

Per queste ragioni sembra al relatore ed alla Commissione che null'altro vi sia da aggiungere.

Infine, se avessi dimenticato qualche petizione, ne chiedo venia alla Camera e son pronto a riparare alla dimenticanza.

**Presidente.** Onorevole ministro, le deggio comunicare che relativamente al numero 5 per le petizioni, che hanno tratto alle provincie di Padova, Vicenza ecc. è stato presentato un ordine del giorno, che è il seguente:

“ La Camera confida che il Governo del Re vorrà assicurare l'applicazione dell'articolo 25 dei capitolati annessi alla legge 27 maggio 1885 nel senso che il servizio cumulativo debba aver luogo in tutte le stazioni di contatto fra le grandi reti ferroviarie e le ferrovie private sia per le merci che per i passeggeri, tanto in destinazione e provenienza interna, che di transito, sulla base delle tariffe generali e speciali approvate con la suddetta legge, e dell'istramento più breve. ”

**Campi.** Chiedo di parlare. (*Rumori*).

**Presidente.** Ne ha facoltà. (*Rumori*).

**Campi.** La compagnia, nella quale mi trovo, mi incoraggia a prendere a parlare in quest'ora.

La questione, alla quale allude l'ordine del giorno, che in compagnia di molti colleghi di varie parti della Camera, io ebbi l'onore di presentare all'onorevolissimo presidente, è assai grave.

Ognuno sa che per i capitolati annessi alla legge delle convenzioni v'è un articolo il quale impone il servizio cumulativo fra la grande rete e le ferrovie private e le tramvie; nell'applicazione di quest'articolo sono sorti dei dissensi che sono venuti ognora più aggravandosi e per quanto siano stati portati al Governo, per quanto se ne sia parlato nella Camera, questi dissensi non si sono mai potuti appianare, e non si è potuto mai trovare una via di soluzione.

Ognuno sa che la questione è grave perchè molti e grossi capitali sono impegnati in queste ferrovie private, perchè la stessa legge del luglio 1887, la quale accorda al Governo la facoltà di concedere dei sussidi di lire 3000 per 70 anni alle varie ferrovie che non rientrano nelle varie categorie che sono contemplate dalla legge del 1879, e dalla legge che abbiamo testè votata, questa stessa legge diventerebbe perfettamente inutile quando non si potesse portare un provvedimento nella materia. Difatti, per la legge del 1887, le grandi reti ferroviarie o hanno diritto di fare opposizione all'autorizzazione delle linee sussidiate con lire 3000 per chilometro, o hanno il diritto di esercitare la prelazione.

Ma quando le Società ferroviarie interpretano gli articoli del capitolato in modo da impedire il servizio cumulativo rendono inutili le linee private.

Dunque tale questione merita tutta l'attenzione e la sollecitudine del Governo; ed io spero che in occasione dei nuovi rapporti che si vanno ad inaugurare fra il Governo e le grandi compagnie ferroviarie, per l'applicazione della nuova legge di cui abbiamo testè compiuto la discussione, il Governo terrà presente la grave questione che ho sottoposto alla sua attenzione.

E poichè ho facoltà di parlare... (*Rumori*).

*Voci.* Basta! basta!

**Campi.** Io interpreto questi rumori come un incoraggiamento, perciò continuo. (*No! no!*)

Dunque la Camera mi permetta anche che io raccomandai al Governo e alla Commissione un'altra petizione che è stata presentata. La petizione della quale si tratta è stata presentata dai municipii di Pavia, di Abbiategrasso e di Gallarate, appunto per una concessione, la quale era stata domandata, la concessione di una ferrovia Pavia... (*Rumori vivissimi e interruzioni*).

Non mi sgomento, e proseguo.

Dunque è stata presentata una domanda di concessione mediante il sussidio di 3000 lire per chilometro. Questa domanda è stata respinta dal Ministero, in seguito a parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, per ragioni le quali assolutamente sono inammissibili. (*Rumori*).

L'articolo 5 della legge del 1887 e del regio decreto del 25 dicembre 1887 che venne promulgato dal Governo in spiegazione della legge del luglio, se io li consulto mi pare che siano fatti apposta per la strada della quale io propugno la costruzione. (*Interruzione dell'onorevole ministro dei lavori pubblici*).

Provveda onorevole ministro. Io finisco subito. Mi permetto soltanto... (*Basta! — Rumori*). Mi permetto soltanto di accennare questa questione per richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro sull'applicazione anche di questa legge del luglio 1887, onde raggiungere lo scopo per il quale venne votata dal Parlamento e promulgata dal Governo.

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

**Saracco, ministro dei lavori pubblici.** Pochissime parole in risposta alle molte e gravi pronunziate dall'onorevole preopinante. Comincerò a parlare di ciò che egli ha detto circa un provvedimento preso intorno alla linea Gallarate-Abbategrasso, se non erro, quasichè il Governo abbia