente per lo studio preliminare di tutte le questioni che devono essere esaminate e discusse nelle sedute plenarie, il Consiglio generale del traffico probabilmente si trasformerebbe in un'accademia in cui tutti parlerebbero senza concludere nulla. È perciò che io, senza fare alcuna proposta, poichè nessuna ne feci nell'Ufficio centrale, mi rivolgo all'onorevole ministro dei lavori pubblici per sapere se egli crede di poter fare per regolamento quello che aveva già fatto col decreto Regio del 5 ottobre 1906 e col decreto ministeriale del 16 novembre dello stesso anno.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici.* Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici.* Ringrazio l'onor. Serena del benevolo giudizio che ha dato dell'istituzione del Consiglio generale del traffico. Per quanto riguarda il Comitato permanente, gli dirò subito la ragione per la quale ne ho consentito la soppressione: il Comitato venne istituito con lo stesso decreto fondamentale che costituì il Consiglio generale del traffico; esso aveva una duplice funzione; da una parte quella di preparare i progetti e gli studi del Consiglio generale con opportune indagini intorno alle condizioni del traffico, dall'altra quella di dar parere sopra tutte le questioni le quali si attenessero all'interpretazione generale delle tariffe e alla classifica-

zione delle merci in quel periodo di reclamo amministrativo che deve, in ogni caso, precedere la contestazione giudiziaria. Nella Commissione della Camera dei deputati, che esaminò il presente disegno di legge, si osservò che accentrare qui in Roma l'esame di tutti i reclami in materia ferroviaria, in cui si disputasse dell'interpretazione delle condizioni di tariffa e classificazione di merci, significava ritardare grandemente il corso di tali reclami ed era molto meglio commetterne le attribuzioni alle Amministrazioni

Naturalmente, come comprende il mio amico Serena, così è venuto a mancare il principale ufficio del Comitato del traffico, che era di dare siffatti pareri sui reclami amministrativi. Quello che rimaneva era troppo poca cosa per mantenere in vita il Comitato. Io ho ammirato, onorevole Serena, la sua discrezione in quanto che ella non ha fatto proposta di ristabilire questo Comitato, ben comprendendo che tale proposta avrebbe reso più difficile l'accordo con l'altro ramo del Parlamento e avrebbe ritardata l'approvazione del disegno di legge.

SERENA. Domando la parola.

Voci. A domani a domani!

CADOLINI. Mi pare che la seduta si potrebbe rimandare a domani.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Pregherei il Senato a voler continuare la discussione, perchè domani io non potrei intervenire, essendo occupato alla Camera per il progetto di legge riguardante i porti.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Serena.

SERENA, *dell'Ufficio centrale*. Io le dichiaro, onor. ministro dei lavori pubblici, che ignoravo il fatto che ella ha accennato, cioè che ha dovuto cedere alle premure della Commissione parlamentare. (Sarà colpa mia di non essermi tenuto informato della discussione avvenuta nell'altro ramo del Parlamento...). Ma ora che il ministro mi dice che egli ha dovuto cedere alle premure fattegli dalla Commissione...

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Premure fatte dalla Commissione nelle conferenze che io ho avuto con essa.

SERENA... io mi dolgo immensamente che abbia ceduto, ed oso sperare che la dispo-

sizione dell'art. 8 egli sarà costretto a ripresentarla, perchè altrimenti, quando un Consiglio composto di 50 o 100 persone si riunirà senza trovare preparata la materia per discutere e per deliberare, si scioglierà dopo di aver fatto una più o meno inutile accademia.

È necessario che vi sia un Comitato permanente che prepari il lavoro, anche quando esso non debba avere tutte le attribuzioni che gli furono conferite col decreto della sua prima istituzione. Non aggiungo altro, per non ritardare l'approvazione di un disegno di legge che mi pare urgentemente richiesto dalla necessità di provvedere, come meglio ora si può, all'ordinamento del servizio ferroviario.

PRESIDENTE. Pongo ai voti l'art. 61. Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(Approvato).

Art. 62.

Il Consiglio generale del traffico è chiamato a dare parere:

1° sulle proposte della Direzione generale per aumento o diminuzione delle tariffe ferroviarie;

2° sulle soppressioni di tariffe in vigore;

3° sulla istituzione di nuove tariffe a titolo di esperimento e sulla opportunità di mantenerle o di abolirle ad esperimento finito;

4° sulla nomenclatura e sulla classificazione delle merci;

5° sulla interpretazione delle condizioni stabilite per i trasporti ferroviari e sulle eventuali proposte di varianti alle medesime;

6° su ogni quesito che al Consiglio venga sottoposto, dal ministro dei lavori pubblici o dall'Amministrazione delle ferrovie di Stato, circa i rapporti tra il pubblico e le ferrovie tanto nel servizio interno, quanto nei servizi cumulativi o di corrispondenza con altre Amministrazioni di trasporti per terra o per acqua;

7° su le norme e le condizioni delle concessioni speciali di cui all'art. 39 della presente legge, e delle loro proroghe e rinnovazioni.

Il Consiglio, inoltre, tenuto conto anche dei lavori delle Commissioni compartimentali, per incarico del ministro e del direttore generale o anche di propria iniziativa, studia i bisogni

dell'agricoltura, dell'industria e del commercio, in rapporto alle tariffe, al movimento ferroviario ed agli orari generali, e formula voti per soddisfarli.

È obbligatorio sentire l'avviso del Consiglio generale del traffico sugli oggetti indicati nei nn. 1, 2, 3 e 7 del presente articolo.

(Approvato).

Art. 63.

Il Consiglio generale del traffico è presieduto dal ministro dei lavori pubblici e si compone:

a) del direttore generale delle ferrovie dello Stato, vicepresidente;

b) di tre funzionari superiori del Ministero dei lavori pubblici; di due funzionari superiori del Ministero del tesoro e di quello di agricoltura, industria e commercio; e di un funzionario per ciascuno dei Ministeri delle finanze, delle poste e telegrafi, della guerra e della marina, che siano addetti a servizi collegati con quelli dei trasporti sulle ferrovie;

c) di tre funzionari superiori delle ferrovie dello Stato, scelti dal Consiglio d'amministrazione;

d) di un membro da designarsi dal Consiglio d'amministrazione delle ferrovie Reali sarde; di un membro da designarsi dall'Associazione delle ferrovie d'interesse locale e di un altro dell'Associazione italiana delle tramvie;

e) di un delegato per ciascuna delle Commissioni consultive locali di cui agli art. 67 a 70 scelti dalle medesime fra i membri elettivi;

f) di due rappresentanti designati dal Consiglio superiore del commercio e della industria, e due designati dal Consiglio superiore di agricoltura fra i propri membri;

g) di sette membri scelti dal ministro dei lavori pubblici fra le persone che abbiano speciale competenza tecnica o legale in materia ferroviaria;

h) di due rappresentanti delle più importanti Compagnie di navigazione del Regno nominati, per turno di anzianità di costituzione, dal ministro dei lavori pubblici, sopra un elenco formato d'accordo col ministro della marina e riveduto ogni quattro anni e secondo le norme che detterà il regolamento;

i) di un rappresentante designato dall'Associazione della stampa italiana con sede in Roma, fra i propri membri;

l) di due delegati delle Camere di commercio e di due dei Comizi agrari del Regno;

m) di un delegato del Consiglio superiore di sanità;

n) di due rappresentanti, eletti nel proprio seno dal personale ferroviario nei modi da determinarsi dal regolamento.

PRESIDENTE. A questo articolo vi è un emendamento del senatore Rossi Luigi così concepito:

Invece di dire al comma i: « di un rappresentante designato dall'Associazione della stampa italiana con sede in Roma », dire: « di un rappresentante dei Sodalizi della stampa italiana eletto nei modi che saranno stabiliti dal regolamento ».

Ha facoltà di parlare il senatore Rossi Luigi.

ROSSI LUIGI. Il Senato comprende subito la ragione di questa modificazione. Non vi è soltanto l'Associazione di Roma. Sodalizi della stampa ve ne sono molti in Italia. Ve n'è uno cospicuo, la Federazione tra le associazioni giornalistiche italiane, costituitasi lo scorso anno in Milano, alla quale sono associati circa ottocento professionisti d'ogni città d'Italia. Ora non si tratta di sostituire associazioni ad associazioni, ma di risolvere il problema col rispetto dei diritti e delle aspirazioni di tutti.

Giustizia per tutti: privilegi per nessuno!

Risolvere ora il problema in via definitiva non pare opportuno, e sarebbe d'altronde assai difficile impresa.

Si stabilisca il principio della parità di diritto, e si riservino al regolamento le modalità.

Non dubito di avere, in così equa proposta, consenziente il Senato.

PISA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

PISA. Appoggio la proposta del senatore Rossi e mi permetto solo di soggiungere qualche ulteriore spiegazione. Esistono infatti in Italia molte associazioni regionali e principalmente nelle città più cospicue, come Milano, Torino, Genova, Bologna, Venezia, Firenze, Palermo. Ora queste associazioni regionali si sono riunite in una federazione, la quale rappresenta perciò la stampa di moltissime altre città oltre quelle cospicue che ho qui indicato. Nulla di più giusto quindi che scegliendosi il rappresentante della stampa sia consultata anche questa federazione. Non mi dilungo di più.

perchè la proposta è, per sè, chiara ed ovvia, meritando di essere accolta.

Presentazione di disegni di legge.

CARCANO, *ministro del tesoro*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

CARCANO, *ministro del tesoro*. Ho l'onore di presentare al Senato i seguenti disegni di legge, già approvati dall'altro ramo del Parlamento:

Stato di previsione della spesa del Ministero della guerra per l'esercizio finanziario 1907-908;

Approvazione di maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamenti in alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero di agricoltura, industria e commercio per l'esercizio finanziario 1906-907;

Maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero della pubblica istruzione per l'esercizio finanziario 1906-1907;

Maggiori assegnazioni su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa dello stesso Ministero della pubblica istruzione per l'esercizio finanziario 1906-907;

Approvazione di maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamenti in alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario 1906-907.

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole ministro del tesoro della presentazione di questi disegni di legge, i quali, per ragioni di competenza, saranno inviati alla Commissione di finanze.

Ripresa della discussione.

PRESIDENTE. Ora riprenderemo la discussione dell'ordinamento ferroviario; ha facoltà di parlare l'onorevole ministro dei lavori pubblici.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Certo è arduo il compito di chi dovrà compilare il regolamento, e stabilire metodi di elezioni tali che appaghino tutti i giornalisti d'Italia nella scelta del loro rappresentante. Se io po-

tessi dire *transeat a me calix iste*, lo direi molto volentieri all'amico Rossi, ma d'altra parte anche a me sono pervenute doglianze di altre Associazioni e Federazioni della stampa. Io aveva accettato la proposta fatta dall'altro ramo del Parlamento, perchè l'Associazione della stampa di Roma è la sola che si sia costituita in ente morale. Ma per quanto io riconosca grave il compito, accetto la proposta del senatore Rossi, augurandomi di trovare una soluzione che soddisfaccia le diverse associazioni.

ROUX. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

ROUX. Come uno dei fondatori dell'Associazione della stampa di Roma, io voglio tranquillare i dubbi che per un momento possono turbare l'animo dell'onorevole ministro.

L'Associazione della stampa di Roma non è veramente costituita in ente morale; ma lo è soltanto per quello che riguarda la Cassa di previdenza dei giornalisti.

Del resto questo poco importa per l'argomento, ed è vero: in parecchie altre città si sono riuniti i pubblicisti di molti giornali d'Italia ed hanno costituito altrettante Associazioni della stampa, le quali poi si sono riunite in federazione.

Io credo che l'Associazione centrale di Roma non abbia nessuna gelosia verso di esse; quindi nessun dubbio ch'essa vorrà accettare anche la colleganza con gli altri sodalizi giornalistici. L'apevolezza accordata alla pubblica stampa per essere rappresentata nelle Commissioni del traffico, quando fosse ristretta solo all'Associazione della stampa di Roma, potrebbe invece provocare gelosie degli altri sodalizi che è bene eliminare.

Quanto al modo di scelta del rappresentante, sarà facile regolarlo, facendovi partecipare i membri dei sodalizi di tutta la Federazione della stampa.

PRESIDENTE. Se nessun altro domanda la parola, pongo ai voti l'emendamento del senatore Rossi e che ho già letto.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Approvato).

Pongo pure ai voti l'art. 63 così emendato.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Approvato).

Art. 64.

I membri del Consiglio generale del traffico sono nominati con decreto del ministro dei lavori pubblici.

Essi durano in carica quattro anni; scaduto il quadriennio, quelli delle categorie *b*) e *c*) possono essere riconfermati; gli altri non possono essere rinominati che dopo due anni.

(Approvato).

Art. 65.

Il Consiglio generale del traffico si riunirà, normalmente, una volta ogni trimestre e sarà convocato, di volta in volta, ad iniziativa del presidente, il quale potrà anche indire adunanze straordinarie, quando siano da trattare speciali questioni urgenti.

Le votazioni saranno ritenute valide quando siano presenti almeno due terzi dei membri e la maggioranza dei suffragi corrisponda almeno al terzo del numero complessivo dei componenti il Consiglio. In caso di parità di voti, la prevalenza sarà data dal voto del presidente.

(Approvato).

Art. 66.

In seno al Consiglio generale potranno essere elette Commissioni speciali, alle quali sia deferito, dal presidente o dal Consiglio stesso, l'incarico d'intraprendere studi speciali, per riferirne poi le conclusioni.

(Approvato).

Art. 67.

Le Commissioni compartimentali del traffico sono chiamate a dar parere, esprimere voti e fare studi sulle tariffe, gli orari locali e i bisogni del traffico del compartimento.

(Approvato).

Art. 68.

La Commissione compartimentale del traffico si compone oltrechè dal capo della Direzione compartimentale che la presiede:

a) da due funzionari della Direzione compartimentale designati dal direttore generale;

b) da quattro rappresentanti locali dell'industria, del commercio e dell'agricoltura eletti, due dalle Camere di commercio e due dai Co-

mizi agrari delle provincie che fanno parte del territorio servito dal compartimento;

c) da due membri scelti dal ministro dei lavori pubblici tra persone estranee al servizio, versate nella materia ferroviaria.

(Approvato).

Art. 69.

Le Commissioni compartimentali emettono i loro pareri a maggioranza assoluta dei presenti e, in caso di parità, prevarrà quello che avrà ottenuta l'approvazione del presidente.

(Approvato).

Art. 70.

I membri delle Commissioni compartimentali durano in carica due anni; quelli della categoria *a*) possono essere rinominati; quelli delle categorie *b*) e *c*) non possono essere rieletti o rinominati se non dopo un anno.

(Approvato).

Art. 71.

I membri del Consiglio generale non appartenenti alle categorie *b*) e *c*) e quelli delle Commissioni compartimentali estranei all'Amministrazione ferroviaria non potranno essere sostituiti da supplenti.

(Approvato).

CAPO VII.

Commissione parlamentare di vigilanza.

Art. 72.

È istituita una Commissione parlamentare permanente di vigilanza sull'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Essa è composta di sei senatori e di sei deputati, eletti dalle Camere rispettive, e dura in carica tre anni. In caso di scioglimento della Camera dei deputati, questi continueranno a far parte della Commissione fino a nuove nomine.

La Commissione di vigilanza elegge nel suo seno il proprio presidente ed il segretario.

Spetta alla Commissione di vigilare sull'andamento dell'amministrazione e dell'azienda ferroviaria e di segnalare al Parlamento e al Governo i bisogni e le eventuali deficienze del servizio ferroviario.

ARCOLEO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

ARCOLEO. Nell'intendimento di cooperare col ministro e coll'Ufficio centrale (che veramente ha fatto opera benemerita) a condurre ad uno scopo pratico le disposizioni di questa legge mi permetto di fare osservare che malgrado la frase sonante di autonomia nella Direzione, la più autonoma di tutte sia questa Commissione parlamentare della Camera e del Senato, la quale sarebbe così un altro Comitato dei dodici. Ora io dico, o essa è decorativa, e allora non significa nulla, o ha delle attribuzioni, ed allora è invadente perchè invade la sfera del potere esecutivo.

Poi la forma con la quale è espresso l'articolo che istituisce questa Commissione mi fa persistere nel mio dubbio o meglio nella mia opposizione. Si dice infatti che questa Commissione esercita la vigilanza su tutto l'andamento dell'azienda ferroviaria e riferisce al Parlamento e al Governo le eventuali deficienze del servizio. Ora io domando: Questa Commissione è una specie di Comitato inquirente? Essa prende una parte della responsabilità del ministro, delle attribuzioni del direttore generale, del sindacato parlamentare; una parte delle attribuzioni della Corte dei conti ed anche della Commissione di finanze.

Ora io domando al Parlamento che cosa ci sta a fare con queste delegazioni che sono organi non necessari? E non si può fare un paragone con i Comitati di vigilanza sulla Cassa dei prestiti, sul fondo del culto, sulle Banche ecc., perchè quelli hanno un profilo determinato e non sono enti autonomi.

Noi così abbiamo costituito un arcipelago di organi e di funzioni che guastano la pratica efficacia della legge. Io non credo di fare una proposta concreta, ma mi appello al ministro perchè egli voglia correggere la forma di quest'articolo perchè se si mantiene quella attuale, tale Commissione diventa un organismo che assume una direzione, un monopolio.

E poi la legge dice che essa riferisce al Parlamento e al Governo. Quando al Parlamento? E quando al Governo?

E riferisce al Parlamento alle spalle del Governo? E al Governo alle spalle del Parlamento? E tutto questo senza che il direttore generale ne sappia nulla?

Questa serie di dubbi m'induce tale una minima fede nella pratica attuazione di quest'articolo che sarei desideroso che fosse soppresso; ma siccome questo non è possibile, avrò per lo meno compiuto un mio dovere sollevando una protesta che forse avrà una ripercussione nella pratica, perchè di quella norma resteranno offesi il ministro, il direttore generale e il Parlamento. (*Approvazioni*).

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Non credo che l'onor. Arcoleo si sia apposto al vero nel definire il carattere di questa Commissione parlamentare.

Il concetto che ha mosso il Governo a proporla, è che il sindacato parlamentare non si eserciti solo in occasione della discussione del bilancio o per via d'interpellanze o d'interrogazioni, ma che si eserciti pure direttamente sulla più grande azienda dello Stato; sia un sindacato più vigilante e più efficace che non venga solo ad intermittenze, ma, senza intralciare l'Amministrazione, la segua e la vegli, nell'esplicazione del suo mandato.

Già l'onor. Carmine ebbe a proporre tale Commissione parlamentare, riconoscendo appunto che un'azienda che ha un bilancio di 700 milioni, che è la più grande azienda dello Stato, e che per il suo carattere industriale non può essere soggetta a quei vincoli e a quelle restrizioni a cui sono soggette le altre aziende, deve ben avere una Commissione che vigili su di essa, come c'è una Commissione di vigilanza sulle banche che pure amministrano un patrimonio proprio.

E l'onorevole Arcoleo acquieti pure la sua coscienza costituzionale.

Non è esatto quello che egli dice, cioè che questa Commissione riferirà al Governo alle spalle del Parlamento e viceversa; poichè essa invece riferirà al Parlamento e al Governo secondo le rispettive attribuzioni.

Se viene a fare proposte di carattere legislativo, le farà al Parlamento, se si tratta del sindacato del denaro pubblico, lo farà al Parlamento; se si tratta di attribuzioni proprie del potere esecutivo, rivolgerà le sue rimostranze al Governo,

Nè abbiamo creduto di prescrivere limiti formali perchè i membri del Parlamento che saranno in questa Commissione non hanno bisogno di limiti legislativi alla loro autorità; ma essi certo non invaderanno i poteri dell'Amministrazione e non si costituiranno neppure come una Commissione d'inchiesta permanente, ma eserciteranno sopra la più grande Amministrazione dello Stato un sindacato più vigile di quello ordinario delle semplici interpellanze o delle discussioni di bilancio.

Questo è stato il nostro proposito.

ARCOLEO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ARCOLEO. Siccome bisogna essere sinceri, malgrado l'eloquenza dell'onor. ministro, debbo dichiarare che non solo non sono persuaso, ma persisto nei miei dubbi. Nondimeno voterò la legge a corso forzoso su questo articolo.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo la parola, pongo ai voti l'art. 72 così come fu letto.

(Approvato).

Art. 73.

La Commissione di vigilanza esamina e discute la relazione semestrale, che le sarà inviata dalla Direzione generale delle ferrovie dello Stato.

La Commissione ha facoltà di fare tutte le indagini e i rilievi che stimi opportuni per accertarsi dell'andamento del servizio.

(Approvato).

Art. 74.

Nel novembre di ciascun anno la Commissione presenterà al Parlamento la sua relazione annuale.

(Approvato).

Art. 75.

I membri del Parlamento non possono far parte del Consiglio di amministrazione, del Consiglio generale del traffico, e delle Commissioni compartimentali del traffico di cui gli articoli 4, 61 e 68 della presente legge.

(Approvato).

CAPO VIII.

Disposizioni diverse e transitorie.

Art. 76.

Per tutti i lavori occorrenti sulle ferrovie esercitate dallo Stato, quando i beni da espropriare siano contenuti entro una zona di larghezza non superiore a metri 50 dal confine della ferrovia, la pubblica utilità viene dichiarata con decreto del ministro dei lavori pubblici, previa approvazione dei relativi progetti da parte del Consiglio d'amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Quando i beni da espropriare eccedano il detto limite, la pubblica utilità dei lavori occorrenti sulle ferrovie esercitate dallo Stato verrà dichiarata con decreto del ministro dei lavori pubblici, sentito il Consiglio di Stato, previa approvazione dei relativi progetti da parte del Consiglio d'amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Tutti i lavori occorrenti sulle ferrovie esercitate dallo Stato potranno, con decreto del ministro dei lavori pubblici, udito il Consiglio di amministrazione delle ferrovie, essere dichiarati urgenti ed indifferibili agli effetti dell'articolo 71 della legge 25 giugno 1865, n. 2359, modificato dalla legge 18 dicembre 1879, numero 5188.

(Approvato).

Art. 77.

Alle espropriazioni occorrenti così per lavori sulle linee esistenti, come per nuove costruzioni ferroviarie, si applicheranno le norme degli art. 12 e 13 della legge 15 gennaio 1885, n. 2892 per il risanamento della città di Napoli.

Nei luoghi però dove vigessero disposizioni legislative speciali più favorevoli alle Amministrazioni esproprianti, tal. disposizioni saranno applicate anche alle espropriazioni da eseguirsi nell'interesse dell'Amministrazione ferroviaria dello Stato.

Le suddette disposizioni sono applicabili anche alle espropriazioni per le ferrovie concesse all'industria privata e sovvenzionate dallo Stato.

PRESIDENTE. Al terzo comma aggiuntivo di questo articolo è stato proposto dall'onorevole ministro un emendamento così concepito: « Le

suddette disposizioni sono applicabili anche alle espropriazioni per la costruzione di nuove ferrovie concesse all'industria privata e sovvenzionate dallo Stato».

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. D'accordo con l'Ufficio centrale, questo terzo comma verrebbe sostituito da quello letto dal Presidente, con l'intento di applicare la disposizione più favorevole alla causa dell'espropriante anche per le costruzioni di linee ferroviarie concesse all'industria privata. Questa disposizione però si applicherebbe quando si trattasse di linee da costruirsi, poichè, quando si tratta di costruzioni di nuove linee concesse all'industria privata e sovvenzionate dallo Stato, il risparmio torna a vantaggio dello Stato stesso che può perciò diminuire la sovvenzione chilometrica; dove invece i lavori sulle linee già costruite si fanno a carico delle Società, per essi dovranno valere le regole ordinarie dell'espropriazione. Altrimenti una parte dell'indennità sarebbe tolta ai proprietari e data ingiustamente alla Società concessionaria della ferrovia.

SANI, *relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

SANI, *relatore*. L'Ufficio centrale accetta la modificazione proposta dall'onor. ministro.

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni, pongo ai voti l'art. 77 modificato nel senso proposto dall'onor. ministro e accettato dall'Ufficio centrale.

Chi l'approva voglia alzarsi.

(Approvato).

Art. 78.

All'Amministrazione stessa, sotto la diretta dipendenza del ministro dei lavori pubblici, sono affidati gli studi, la direzione e la sorveglianza dei lavori per nuove ferrovie da costruirsi per conto diretto dello Stato. Tale incarico è estraneo all'esercizio autonomo delle ferrovie.

Le spese all'uopo occorrenti sono fatte coi fondi stanziati nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici.

I lavori per la costruzione di nuove ferrovie sono eseguiti e liquidati dall'Amministrazione

suddetta, applicando, però, le norme ordinarie vigenti per le altre opere pubbliche dello Stato.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Vorrei pregare l'Ufficio centrale di consentire che fosse ristabilita, nell'ultimo comma, la facoltà data all'Amministrazione ferroviaria di collaudare essa stessa i suoi lavori, e ne dirò subito la ragione.

Siccome i lavori eseguiti dal Genio civile sono dallo stesso Genio civile collaudati, perchè anch'esso è un'Amministrazione dello Stato, così i lavori che l'Amministrazione ferroviaria fa per conto del Ministero dei lavori pubblici, è bene che siano collaudati dalla stessa Amministrazione, la quale non è fuori del Ministero.

L'affidare tale collaudo al Genio civile, potrebbe talvolta non offrire nei collaudatori la stessa garanzia di competenza, e affidarlo agli ingegneri dell'ufficio speciale potrebbe forse anche dar luogo a contrasti che è bene evitare.

Prego quindi di conservare, come nel testo approvato nell'altro ramo del Parlamento, la parola: « collaudati » dopo le altre: « liquidati ed eseguiti ».

SANI, *relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

SANI, *relatore*. Veramente qui la cosa è un po' diversa, perchè qui c'è l'autonomia; perciò si era tolta la parola « collaudati ». Ad ogni modo consentiamo di rimettercela.

PRESIDENTE. Nessun altro domandando la parola, pongo ai voti l'art. 78, modificato nel senso proposto dall'onor. ministro ed accettato dall'Ufficio centrale.

Chi l'approva voglia alzarsi.

(Approvato).

Art. 79.

Spetta al servizio legale presso l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, la consulenza, la rappresentanza ed il patrocinio contenzioso: in tutte le controversie dipendenti dal contratto di trasporto e da atti, provvedimenti e contratti di lavoro e forniture relativi all'esercizio

ferroviario; nelle controversie relative alle responsabilità per danni patiti da terzi a causa dell'esercizio medesimo; nonchè nelle controversie relative a' diritti ed obblighi del personale ferroviario.

Ogni altra controversia interessante le ferrovie dello Stato è devoluta alle Regie Avvocature erariali, che vi provvedono come per qualunque Amministrazione dello Stato.

Dove sorga dubbio sulla competenza rispettiva fra le Regie Avvocature erariali e gli Uffici del servizio legale ferroviario, udito il Regio avvocato generale erariale e l'Amministrazione ferroviaria, decideranno d'accordo i ministri del tesoro e dei lavori pubblici.

Nel caso in cui sia evocata in giudizio l'Amministrazione dello Stato cumulativamente come esercente e come proprietaria, la difesa sarà affidata alle Regie Avvocature erariali, che prenderanno gli opportuni accordi con gli Uffici del servizio legale ferroviario.

Quando in giudizio voglia dedursi la illegittimità della rappresentanza, siffatta eccezione deve, a pena di decadenza, proporsi innanzi al primo giudice e prima di qualsiasi deduzione di merito.

Purchè consti della loro qualità, i funzionari appartenenti agli Uffici del servizio legale ferroviario non hanno bisogno di speciale mandato per assumere il patrocinio delle ferrovie dello Stato innanzi qualunque magistratura del Regno.

ARCOLEO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

ARCOLEO. Prendo anche qui la parola per un altro caso di coscienza su questa distinzione che non ho capito tra l'Ufficio legale dell'esercizio e quello delle costruzioni una volta che le ferrovie appaiono proprietarie, un'altra come esercenti utenti, e poi quando vi è lotta fra il Ministero dei lavori pubblici ed il Ministero del tesoro, chi deciderà, non so, ma v'è una specie di procedura impalpabile, ed a questo si aggiunge un corpo d'armata di volontari che saranno iscritti come delegati ferroviari, i quali aumenteranno il numero di tutti quelli che vogliono difendere cause. Tutto questo costituirà un alveare causidico, che non potrà che impedire la semplificazione di quegli organi di cui abbisognano le ferrovie.

L'articolo è così complesso e arruffato che

dà luogo ai miei dubbi, specialmente per la distinzione, non solo sottile, ma dirò anche acuta ed acuminata, tra l'Ufficio legale aggregato all'Amministrazione ferroviaria e l'Avvocatura erariale.

Ora, tutto quello che non si comprende subito, in pratica può far sorgere difficoltà. Io non fo proposte, ma spero che, o per via del regolamento od altrimenti, si possano fare distinzioni più chiare e non solleticare tante aspirazioni di chi, pur d'isciversi nell'albo previsto da questo articolo, probabilmente non apparterrà a coloro che seriamente esercitano la professione.

Inoltre, non mi sembra una buona norma quella che nei casi gravi si possano incaricare della difesa eminenti giuristi estranei agli Uffici legali delle ferrovie e dello Stato. Così avremo l'Ufficio legale n. 1 che è l'Avvocatura erariale, l'Ufficio legale n. 2 che è quello legale delle ferrovie e poi l'Ufficio legale n. 3 che sarà composto da avvocati di grido per le cause gravi.

Tutto questo non semplifica la questione dell'azienda, mentre si tratta precisamente d'una amministrazione, in cui il miglior metodo sarebbe evitare il più possibile le liti, ed il desiderio di farle.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Questa volta spero di acquietare la coscienza del senatore Arcoleo dicendogli che le disposizioni di quest'articolo mirano al fine ch'egli si è proposto: determinare cioè con precisione le attribuzioni rispettive dell'Avvocatura erariale e quelle del servizio legale delle ferrovie. I progetti precedenti distinguevano l'esercizio dal patrimonio, e le cause dell'esercizio si davano al servizio legale e le altre all'Avvocatura erariale; controversie sottilissime sorsero, per determinare quando si fosse nel campo patrimoniale e quando in quelli dell'esercizio, e quando nella zona intermedia. Queste controversie indussero me ad accettare la proposta della Commissione parlamentare, di determinare meglio le rispettive competenze. Ora qui si dice precisamente che il servizio legale avrà le controversie che sorgono dai contratti di trasporto, da atti, provvedimenti e

contratti di lavoro e forniture relative all'esercizio ferroviario, le controversie relative alle responsabilità per danni patiti da terzi a causa dell'esercizio medesimo, nonchè quelle relative a diritti ed obblighi del personale ferroviario.

L'articolo poi ha quest'altro merito, e lo rilevo, perchè il senatore Arcoleo ha voluto metterne in luce soltanto i difetti

Si dà alla rappresentanza dello Stato un carattere di maggior serietà, poichè è accaduto che nella stessa causa essendo interessato lo Stato che è uno, si sono presentati due avvocati a difenderlo, dicendo l'uno di rappresentare lo Stato come patrimonio, l'altro come esercizio: e, purtroppo, spesso non andavano d'accordo, in cause gravissime.

Si è stabilito dunque che quando vi sia lo Stato interessato, in una od in un'altra veste, debba essere rappresentato da uno solo. Spesso è accaduto di sentirsi sollevare, anche durante il secondo stadio d'un giudizio, l'eccezione che lo Stato non era legalmente rappresentato; perciò si è stabilito, ad evitare tal pericolo, che una simile eccezione debba farsi in *limine litis*, e prima di ogni altra eccezione.

Può esservi disaccordo su chi debba rappresentare lo Stato, se il ministro dei lavori pubblici o quello del tesoro, ed allora si va al Consiglio dei ministri.

Il concetto fondamentale per quanto riguarda il personale, è stato questo: noi abbiamo un servizio legale cartaceo che scrive delle pratiche, emargina atti, ma che assai raramente va al tribunale, al fuoco delle contestazioni giudiziarie; invece noi abbiamo bisogno di un'avvocatura combattente. Noi abbiamo voluto che i membri del servizio legale difendessero essi le cause; tuttavia per cause gravi potrà farsi ricorso all'opera di estranei, ma per tenere il Parlamento al di sopra di qualunque sospetto, niente deputati, nessun senatore avvocato; abbiamo troppo alto il concetto della nostra missione per esporla ai sospetti del primo venuto. Considerando che questa dell'avvocatura ferroviaria può essere fonte di corruzione politica gravissima, e portare all'Amministrazione le maggiori e peggiori inframmettenze, talvolta per colossissime, si è stabilito che gli albi si dovessero formare, non già per concessione libera dell'Amministrazione, ma invece da una Commissione au-

torevole, che potesse tenere conto delle qualità, delle attitudini e dei meriti di ciascuno.

Dunque è stato proprio per riparare a quel gravissimo pericolo che l'onor. senatore Arcoleo ha messo innanzi al Senato, che si è stabilito che una Commissione dovesse fare gli albi di avvocati ferroviari. Questi non saranno innumerevoli, ma quanti i bisogni dell'Amministrazione richiedono. Come vede il senatore Arcoleo, dal momento che non si vuole sopprimere il servizio legale delle ferrovie, e non si può dar tutto all'Avvocatura erariale, molte ragioni hanno consigliato di tener fermo il sistema in vigore da tre anni; ma non si poteva ordinare con maggior prudenza, e, forse, con maggiore chiarezza questa materia irta di difficoltà e pericoli.

ARCOLEO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ARCOLEO. Ringrazio il signor ministro delle spiegazioni che non mi hanno persuaso ed esprimo fiducia che, se nè deputati nè senatori possono difendere le cause dell'Amministrazione ferroviaria, non difenderanno gli avversari contro l'Amministrazione. (*ilarità*).

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, pongo ai voti l'articolo 79. Chi l'approva si alzi.

(Approvato).

Art. 80.

Nelle sedi di Compartimenti la difesa dell'Amministrazione è affidata, di regola, agli Uffici del servizio legale.

Fuori le sedi di detti Uffici il patrocinio delle liti che interessano le ferrovie dello Stato potrà essere affidato a delegati iscritti in albo speciale, che verrà redatto per ciascuna sede di Tribunali, Corti d'appello o Corti di cassazione. La trattazione delle cause potrà essere continuata negli altri stadi di giurisdizione dal delegato cui fu affidata in principio.

Gli albi dei difensori delegati saranno, per effetto della presente legge, approvati dal Consiglio di amministrazione, su parere di una Commissione per ciascuna sede di Compartimento.

Detta Commissione sarà composta del primo presidente e del procuratore generale della Corte d'appello, del Regio avvocato erariale,

del presidente del Consiglio dell'Ordine degli avvocati e del capo dell'Ufficio legale ferroviario della sede del Compartimento.

Saranno preferiti, per detta iscrizione, quegli attuali avvocati delegati ferroviari o delegati erariali che si reputeranno più idonei al patrocinio delle liti ferroviarie. Il numero degli iscritti nell'albo sarà determinato in seguito a parere della Commissione suddetta ed in proporzione ai bisogni del servizio. In caso di vacanze, ne sarà data pubblica notizia.

Le norme che regolano la difesa delegata di tutte le altre Amministrazioni dello Stato, sono estese anche all'Amministrazione ferroviaria specialmente per quanto dispongono: pel divieto di assumere cause contro le altre Amministrazioni dello Stato; pel vincolo di dipendenza verso l'Ufficio delegante; e per l'obbligo di accettare le liquidazioni delle proprie competenze così come fatte dall'Ufficio delegante.

Spetta ai capi degli Uffici legali di scegliere, caso per caso, fra gl'iscritti nell'albo, il delegato a trattare ogni singola causa, non ritenuta a difesa diretta, tenendo conto delle relative attitudini e di un'equa distribuzione degli incarichi.

Sulla proposta dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, può il ministro dei lavori pubblici incaricare avvocati del libero Foro pel patrocinio di liti di eccezionale gravità.

I membri del Parlamento sono incompatibili ad assumere tali incarichi, nonchè ad essere iscritti nell'albo dei delegati.

(Approvato).

Art. 81.

L'Amministrazione ferroviaria, entro un anno dalla pubblicazione della presente legge, procederà al riordinamento degli Uffici pel servizio legale, ed il relativo personale sarà reclutato tra i funzionari degli attuali Uffici di consulenza legale ferroviaria, che, oltre la laurea in giurisprudenza, abbiano i requisiti rispettivamente richiesti dalla legge 8 giugno 1874, n. 1938, per l'esercizio delle professioni di avvocato e procuratore, unitamente alla necessaria attitudine pel disimpegno delle funzioni forensi. Coloro i quali non avessero, ovvero non conseguissero, nel detto anno, tali requisiti saranno adibiti ad altri uffici.

Ai posti vacanti per effetto del riordinamento suddetto si provvederà o mercè i pubblici concorsi, di cui al successivo penultimo capoverso, ovvero scegliendo, secondo le norme che saranno dettate dal regolamento, tra i funzionari delle Regie Avvocature erariali; e tra i funzionari del Pubblico Ministero, giudici di tribunale, pretori ed aggiunti giudiziari.

Anche per effetto del riordinamento disposto dal presente articolo, il capo del servizio legale presso la Direzione generale ed i capi del servizio legale, risiedenti presso le sedi compartimentali, saranno nominati per scelta fra i funzionari di cui al precedente capoverso, e fra i funzionari degli attuali Uffici, per merito riconosciuto dal Consiglio di amministrazione, dietro comprovato esercizio dell'avvocatura contenziosa e senz'alcun riguardo ad anzianità di servizio, ed, in difetto, per speciale concorso.

Per l'eventuale completamento del ruolo organico e per le future occorrenze di personale, si provvederà mediante concorso per titoli ed esami fra i laureati in giurisprudenza di età non superiore ai 35 anni, che sianò rispettivamente iscritti, almeno da un anno, nell'albo degli avvocati o de' procuratori esercenti presso le Corti od i Tribunali del Regno, ed abbiauo effettivamente esercitata l'avvocatura contenziosa.

Con Regio decreto, udito il Consiglio di amministrazione ed il Consiglio di Stato, saranno stabilite le norme pel riordinamento e pel funzionamento del servizio legale ferroviario nonchè per l'esazione e ripartizione, fra funzionari, delle competenze poste a carico delle controparti.

(Approvato).

Art. 82.

Il servizio sanitario dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato ha sede presso la Direzione generale. Il personale medico è distribuito nelle sedi compartimentali per compiere le funzioni di vigilanza igienica, di consulenza, di accertamento della idoneità fisica del personale e di ispezione, secondo le norme stabilite in apposito regolamento.

I medici di riparto, i consulenti, gli specialisti ed i medici aiuti, non hanno qualità d'im-

piegati. La designazione dei medici di riparto sarà fatta sempre da apposite Commissioni per ciascun Compartimento, le quali saranno composte: dal capo del Compartimento, dal capo dell'ufficio sanitario, da due professori di clinica medica e chirurgica dell'Università locale o viciniore, scelti a preferenza tra i consulenti delle ferrovie, e dal medico provinciale della sede del Compartimento.

Pei medici incaricati del servizio delle linee, il corrispettivo dell'opera da essi prestata è costituito dalla carta di libera circolazione su determinati percorsi, oltre alle concessioni di biglietti ammesse per gli agenti ferroviari e loro famiglie dall'art. 83; salvochè condizioni di speciale onerosità del servizio, sia per la intensità di esso nei centri ferroviari, sia perchè esplicantesi in zone malariche, non esigano anche la concessione di una speciale, adeguata retribuzione.

Ai medici, i quali abbiano lodevolmente prestato servizio per non meno di dieci anni, e ne siano dispensati, sarà conservata la carta di libera circolazione e la concessione dei biglietti di cui sopra, per un periodo proporzionale che verrà fissato dal regolamento.

La nomina, le condizioni, i casi di revoca e di dispensa, le attribuzioni e gli eventuali compensi dei detti medici, nonchè dei consulenti e specialisti sono disciplinati da apposito regolamento che verrà approvato con decreto del ministro dei lavori pubblici, uditi i Comitati amministratori degli Istituti di previdenza interessati, la Direzione generale di sanità del Regno ed il Consiglio di amministrazione delle ferrovie di Stato.

(Approvato).

Art. 83.

Le carte di libera circolazione ed i biglietti per un solo viaggio di servizio non possono concedersi che al personale dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato ed a quello governativo d'ispezione delle ferrovie concesse all'industria privata, in quanto sia richiesto dalle rispettive attribuzioni, nonchè ai funzionari dello Stato i quali, per ragioni di ufficio in dipendenza dei rapporti con le ferrovie dello Stato, debbano compiere su queste frequenti viaggi.

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

Gl'impiegati a riposo, e le rispettive famiglie dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e d'ispezione governativa delle ferrovie concesse all'industria privata, nonchè delle cessate Società esercenti le reti Mediterranea, Adriatica e Sicula e del soppresso Regio ispettorato generale delle strade ferrate, hanno diritto, in ogni anno, ad un biglietto gratuito e ad un biglietto a prezzo ridotto. Il regolamento determinerà a quali funzionari di grado superiore a riposo appartenenti alle Amministrazioni predette possano essere concesse anche carte di libera circolazione.

Si possono effettuare scambi di concessioni di viaggio con altre Amministrazioni ferroviarie e con importanti Società di navigazione.

Ogni altra concessione di biglietti gratuiti e quella dei biglietti a prezzo ridotto saranno regolate con decreto Reale da presentarsi al Parlamento per essere convertito in legge.

Senza pregiudizio dell'azione penale, il funzionario che indebitamente rilascia carte di libera circolazione, biglietti gratuiti o ridotti, è punito con la sospensione dall'ufficio e dallo stipendio da dieci giorni ad un mese ed ha l'obbligo di pagare il valore a tariffa normale del biglietto rilasciato. In caso di recidiva, il funzionario colpevole è dispensato dal servizio.

(Approvato).

Art. 84.

Avranno diritto alla carta di libera circolazione sulle ferrovie dello Stato i membri del Consiglio generale del traffico, e i membri delle Commissioni compartimentali, limitatamente alle linee comprese nel rispettivo compartimento.

I membri del Consiglio generale del traffico, che non risiedono nella capitale del Regno, hanno diritto, inoltre, a una diaria di L. 20; e i componenti delle Commissioni compartimentali, che non risiedono nella città sede di compartimento, ad una diaria di L. 15.

(Approvato).

Art. 85.

Nelle prime sedute successive alla pubblicazione della presente legge i due rami del Parlamento procederanno, rispettivamente, alla nomina de' membri della Commissione di vigilanza.

Entro due mesi dalla pubblicazione della presente legge cesseranno i poteri dell'attuale Consiglio di amministrazione, e si procederà alla costituzione del nuovo Consiglio di amministrazione, il quale entrerà immediatamente in funzione.

Il Consiglio generale del traffico e le Commissioni compartimentali del traffico saranno completate nel termine suddetto secondo il disposto dell'art. 63.

Con decreto Reale sarà stabilita la decorrenza de' termini indicati negli articoli 53 e 59 della presente legge.

I termini medesimi dovranno cominciare a decorrere non più tardi di otto mesi dalla pubblicazione della presente legge.

(Approvato).

Art. 86.

Con decreto Reale, udito il Consiglio di amministrazione delle ferrovie, il Consiglio di Stato e il Consiglio dei ministri, sarà provveduto all'approvazione del regolamento generale per l'esecuzione della presente legge.

(Approvato).

Art. 87.

In quanto siano contrarie alla presente legge, sono abrogate le leggi del 22 aprile 1905, n. 137 e del 12 luglio 1906, n. 332 e tutte le altre leggi e disposizioni relative all'esercizio di Stato delle ferrovie.

(Approvato).

PRESIDENTE. Ora viene un articolo aggiuntivo, 88, così concepito:

« Con decreto Reale, udito il Consiglio di Stato ed il Consiglio dei ministri, sarà provveduto a coordinare il testo unico della presente legge con le disposizioni delle precedenti leggi non abrogate ».

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Dichiaro di accettare l'articolo aggiuntivo proposto dal senatore Balenzano, e spero che l'Ufficio centrale vorrà essere d'accordo col collega, nell'accogliere una disposizione che permetterà, non essendo abrogate le leggi precedenti, se non in quanto contraddicano alla legge oggi deliberata, di fare il testo unico coordinando le disposizioni delle diverse leggi.

Questo in una legislazione che deve essere conosciuta da tutti i cittadini e agenti ferroviari è un provvedimento di grande utilità, sicchè aderisco volentieri alla proposta del senatore Balenzano.

BALENZANO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BALENZANO, *dell'Ufficio centrale*. Ringrazio l'onorevole signor ministro di avere accettato l'articolo aggiuntivo, ma tengo a far sapere che non è una proposta mia, ma è una proposta concordata dall'Ufficio centrale.

SANI, *relatore*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SANI, *relatore*. Nel testo della legge, come è stampato, ci sono alcuni errori di stampa che non furono corretti. Per esempio all'art. 81 c'è *prezzo* invece di *presso*. Poi fra le carte che manderemo al Ministero dei lavori pubblici c'è anche questo memoriale della Federazione commerciale degli industriali italiani, ricordato nella relazione.

Nell'art. 39 c'è un memoriale venuto da Venezia della Direzione compartimentale e qui mandato da un certo Fries, memoriale che noi manderemo pure all'onorevole ministro.

Havvi inoltre un memoriale di 30 straordinari assunti per le costruzioni dalla cessata Società della Mediterranea che noi raccomandiamo all'onorevole ministro.

GIANTURCO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Ringrazio l'onor. relatore delle dichiarazioni fatte, e prenderò in esame i memoriali.

Giacchè ho la parola, rinnovo i miei ringraziamenti all'illustrissimo presidente, al relatore dell'Ufficio centrale e a tutti i membri di esso che con tanto zelo hanno atteso alla elaborazione di questa importantissima legge.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, pongo ai voti l'articolo aggiuntivo testè letto. Chi lo approva voglia alzarsi.

(Approvato).

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Risultato di votazione.

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

Consiglio superiore, uffici e personale delle antichità e belle arti:

Senatori votanti	89
Favorevoli	77
Contrari	12

Il Senato approva.

Stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario 1907-908:

Senatori votanti	89
Favorevoli	75
Contrari	14

Il Senato approva.

Modificazioni alla tabella annessa alla legge 2 luglio 1905, n. 319 (allegato E) pel riscatto del Benadir:

Senatori votanti	89
Favorevoli	75
Contrari	14

Il Senato approva.

PRESIDENTE. Leggo l'ordine del giorno per la tornata di domani alle ore 15:

I. Votazione a scrutinio segreto del seguente disegno di legge:

Ordinamento dell'esercizio di Stato delle ferrovie non concesse a imprese private (N. 583).

II. Discussione dei seguenti disegni di legge:

Provvedimenti per l'insegnamento industriale e commerciale (N. 499);

Modificazioni al ruolo organico del Regio Corpo delle miniere (N. 590);

Convalidazione di decreti Reali coi quali furono autorizzate prelevazioni di somme dal

fondo di riserva per le spese impreviste dell'esercizio finanziario 1906-907 durante il periodo delle vacanze parlamentari (N. 604);

Maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio finanziario 1906-907 (N. 620);

Maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento di alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'interno per l'esercizio finanziario 1906-907 (N. 612);

Maggiore assegnazione di lire 950,000 al capitolo 114: «Soprassoldo, trasporto ed altre spese per le truppe comandate in servizio di sicurezza pubblica e indennità ai Reali carabinieri», dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'interno per l'esercizio finanziario 1906-907 (N. 613);

Maggiori assegnazioni su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze per l'esercizio finanziario 1906-907 (N. 614);

Modificazioni da apportarsi all'organico del personale degli archivi di Stato (N. 593);

Tombola a beneficio dell'ospedale civile di Padova (N. 575);

Concessione di una tombola telegrafica per l'erigendo Ospedale di Sampierdarena (N. 576);

Modificazioni ai ruoli organici del personale dell'Amministrazione centrale e provinciale dell'interno (N. 592);

Riordinamento della carriera d'ordine nelle Amministrazioni centrali (N. 591);

Pensioni relative agli ufficiali subalterni (N. 607);

Costruzione di un nuovo edificio ad uso della dogana di Ponte Chiasso (N. 616);

Modificazioni alla legge del 26 gennaio 1902, n. 9, sulle associazioni o imprese tontinarie o di ripartizione (N. 466);

Riforma del ruolo organico del personale amministrativo e tecnico della Regia Zecca (N. 611);

Assistenza agli esposti ed all'infanzia abbandonata (N. 537).

La seduta è sciolta (ore 18.45).

Licenziato per la stampa il 1° luglio 1907 (ore 18)

F. DE LUIGI

Direttore dell'Ufficio del Resoconto delle sedute pubbliche