

# TORNATA DEL 17 APRILE 1872

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE AVVOCATO GIUSEPPE BIANCHERI.

SOMMARIO. *Atti diversi.* = *Lettura di una lettera del ministro per le finanze in risposta ad una petizione di cittadini di Laurenzana che fanno richiami contro le tasse imposte da quell'agente — Riserve del deputato Lacava.* = *Seguito dell'interpellanza mossa dal deputato Gabelli intorno all'esercizio ed allo stato delle ferrovie in Italia — Discorso del ministro per i lavori pubblici in risposta al medesimo.* = *Presentazione di progetti di legge, sui laboratori di scienze sperimentali a Roma, per l'istruzione elementare obbligatoria, per convenzione sull'Istituto di studi superiori di Firenze, per risarcimento di danni di guerra, e convenzione col Banco di Sicilia.* = *Repliche del deputato Gabelli al ministro, e sua proposizione di una risoluzione con cui sono chiamate le società ferroviarie all'osservanza delle leggi — Incidente sul giorno da stabilire per la discussione della proposta — Il ministro annunzia la presentazione di documenti e chiede il differimento — Parlano i deputati Pasini, Cadolini, Billia Antonio, Bonghi, Gabelli, Camerini, Brescia-Morra, Lovito, Nicotera, Corte e Massari — È approvata una proposta del presidente per il differimento della decisione del giorno della discussione fino alla presentazione di documenti, e degli atti di una Commissione d'inchiesta sulla condizione della società delle ferrovie romane.*

La seduta è aperta alle ore 2 1/2.

SICCARDI, segretario, dà lettura del processo verbale della tornata precedente, che viene approvato.

BERTEA, segretario, legge il sunto delle seguenti petizioni:

275. Cirianni Francesco, ex-esattore fondiario del comune di Cessaniti, invoca la remissione in tempo per ottenere di essere esonerato dal pagamento di somme non riscosse ed addebitate ad individui erroneamente compresi nel ruolo di ricchezza mobile per l'anno 1868 e 1869.

276. Le Giunte dei comuni di Longobardi e di Amantea, provincia di Cosenza, instano perchè venga approvato il progetto dell'ingegnere Giordano per la costruzione della ferrovia Eboli-Reggio lungo il versante tirreno.

277. La Giunta municipale di Mede, provincia di Pavia, rassegna un suo voto di adesione al progetto di emissione di carta monetata governativa ipotecaria.

278. Bruni Nicola, medico cerusico di Barletta, presenta i titoli giustificativi dell'opera da lui prestata durante l'invasione del morbo asiatico e per la vaccinazione nel periodo d'anni 31, ed invoca un compenso onorifico in remunerazione dei servizi prestati.

279. Perotti Carlo, direttore del giornale *Le Massime del registro e del notariato*, a nome anche di parecchi notai lombardi e veneti, chiede che nel progetto di legge per proroga dei termini alle volture catastali venga dichiarata l'abrogazione della notificazione governativa austriaca 15 febbraio 1819.

## ATTI DIVERSI.

PRESIDENTE. L'onorevole Guala ha facoltà di parlare sul sunto delle petizioni.

GUALA. Colla petizione n° 279, il signor Perotti, direttore del giornale *Le Massime del registro e del notariato*, chiede una proroga dei termini per le volture catastali.

Siccome è nominata una Giunta parlamentare che deve riferire su questo progetto di legge, domando che la petizione 279 sia dichiarata d'urgenza e inviata a questa Commissione.

(Le due domande sono ammesse.)

DI SAN DONATO. Un illustre nostro concittadino, il signor Giulio Minervini, rettore dell'Università di Napoli, ha presentato anche quest'anno una petizione al Parlamento per ottenere che gli impiegati di quella Biblioteca fossero pareggiati negli stipendi a tutti gli impiegati delle altre Università del regno. La giustizia della domanda credo non sia discutibile. Io ricordo alla Camera, in appoggio del mio dire, come altra petizione simile fu negli anni scorsi inviata alla Commissione del bilancio.

Ora io domando che la presente, che porta il numero 274, sia pure, come di diritto, trasmessa a detta Commissione, come già fu fatto per un'altra, della quale il deputato Messedaglia aveva promesso di occuparsene nel futuro bilancio, perchè la prenda nella debita considerazione.

(L'invio alla Commissione del bilancio è accordato.)

**DEL GIUDICE G.** La Camera ha già ammesso l'urgenza di parecchie petizioni che riguardano l'argomento pel quale la Giunta municipale di Amantea si è rivolta al Parlamento. Io prego per conseguenza la Camera di voler dichiarare d'urgenza anche questa petizione, che porta il numero 276.

(È dichiarata urgente.)

**CAVALLETTO.** Io raccomando che sia ammessa l'urgenza per il progetto di legge presentato ieri dall'onorevole ministro dei lavori pubblici, che si riferisce alla costruzione di alcuni ponti sulle strade nazionali di Padova, di Treviso e di Udine.

L'importanza di queste strade, specialmente in rapporto al commercio internazionale, giustifica la mia domanda.

(È dichiarato d'urgenza.)

**PRESIDENTE.** Chiesero un congedo per affari particolari: l'onorevole Busacca, di quindici giorni; l'onorevole Lovatelli, di sette.

(Sono accordati.)

Si dà comunicazione della seguente lettera che è stata trasmessa alla Presidenza dal ministro delle finanze.

**SICCARDI, segretario. (Legge)**

« Roma, addì 15 aprile 1872.

« Nella tornata del 10 marzo prossimo passato la Camera dei deputati, dopo lunga discussione, decretava il rinvio al Ministero delle finanze della petizione numero 13,622 sottoscritta da vari cittadini di Laurenzana (provincia di Potenza) contro l'operato di quell'agente delle imposte, in ordine all'accertamento dei redditi dei fabbricati.

« Gravi sono certamente le lagnanze fatte in tale petizione, ma più gravi ancora furono le eccezioni mosse in quella seduta a carico dell'amministrazione e dei suoi dipendenti circa l'applicazione dell'imposta; tal che mi credetti in obbligo di far procedere ad una accurata inchiesta sul contegno di quel funzionario, i risultati della quale sono la migliore conferma della insussistenza delle accuse contenute nella suindicata petizione.

« Dalla relazione dell'ispettore incaricato di accertare sul luogo il vero stato delle cose risulta anzitutto che l'agente di Laurenzana nella revisione generale dei redditi dei fabbricati si uniformò strettamente ai criteri stabiliti dalla legge e dal regolamento, e procedette a tutte quelle indagini e a quei confronti che erano richiesti dalla natura dell'operazione. Assistito da un ingegnere perito, e su dati da esso comunicatigli dietro ispezione locale di molti fabbricati, colla scorta dei catasti, e sulle informazioni attinte dagli esattori e dai sindaci, l'agente fissò a ciascun fabbricato quel reddito di cui lo ritenne suscettivo, e lungi dal-

l'aver esagerato, fu anzi troppo mite nei suoi giudizi come risulta dagli annessi documenti.

« È erroneo pertanto quanto si afferma nella petizione suddetta, che, cioè, quel funzionario abbia agito capricciosamente e senza cognizione di causa, come del pari è insussistente che l'applicazione della nuova imposta sia tornata di grande aggravio pei proprietari di case nel distretto di Laurenzana.

« Invero, dal prospetto allegato 1 si rileva che, mentre i fabbricati anteriormente alla legge del 26 gennaio 1865 sopportavano un'imposta di lire 38,732 67, nel 1870 l'imposta erariale compresi i tre decimi non fu che di lire 25,828 49, cosicchè ebbero una diminuzione di circa lire 13,000.

« E questa diminuzione non solo dipende dalla più bassa aliquota della nuova imposta, ma anche dalla minore rendita attribuita nel 1866 ai fabbricati, in confronto di quella risultante dal catasto. E da ciò può arguirsi come sia riuscito difettoso l'accertamento del 1866, mentre non è ammissibile che il reddito attuale dei fabbricati sia inferiore a quello attribuito ai medesimi da oltre mezzo secolo in base a criteri catastali, senza contare le non poche esenzioni cessate in virtù della nuova legge, e le nuove costruzioni sorte da quell'epoca in qua.

« Sarebbe stato quindi ragionevole sperare che nella revisione generale, seguendo criteri più giusti, la rendita dei fabbricati avesse complessivamente dato un aumento ben più notevole di quello che effettivamente si otterrà, anche ammesso che, dopo la definizione dei molti reclami tuttora pendenti, le cifre proposte dall'agente non abbiano a subire alcuna riduzione.

« Secondo il prospetto, allegato 2 si ha, giusta le proposte fatte dall'agente, un aumento di reddito di lire 75,021, cioè del terzo circa in confronto del 1866, ma secondo i giudizi finora emessi dalle Commissioni, l'aumento si riduce a lire 63,000, cioè, di poco più del quarto, non mai del triplo e del quadruplo, come si è asserito nella petizione.

« Che se le cifre stabilite dall'agente e dalle Commissioni sono molto superiori a quelle dichiarate dai possessori, ciò prova in ogni caso solamente che essi non si sono peritati di denunziare il loro reddito in una cifra corrispondente alla metà od anche meno di quella risultante dall'accertamento del 1866, e come si è dimostrato più innanzi, era già al disotto, di gran lunga, al vero.

« Ed anzi dubita l'amministrazione che se si fossero applicati con maggior esattezza i criteri determinati dalla legge, e se si fosse cioè accertato il reddito presunto dei fabbricati non affittati, in proporzione di quelli in condizioni analoghe dati in affitto, e se si fossero accertate d'ufficio le rendite di molti fabbricati non denunziati dai rispettivi possessori, la rendita totale di quel distretto avrebbe dovuto risultare assai più elevata.

« A provare poi vieppiù come non siano meritevoli di considerazione le lagnanze fatte dai cittadini di Laurenzana giova richiamare l'attenzione della Camera sopra due circostanze; la prima è che moltissimi dei firmatari del ricorso non figurano affatto iscritti fra i contribuenti, come risulta dall'allegato 3; la seconda che si ha un'unica denuncia di redditi *effettivi* per i quali l'agente di Laurenzana abbia portato un aumento, ed è il caso di un tale che, mentre ritrae da alcuni fabbricati affittati lire 26 in media per vano, ne denunciava nella revisione generale del 1871 altri, pure affittati, posti pressochè in identiche condizioni di lire 6 per vano.

« Vedrà quindi la Camera da quanto sopra come l'agente di Laurenzana non possa essere fatto segno a censure da parte del Governo nell'applicazione dell'imposta sui fabbricati. »

**PRESIDENTE.** Questa lettera e gli annessi documenti saranno depositati nella Segreteria della Camera, acciocchè i signori deputati possano prenderne visione.

**LACAVA.** Dovendo fare parecchie risposte alla lettera testè letta, inviata dall'onorevole ministro delle finanze alla Presidenza della Camera, e non essendo egli pre-

sente, perchè è occupato nell'altro ramo del Parlamento, io prego l'onorevole presidente di riservarmi la parola allorchè si riprenderà la discussione sull'applicazione delle multe.

**PRESIDENTE.** Sarà iscritto per il giorno in cui si riaprirà la discussione sull'applicazione delle multe.

**DEL GIUDICE GIACOMO.** Dopo ciò che ha detto l'onorevole mio amico Lacava, io crederei utile che questa lettera dell'onorevole ministro delle finanze fosse stampata e distribuita ai deputati.

*Voci a sinistra.* Sarà stampata nel resoconto ufficiale.

**PRESIDENTE.** Essendosene data lettura, è evidente che la medesima sarà stampata nel resoconto ufficiale.

**LACAVA.** Siccome sono uniti a questa lettera alcuni allegati dai quali io trarrò diverse risposte da farsi all'onorevole ministro delle finanze, così prego il signor presidente di far stampare nel resoconto ufficiale, unitamente alla lettera, anche gli allegati.

**PRESIDENTE.** Saranno stampati secondo il suo desiderio, poichè questa è una conseguenza della dichiarazione che ho fatta intorno alla stampa della lettera alla quale si riferiscono.

*Allegati annessi alla lettera del ministro delle finanze.*

Allegato N° 1.

**Provincia di Basilicata**

**Agenzia delle imposte di Laurenzana**

**Prospetto di confronto tra le rendite imponibili stralciate dal catasto e le nuove rendite,  
tra l'imposta antica e la nuova.**

COMUNI	Rendita imponibile stralciata dal catasto	Imposta relativa in base all'aliquota del 20 per 100	Rendita imponibile risultante dai ruoli del 1870	Imposta secondo l'aliquota del 12 50 per 100 e tre decimi (1870)	Rendita inscritta nei ruoli del 1872	Imposta relativa (1872)
Laurenzana . . . . .	38,698 33	7,739 67	33,909 65	5,510 32	45,480 80	7,390 68
Abriola . . . . .	16,140 82	3,228 16	13,231 20	2,150 07	19,755 89	3,210 33
Albano . . . . .	12,743 91	2,748 78	13,268 47	2,156 13	14,609 83	2,374 09
Anzi . . . . .	25,545 »	5,109 »	23,721 97	3,854 82	30,061 60	4,885 02
Brindisi . . . . .	15,751 39	3,150 28	10,680 17	1,735 52	14,517 60	2,359 11
Calvello . . . . .	33,007 42	6,601 48	24,735 79	4,019 56	37,815 03	6,144 93
Campomaggiore . . . . .	3,557 51	711 50	6,575 21	1,068 47	8,764 55	1,424 25
Castelmezzano . . . . .	9,695 34	1,939 07	6,532 04	1,061 45	8,650 59	1,405 72
Pietrapertosa . . . . .	17,062 82	3,412 57	11,143 41	1,910 79	16,957 42	2,755 58
Trivigno . . . . .	20,460 85	4,092 16	15,146 90	2,361 36	18,597 85	3,022 16
	193,663 39	38,732 67	158,944 81	25,828 49	215,211 16	34,971 82
Imposta nuova del 1870 . . .		25,928 49				
		12,804 18				



Allegato N° 2.

**Provincia di Basilicata**

**Agenzia delle imposte di Laurenzana**

**Prospetto dei redditi dei fabbricati secondo l'accertamento del 1871.**

COMUNI	Rendita lorda accertata nel precedente quinquennio	Rendita lorda dichiarata dai possessori pel 1871	Rendita lorda determinata dall'agente pel 1871	Rendita lorda definitivamente accertata dalla Commissione pel 1871	Differenza fra le colonne 2 e 5	
					in più	in meno
Albano . . . . .	17,754 40	7,359 31	25,638 23	19,542 88	1,788 48	»
Anzi (3) . . . . .	32,014 76	10,703 98	40,467 68	34,843 38	2,828 62	»
Brindisi . . . . .	14,342 22	7,639 70	19,860 05	19,458 80	5,116 58	»
Calvello . . . . .	33,358 93	24,836 90	50,797 92	45,599 50	12,240 57	»
Campomaggiore . . . . .	8,751 95	6,366 95	12,817 20	11,701 06	2,919 11	»
Castelmezzano . . . . .	8,756 60	3,255 14	12,305 33	11,581 33	2,824 73	»
Pietrapertosa . . . . .	14,941 75	7,286 07	22,693 77	21,525 52	6,583 77	»
Trivigno . . . . .	20,419 97	8,680 02	27,785 44	25,021 24	4,601 27	»
	150,370 58	76,128 07	201,264 68	189,273 71	28,903 13	»
Laurenzana (1) . . . . .	45,753 97	27,478 86	61,182 17	»	15,428 20	»
Abriola (2) . . . . .	17,710 49	8,911 07	26,410 06	»	8,699 57	»
Totali . . . . .	213,835 04	112,518 »	288,856 91	»	63,030 90	»

**Osservazioni.**

- (1) Pendono 576 reclami presso la Commissione consorziale dall'agosto 1871.
- (2) Pendono 279 reclami presso la Commissione consorziale dal maggio 1871.
- (3) I dati iscritti nella seconda colonna furono desunti dalla tabella generale del 1866 e dai riepiloghi dei ruoli, aumentandó del terzo i redditi dei fabbricati e della metà gli opifici.

Allegato N° 3.

**Provincia di Basilicata**

**Agenzia dell'imposte di Laurenzana**

**Elenco dei possessori dei fabbricati di Laurenzana che firmarono il reclamo indiritto al Parlamento nazionale, coll'indicazione dei redditi dichiarati e determinati dall'agenzia.**

Numero d'ordine	Cognome e nome dei reclamanti	Rendita accertata nel precedente quinquennio	Rendita dichiarata nel 1870	Rendita determinata dall'agente nel 1871	Differenza fra le colonne 3 e 5		Numero dei vani compresi in ciascuna scheda di dichiarazione dei reclamanti
					In più	In meno	
1	2	3	4	5	6	7	8
1	Maglietta Vincenzo . . . . .	19 52	10 50	28 »	8 48	»	2
2	Maglietta Giuseppe . . . . .	60 »	30 »	80 »	20 »	»	5
3	Perretta Salvatore . . . . .	161 56	103 50	462 »	300 44	»	25
4	Robbertaccio Leonardo . . . . .	46 25	37 »	87 »	40 75	»	8
5	Zito Egidio . . . . .	56 »	36 »	36 »	»	20 »	1
6	Spaziante Camillo . . . . .	89 »	54 »	164 »	75 »	»	11
7	De Liro Giovanni . . . . .	127 75	89 »	238 »	110 25	»	16
8	Martoccia Michele . . . . .	103 50	102 50	202 »	98 50	»	15
9	Schiavone Michele . . . . .	64 »	32 »	92 »	28 »	»	6
10	Schiavone Francesco . . . . .	74 50	25 »	90 »	15 50	»	8
11	Parrella Rocco . . . . .	210 »	80 »	270 »	60 »	»	7
12	Pelettiere Giovanni . . . . .	543 »	446 »	731 »	188 »	»	»
13	Cafarelli Francesco fu Angelo . . . . .	118 53	56 »	122 »	3 47	»	13
14	Cafarelli Francesco fu Gialessandro . . . . .	50 »	22 07	82 »	32 »	»	5
15	Cristalli Rocco . . . . .	60 »	46 »	85 »	25 »	»	6
16	Romano Leonardo . . . . .	27 50	26 65	36 »	8 50	»	3
17	Tricarico Domenico . . . . .	184 90	19 »	236 »	51 10	»	13
18	Giosira Ettore . . . . .	17 »	5 »	20 »	3 »	»	1
19	Graziadei Giuseppe Vincenzo . . . . .	163 »	147 »	240 »	77 »	»	12
20	Graziadei Rocco . . . . .	96 »	159 »	224 »	128 »	»	»
21	Motta Francesco . . . . .	180 »	142 50	186 »	6 »	»	17
22	Spaziante Saverio . . . . .	56 »	16 25	85 »	29 »	»	»
23	Perretta Gioacchino . . . . .	65 »	33 »	97 »	32 »	»	6
24	Martoccia Domenico . . . . .	16 »	8 50	24 »	8 »	»	1
25	Romano Vincenzo . . . . .	515 »	469 84	559 »	44 »	»	19
26	Cafarelli Giovanni . . . . .	15 »	11 25	30 »	15 »	»	2
27	Abate Antonio . . . . .	18 »	9 75	38 »	20 »	»	5
28	Emma Michele . . . . .	34 »	7 »	40 »	6 »	»	3

TORNATA DEL 17 APRILE 1872

Segue Allegato N° 3.

Numero d'ordine — 1	Cognome e nome dei reclamanti — 2	Rendita accertata nel precedente quinquennio — 3	Rendita dichiarata nel 1870 — 4	Rendita determinata dall'agente nel 1871 — 5	Differenza fra le colonne 3 e 5		Numero dei vani compresi in ciascuna scheda di dichiarazione dei reclamanti — 8
					In più — 6	In meno — 7	
29	De Luca Domenicantonio . . . . .	62 50	24 50	84 »	21 50	»	8
30	Motta Giacinto . . . . .	272 50	242 50	272 50	»	»	8
31	Romano Giuseppe . . . . .	40 »	28 »	56 »	16 »	»	4
32	Robertaccio Rocco . . . . .	118 »	47 »	180 »	62 »	»	17
33	De Luca Camillo . . . . .	»	»	»	»	»	»
34	Montano Luca Antonio . . . . .	»	»	»	»	»	»
35	Graziadei Giuseppe Nicola . . . . .	»	»	»	»	»	»
36	Motta Giovanni . . . . .	»	»	»	»	»	»
37	Lauria Vincenzo . . . . .	»	»	»	»	»	»
38	Romano Francesco . . . . .	»	»	»	»	»	»
39	De Stefano Rocco . . . . .	»	»	»	»	»	»
40	Briamonte Giuseppe . . . . .	»	»	»	»	»	»
41	Pisillo Baldassare . . . . .	»	»	»	»	»	»
42	Giosira Nicola . . . . .	»	»	»	»	»	»
43	D'Alessandro Egidio . . . . .	»	»	»	»	»	»
44	Crapollo Vito . . . . .	»	»	»	»	»	»
45	Coluzzi Giovanni . . . . .	»	»	»	»	»	»
46	Cafarelli Giovanni . . . . .	»	»	»	»	»	»
47	Zito Rocco . . . . .	»	»	»	»	»	»
48	Zito Giovanni . . . . .	»	»	»	»	»	»
49	D'Alessandro Nicola . . . . .	»	»	»	»	»	»
50	Lauria Saverio . . . . .	»	»	»	»	»	»
51	Schiavone Luigi . . . . .	»	»	»	»	»	»

Potenza, 31 marzo 1872.

L'ispettore superiore  
DAMNI.

**DI SAN DONATO.** La Giunta delle petizioni si è riunita oggi per esaminare le petizioni riguardanti le multe sui fabbricati, le quali le furono inviate. Essa ha deliberato di chiedere alla Camera che, quando si riprenda la discussione sulle proposte della Commissione, essa possa riferire su queste petizioni, ove la Camera non voglia continuare nel sistema tenuto per le precedenti, di inviarle al ministro delle finanze.

**PRESIDENTE.** Se non si fanno opposizioni, si riferirà sulle petizioni riguardanti le multe sui fabbricati, quando si riprenderà la discussione intorno a questo argomento.

**DI SAN DONATO.** Perfettamente.

**SEGUITO DELL'INTERPELLANZA DEL DEPUTATO GABELLI  
INTORNO ALL'ESERCIZIO DELLE FERROVIE DEL REGNO.**

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca il seguito della interpellanza del deputato Gabelli al ministro dei lavori pubblici intorno all'esercizio ed alla condizione delle strade ferrate nel regno.

La parola spetta all'onorevole ministro dei lavori pubblici.

**DEVINCENZI, ministro per i lavori pubblici.** Signori deputati, vi ha l'uso costante in altri Parlamenti che quando vuoi indirizzare ad un membro dell'amministrazione una interpellanza, la quale abbia qualche importanza e che possa avere rapporto specialmente al credito dello Stato, oppure al credito di grandi compagnie o di una classe speciale di cittadini; e quando questa interpellanza riguardi fatti sui quali si voglia ragionare, e che siano a conoscenza dell'amministrazione, l'interpellante si rivolga preventivamente alla Camera, affinché ordini che i documenti relativi alla questione siano depositi sul banco della Presidenza. Per tal modo soltanto, l'interpellante l'interpellato e la Camera possono avere piena cognizione di quanto si vuol discutere, e non mai si adducono innanzi al pubblico dei fatti, i quali poi occorra di rettificare. E ciò non sol si richiede per l'utilità delle trattazioni, ma per la dignità dei Parlamenti.

Ognuno intende bene la convenienza di questa consuetudine parlamentare, che io desidererei grandemente di vedere introdotta anche fra noi. Se fosse piaciuto all'onorevole Gabelli di seguire questa via, se avessimo potuto e se potessimo discorrere sopra fatti che l'amministrazione avesse comunicati al Parlamento, sopra fatti di cui ogni deputato avesse potuto prendere conoscenza, credo che questa discussione sarebbe forse molto più utile. Ma di una cosa sono sicuro, cioè che chi ha l'onore oggi di parlare alla Camera non si troverebbe soventi nella dispiacevole condizione di non potere convenire nei fatti coll'onorevole interpellante, il quale all'autorità di membro del Parlamento accoppia quella di uomo tecnico. Ed io sarei inoltre ben contento

di trovarmi così nella condizione di fare una larga e minuta discettazione sopra fatti constatati. Ma poichè all'onorevole Gabelli non è piaciuto di entrare in questa ampia via, io seguirò il suo modo di discussione, e risponderò fatto per fatto a tutto ciò che ieri egli ha esposto.

In questa discussione io seguirò quei principii cui uniformo la mia amministrazione. È in me un convincimento profondo il debito che ha l'amministrazione di essere rigorosa verso le società ferroviarie; ma nello stesso tempo debb'essere altrettanto giusta quanto severa. E nell'espone le condizioni di queste società, per quanto si riferisce all'interpellanza dell'onorevole Gabelli, io non mi dipartirò per sicuro nei miei giudizi e nei miei apprezzamenti da questo mio convincimento.

E credo che questo sentimento di giustizia non solo sia un debito morale di tutti i Governi, ma un riguardo dovuto ai loro stessi interessi: non si toccano le grandi istituzioni d'industria leggermente senza sovente offendere il credito dello Stato. Se siamo nell'intendimento di scoprire il vero, cerchiamolo apertamente, ma facciamo in guisa che l'indagine esatta, minuta, rigorosa non si basi che sopra fatti incontrovertibili.

Niuno potrà rimproverare all'amministrazione attuale di non essere severa verso le compagnie ferroviarie, e potremmo citare qui non pochi fatti, i quali dimostrerebbero che la severità è stata non di rado portata fino all'estremo limite. E però sentiamo anche maggiormente il dovere di portare giustissimi giudizi anche in loro favore innanzi al Parlamento.

Al dire dell'onorevole Gabelli parrebbe, che tutte le nostre reti ferroviarie, tutte le nostre società siano in tali condizioni, che realmente non so se peggiori se ne potessero mai immaginare. Ed io comprendo tutta l'importanza e la gravità di questa asserzione, e dico ancora l'effetto che dovrà avere nel paese.

Quando l'onorevole Gabelli ci viene a dire che una delle nostre società è morta, e che un'altra grande società morrà se eseguisca le leggi, e lascia così supporre che la sola condizione di vita che le rimane sia riposta nello inadempimento dei propri impegni; quando viene ad accusare un'altra grande società di ricorrere al mezzo, censurabile per essa, e più ancora pel Governo che lo avesse tollerato, ove fosse vero, di valersi nel territorio italiano del materiale mobile di società estera, e pagandole onerosissimi noli; dico francamente che queste sono accuse tali, che non possono non scuotere il credito delle società ed in certo qual modo anche il credito pubblico.

Vediamo dunque quale sia realmente, o signori, la posizione delle cose.

L'onorevole Gabelli dice che tutte le nostre ferrovie, senza eccezione, sono in tale cattivo stato, che non vi si possa per verun modo più fare un regolare esercizio: e per mettere avanti una delle cagioni principali per

cui un buon servizio non possa farvisi, adduce specialmente la molteplicità dei tipi di rotaie, soggiungendo che le società, non avendo un tipo unico di rotaie, non possono provvedere convenientemente al mantenimento della via, e sono per conseguenza impediti di fare un buon esercizio. (*Bisbiglio*)

Non potrò essere udito se non vi sarà silenzio: la materia mi pare molto grave.

**PRESIDENTE.** Continui, onorevole ministro.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Ma, prima di discutere queste asserzioni dell'onorevole Gabelli, debbo fare osservare che, siccome il Governo ha ordinato una inchiesta intorno ad una di queste società ferroviarie, così, fino a tanto che io non possa presentare alla Camera i risultati di quest'inchiesta, userò una grande riserva parlando di essa.

Quindi per ciò che riguarda le ferrovie romane, io mi limiterò senza più a rispondere ai fatti che furono toccati dall'onorevole Gabelli; e mentre dovrò confermare alcune delle cose che egli ha asserite, potrò anche fortunatamente ribatterne delle altre. Passando in rivista ciò che egli disse, mostrerò quali dei suoi dati siano esatti e quali più o meno si allontanino dal vero; e non solamente giudicherò dei dati, ma qualche volta, sebbene mi spiaccia di entrare nella parte tecnica avanti la Camera, dovrò ancora far giudizio degli apprezzamenti suoi.

Tornando dunque al primo appunto, che faceva l'onorevole Gabelli, intorno al cattivo stato di tutte le strade ferrate italiane, dirò che l'amministrazione e, credo, il pubblico non hanno questa persuasione. Di fatto, in cattive condizioni non si trova la rete di circa 3000 chilometri dell'Alta Italia, sebbene in essa vi siano dei tratti in riparazione, come avviene più o meno in tutte le reti. Del pari le ferrovie meridionali, per quanto mi consta, sono in condizioni lodevoli.

Per le ferrovie romane, la Camera sa quanto me, perchè la discussione fatta nel 1870 deve essere viva ancora nella mente di tutti, che molte riparazioni sono da fare, molte cose da migliorare.

Posso però dichiarare fin d'ora che alcune di tali linee si stanno riparando. Ma di ciò parlerò più innanzi nel rispondere a quanto disse l'onorevole Gabelli, a riguardo della linea da Roma a Napoli, intorno alla quale si rannodano ancora altri appunti fatti alla società, e dirò al Governo, perchè, quando una società non adempie i suoi obblighi, il Governo ne è censurabile.

Io posso affermare che la manutenzione delle strade ferrate in Italia certamente non è in uno stato eccezionale, ed aggiungo che si fa ogni opera per sempre più migliorarla.

E qui mi accade di dovermi intrattenere sopra la questione dei tipi delle rotaie, che l'onorevole Gabelli ha voluto portare innanzi alla Camera.

Io convengo con lui che l'ottimo, il *desideratum* in

fatto di strade ferrate sia di avere un tipo unico di rotaie.

Tutti sanno che le rotaie sono di differente peso, di differente configurazione, e differentemente assicurate alle traversine. Nè alcuno ignora quante modificazioni vi si sieno introdotte col progredire delle costruzioni e colla scorta dell'esperienza in tutte le parti d'Europa, e quante discussioni si siano elevate per stabilire l'ottimo dei tipi.

Attualmente in Italia è prevalente il tipo Vignolle, che è un regolo a base piana, ordinariamente del peso fra i 34 ed i 36 chilogrammi per metro corrente.

Ma siccome le nostre ferrovie si costruiscono in diversi tempi, e sotto amministrazioni tutt'affatto distinte, così il tipo delle rotaie fu scelto per ciascuna secondo il sistema che nel momento credevasi migliore, e secondo le idee delle singole amministrazioni.

In Italia, come in ogni altro paese del mondo, non si cambiò, nè si poteva cambiare il sistema di armamento ogniqualvolta se ne trovava uno migliore; ma di mano in mano che le vecchie rotaie vengono fuori di servizio, invece di rimpiazzarle coi tipi primitivi, si sostituiscono coi tipi nuovi. Da ciò ne consegue che l'appunto fatto dall'onorevole Gabelli, come se fosse speciale alle ferrovie italiane, può applicarsi a tutte le ferrovie del mondo. E l'onorevole Gabelli, tanto esperto di strade ferrate ed in Italia e fuori Italia, certamente conosce le infinite discussioni, che vi sono state, e che vi sono ancora, specialmente negli Stati di Germania, intorno a questo argomento.

Se il tipo unico è di grandissimo utile per il buon mantenimento della via, non ne consegue però che la differenza dei tipi importi una difficoltà vera nell'esercizio, e costituisca la ferrovia in cattive condizioni. Il ridurre le rotaie ad un tipo unico sarà opera del tempo, e certo apporterà un reale miglioramento alle ferrovie.

Infatti le strade ferrate da ultimo costruite fra noi, quali sono le meridionali e le calabro-sicule, hanno quasi in tutte le linee il tipo Vignolle: invece le ferrovie piemontesi e le lombardo-venete antiche hanno differentissimi tipi, tanto più che furono fatte da diverse società; cosicchè esisteva tra esse una intersecazione di tronchi a tipi disuguali, che noi a poco a poco, dopo averle riunite insieme, stiamo riducendo ad un tipo unico.

L'onorevole Gabelli sa che la società delle strade ferrate dell'Alta Italia sta surrogando le rotaie di vecchio tipo col tipo Vignolle: anzi non aspettò, come ne aveva il diritto, che le rotaie di vecchio tipo fossero logorate: ma ogni qual volta dovè fare acquisto di rotaie, le acquistò del tipo Vignolle, e le mise nelle principali linee, trasportando le rotaie antiche, che erano ancora in buono stato di servizio, nelle linee secondarie. Questo provvedimento, che l'amministrazione ben conosce, e che fu attribuito a colpa della società, noi crediamo che ne sia un merito, perchè nella

rete dell'Alta Italia noi abbiamo linee principalissime per l'utilità del commercio, e che rendono sino a lire 60 mila al chilometro, come, per esempio, quella da Torino a Genova, mentre ve ne hanno altre, come quella da Castagnole ad Asti, che rendono sole 6 o 7 mila lire. Ora è ben naturale che, se la società deve rinnovare le rotaie da Castagnole ad Asti, anzichè mettervi delle nuove di 36 chilogrammi, tolga quelle di minor consistenza, e che sono ancora servibili, dalle linee principali, come da quella da Genova a Torino; per impiegare su queste le rotaie di maggior peso e di tipo migliore.

Nel bilancio della società dell'Alta Italia per l'anno 1872 noi troviamo che sono stati stanziati 4 milioni per acquistare 12,000 tonnellate di rotaie Vignolle; forse un terzo di queste rotaie si sta già impiantando.

E per non essere frainteso, dappoichè, come ho detto fin da principio, è mio intendimento di parlare molto chiaramente, fo avvertire alla Camera che in questa parte del mio discorso d'altro io non parlo che di armamento, perchè per completare alcune linee, non specifico attualmente se di questa o quella società, certo vi ha bisogno di altre cose e non poche, come sarebbero ad esempio stazioni, magazzini e tettoie. Parlando di buono stato delle strade, mi attengo al senso che gli dava l'onorevole Gabelli, intendendo per armamento quanto è necessario per rendere viabili le strade ferrate.

L'onorevole Gabelli fece altra osservazione non meno grave dicendo, che, per essere al tutto insufficiente il materiale mobile posseduto dalle varie società, esse non possono fare un buon servizio.

Ove il materiale mobile fosse così insufficiente, io aggiungerei a quanto disse l'onorevole interpellante, che esse farebbero tale esercizio da aggravare più di quello che dovrebbero le finanze dello Stato.

Io ammetto in tesi generale che il materiale mobile di tutte le società non sia al tutto sufficiente; ed anzi sono contento che si senta questo difetto, perchè in gran parte esso deriva dal maggiore accrescimento del movimento, il che significa maggiore sviluppo della operosità e della ricchezza del paese. Non c'è una società di strade ferrate in Italia, il cui movimento non si accresca continuamente; e questo per me è uno degli indizi più consolanti del progresso del paese.

Ma è poi vero che vi sia questa assoluta insufficienza di materiale in tutte le nostre strade? Veggano, signori, che io parlo di tutte le società, e non di questa o di quella. E questa deficienza è tale, da indurre una società, che forse è la meglio provveduta in paragone delle altre, a valersi, senza preavvisarne il Governo (perchè il Governo, posso assicurare, ignora questo fatto), del materiale della rete meridionale austriaca?

Sono dolente di dover entrare in minute particolarità, le quali spesso riescono noiose; ma, quando si

tratta di fatti e di constatazione di fatti, non c'è altra via per stabilirli che entrare nei particolari.

L'onorevole Gabelli dice: la società dell'Alta Italia non ha che una macchina per ogni cinque chilometri; la società delle Meridionali non ne ha che una ogni nove chilometri, e la società delle Romane una ogni dodici.

All'onorevole Gabelli la cosa pare così grave, che non teme di trarne argomento per sostenere che tutto ciò che riguarda le strade ferrate, in Italia va male.

Io veramente sono sempre stato un po' difficile nei miei giudizi, e specialmente quando si tratta di giudizi in certo qual modo astratti e di giudizi i quali potrebbero involgere la responsabilità di altri; ed in questo caso lo devo essere anche più, in quanto che, se da una parte vi può esser colpa nelle società di non aver provveduto, dall'altra vi sarebbe stata colpa anche nel Governo di non averle obbligate a provvedere.

Prendiamo a considerare le strade ferrate dell'Alta Italia. Innanzi tutto dirò che realmente le strade ferrate dell'Alta Italia non hanno una macchina per ogni cinque chilometri. A coloro i quali non sono pratici nei calcoli di strade ferrate sembrerà che dicendo un numero approssimativo sia quasi la stessa cosa; ma, quando si tratta di migliaia e migliaia di chilometri, anche una differenza infinitesimale ha una grande portata in fatto d'esercizio. Comincerò dunque col dire all'onorevole Gabelli non essere esatto, che le ferrovie dell'Alta Italia abbiano una macchina per ogni cinque chilometri, ma averne una per ogni quattro chilometri e 70 centesimi di chilometro. Ricordi bene la cifra l'onorevole Gabelli. E se volesse maggiori particolari su quei numeri, che io avrei desiderato poter comunicare stampati non solo a lui, ma a tutta la Camera, dirò che nel 1870 la società dell'Alta Italia aveva al 31 dicembre 593 macchine; che al 31 dicembre 1871 ne aveva 649, crescendone 56, e che nell'anno attuale, ne introdurrà, secondo i preventivi, altre 43. Ed essendosi spesso discusso fra la società ed il Governo, per mezzo dei commissari, intorno al numero delle macchine (ed è ben naturale che il Governo ecciti sempre la società ad aumentare le macchine, perchè, sebbene esso paghi l'interesse sul capitale, nondimeno spera sempre di avere maggior diminuzione nelle garanzie), si convenne d'accordo che il numero delle macchine fosse sufficiente.

Ma i commissari governativi potrebbero essersi ingannati nello stabilire la proporzione delle macchine colla estensione della rete: perciò, come si pratica spesso in amministrazione, conviene fare qualche confronto comparativo per vedere se una macchina per ogni 4 chilometri e 70 centesimi di chilometro sia o non sia sufficiente nelle condizioni attuali del traffico di quelle ferrovie.

Ebbene, o signori, io citerò uno degli uomini più

autorevoli in fatto di esercizio di strade ferrate che ora sono in Europa, noto certamente nella Camera a tutti coloro che si occupano di queste specialità, il professore della scuola di ponti e strade di Francia, F. Jacqmin. Egli, nel suo trattato *De l'exploitation des chemins de fer*, che ho sotto gli occhi, ci fa sapere che le più importanti ferrovie francesi, ossia quelle comprese nella prima rete (*ancien réseau*), che ognuno sa quali prodotti diano, cioè quelle del Nord, dell'Est, dell'Ovest, della Paris-Lyon-Méditerranée, d'Orléans, Du Midi, hanno per chilometro 0,34 macchine, ossia una macchina per ogni tre chilometri. E questa proporzione esisteva quando quelle linee davano un prodotto lordo di 62,000 lire al chilometro.

Ora, se consideriamo che il prodotto medio delle ferrovie dell'Alta Italia si è elevato solamente in questi giorni a 25 mila lire al chilometro, noi troveremo che la società dell'Alta Italia in paragone delle migliori linee della Francia, dovrebbe soltanto avere macchine 0,137, ossia 0,203 di meno di quel che ha; cioè che, proporzionalmente alle reti francesi ben esercitate, sarebbe sufficiente una macchina per ogni sette chilometri circa.

Qui veggio fare il viso dell'arme a tutti coloro che si intendono di strade ferrate. Perciò m'affretto di far loro osservare che in Italia, e specialmente nell'Italia superiore, occorre una quantità di macchine maggiore di quella che abbisogna in Francia a quelle grandi compagnie.

La configurazione più accidentata del nostro territorio, la conformazione delle nostre reti con molte diramazioni tronche, e finalmente la prevalenza delle linee ad un solo binario richiedono fra noi un numero di locomotive assai maggiore; ma anche data questa necessità, ne deriverà sempre che la società dell'Alta Italia abbia, proporzionalmente al prodotto lordo delle sue reti, tante macchine quante ne hanno le migliori compagnie di Francia.

Ora, quando posso enunciare questo apprezzamento alla Camera, domando se debba parermi opportuno che, senza prima averne discusso, si dica che il materiale dell'Alta Italia sia così insufficiente. Forse potrei ripetere uguali calcoli per altre reti, ma me ne astengo. Dirò soltanto che, nel bisogno innegabile del crescente movimento, trovo lodevolissimo che si eccitino le società ad avere la maggior quantità possibile di materiale mobile e specialmente di locomotive. Da parte del Governo si fa ogni opera, perchè il numero delle macchine sia accresciuto, e già siamo fatti certi che avremo nel 1872 43 nuove macchine sulla rete dell'Alta Italia e 29 sulle Meridionali. Le Romane poi già hanno ordinato l'acquisto di altre 36 macchine.

Sebbene mi sia proposto di non parlare delle condizioni generali della società delle Romane, nondimeno mi è d'uopo qui venire a difendere alcun fatto speciale; poichè, se dobbiamo stare sempre nel vero, lo

dobbiamo poi essere con maggior cura quando le condizioni delle società possono sembrare più difficili.

L'onorevole Gabelli, apprendo la relazione fatta a questa Camera dalla Commissione della legge 1870, trovava nell'allegato rapporto dell'ispettore del Genio civile Biglia, che la società delle strade ferrate romane bisognava che acquistasse 12 macchine, più che acquistasse almeno 400 carri.

A vero dire, udendo ieri la recisa assicurazione dell'onorevole Gabelli, che la società aveva acquistato sei macchine soltanto invece di dodici e non aveva punto accresciuto il numero dei carri, mi nacque il dubbio che le mie informazioni non fossero esatte. Ma ogni mia titubanza cessò dinanzi agli atti, che qui ho sotto gli occhi.

Avendo esaminato i documenti ufficiali sulla gestione delle ferrovie romane negli anni 1870-1871-1872, ho trovato che la società comperò nel 1871 dodici macchine, che sono già in esercizio, cioè ne comperò, se non erro, quattro in Austria ed otto in Sassonia. Di più la società delle Romane aveva commesso nell'anno 1870 la costruzione di altre quattro locomotive allo stabilimento di Pietrarsa, il quale avrebbe già dovuto consegnarle, ma non lo ha per anco fatto, e se ne scusa allegando per ragione la guerra; di maniera che la società delle Romane, che io non intendo nè di attaccare nè di difendere, ma di cui intendo di constatare i fatti, invece di acquistare dodici macchine, ne ha acquistate sedici.

Non meno grave si è l'asserzione dell'onorevole Gabelli, che la società non abbia acquistati neppure uno dei 400 carri, e che il Governo non l'abbia obbligata a ciò fare.

Anche qui mi ricorre al pensiero la convenienza di ricercare i documenti al Governo prima di fare un'interpellanza sopra fatti positivi. Infatti alle allegazioni dell'onorevole Gabelli io mi permetterò di contrapporre alcune cifre.

La società delle ferrovie romane ha acquistato nel 1871-1872 520 carri. Si noti poi che io parlo di carri o vagoni e non di vetture, perchè, per stare nell'esattezza, dirò che il numero delle vetture per i viaggiatori dal 1870 al 1871 non fu punto accresciuto. Per verità, i vagoni che nel 1870 erano 2771, al 31 dicembre 1871 erano 3161, e ne devono ancora essere consegnati altri 130. Ciò stando, a me pare di poter affermare alla Camera che lo zero dell'onorevole Gabelli si converte in 390.

Aggiungerò di più che una parte di questi 520 carri è stata fatta a Milano, una terza parte circa fu costruita a Napoli, ed alcuni, cioè i carri coperti, sono venuti d'Inghilterra.

Or conviene di rispondere alla più grave delle censure mossa dall'onorevole Gabelli alla società dell'Alta Italia, censura da lui fatta, come affermava egli stesso,



non di certa conoscenza, ma per asserzioni intese da persone di grande autorità e degnissime di fede.

La società delle ferrovie dell'Alta Italia costituisce, come sa la Camera, una società unica colla *Sudbahn*, ossia colla meridionale austriaca. Non sono ancora divisi gli interessi: è una divisione che dovrà farsi, e forse fra breve, ma fino ad ora non ha avuto luogo.

La società austriaca ha una garanzia dal Governo austriaco e la società italiana ha del pari, come ognun sa, una garanzia dal Governo italiano. Ora, se la società italiana prendesse a nolo del materiale mobile dalla società delle ferrovie meridionali austriache, ne avverrebbe un danno per la finanza nostra.

La osservazione dell'onorevole Gabelli mi parve, come dissi, così grave, che ho voluto esaminare questo argomento con speciale cura; ed ho riconosciuto non esservi in questo caso alcun che di eccezionale o di diverso di quanto accade per gli effetti del servizio cumulativo a tutte le altre società, le quali sono contermini alle società estere. Se noi commerciamo, per esempio, colla Francia o colla Baviera, noi mandiamo il nostro materiale mobile in Baviera ed in Francia, ed il materiale mobile di questi paesi viene a sua volta in Italia. Nè può essere diversamente. Così pure avviene, e non altrimenti, fra la società dell'Alta Italia e le ferrovie austriache: il materiale mobile italiano passa sul territorio austriaco e quello austriaco passa in Italia: e vi passa più o meno secondo il bisogno, secondo che la importazione e la esportazione cresca o diminuisca.

Dalla parte della linea di Trieste, e di Gratz, o del *Sömmering* che si voglia dire, le principali importazioni in Italia sono i grani ed i legnami; e le nostre principali esportazioni sono il riso, gli olii, la canapa, i tessuti di seta ed i frutti meridionali in gran copia. Secondo che accresce o diminuisce lo scambio, il conto annuale che si fa tra le due società per la quantità del materiale mobile che necessariamente deve percorrere le linee varia, e varia in vero continuamente.

Ho voluto raccogliere le più precise informazioni sullo scambio del materiale mobile fra le due società nei due ultimi anni per mezzo del commissario governativo, e conoscere il conto del dare e dell'avere fra le due amministrazioni. Ebbene mi è risultato che nell'anno 1870 la società della *Sudbahn* è rimasta creditrice della società delle ferrovie dell'Alta Italia della somma di lire 51,331, e che nel 1871 la società dell'Alta Italia è rimasta creditrice della Meridionale austriaca della somma di lire 75,743.

Ora non so chi possa vedere in queste cifre altra cosa che l'oscillazione naturale del commercio fra due paesi, e certamente niuno vi vedrà nè quella mancanza di materiale che vi vede l'onorevole Gabelli, nè che la società dell'Alta Italia facesse cosa che potesse considerarsi pregiudicevole alle finanze italiane.

Io sono dolente di dovere intrattenere lungamente

la Camera in materie così svariate le une dalle altre, e così aride.

*Voci.* Parli! parli!

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** L'onorevole Gabelli suppone inoltre che le merci trasportate a piccola velocità in Italia percorrano 40 chilometri per ogni 24 ore. Veramente, se le cose fossero a tal punto, dovremmo pentirci di avere costruite le strade ferrate.

Pur troppo in fatto di strade ferrate abbiamo versato e versiamo in difficilissime condizioni, delle quali lo Stato stesso sventuratamente ne risente le conseguenze. Perciò non abbiamo guari necessità di esagerare (non dico che l'onorevole Gabelli voglia esagerare) le difficoltà per persuaderci della necessità di occuparci di esse, non foss'altro che per migliorarne le condizioni economiche ed il servizio. In Italia poi, dove la maggior parte delle ferrovie nacquerò, crebbero e vivono per le garanzie dello Stato, e ove le garanzie offrono tante difficoltà, io credo che la parte del Governo sia così ardua, e direi quasi disperata, da non aver bisogno di immaginarci difetti e mancanze che non corrispondano in tutto alla realtà. Ma questo è un argomento di cui si potrà trattare in altro tempo, e spero che lo tratteremo in tempo non molto lontano. Ripeto che noi non abbiamo bisogno di esagerare.

Una delle essenziali funzioni delle strade ferrate, quella che più specialmente influisce sul commercio, sta nei trasporti a piccola velocità. I trasporti a piccola velocità danno l'indizio più sicuro della prosperità del paese, nello stesso tempo che sono i fattori principali della ricchezza delle diverse località.

Ora, quale è la vera condizione del trasporto delle mercanzie a piccola velocità in Italia? Siccome in queste cose bisogna sempre far paragoni, vediamo prima di tutto quali siano le condizioni dei trasporti negli altri paesi. L'onorevole Gabelli, che ha fatto ieri tanti paragoni con altri paesi, mi permetta di fare altrettanto.

Io apro lo *Chaix*, non il piccolo *Chaix* ma il grande che conosce benissimo l'onorevole Gabelli, e cosa trovo? Trovo che sulle ferrovie francesi le merci a piccola velocità percorrono 125 chilometri al giorno. Ora, se fosse preciso quanto ha detto l'onorevole Gabelli, cioè che sulle nostre strade ferrate le merci non fanno che 40 chilometri al giorno, ci troveremmo in una condizione molto inferiore, e sarei io il primo a denunciarla: ma fortunatamente non pare che le cose stiano in questi termini.

Quando si vuole fare confronto fra il movimento commerciale sulle ferrovie di due paesi, si deve sempre trattare delle spedizioni a vagoni pieni, perchè coloro che mandano oggetti, che non compiono un vagone, ordinariamente non sono negozianti, e quindi, benchè debbano egualmente essere ben serviti, tuttavia relativamente all'importanza delle loro operazioni non possono considerarsi come appartenenti al commercio.



Ebbene, com'è costituito fra noi questo servizio? Sulle reti dell'Alta Italia le merci che non possono formare un vagone, debbono percorrere 75 chilometri ogni 24 ore; e quelle che maggiormente interessano il commercio, ossia che si mandano a vagone completo, impiegano per un percorso da 1 a 150 chilometri un giorno; da 151 chilometri a 300, due giorni; da 301 a 450, tre giorni; da 451 a 600, quattro giorni ecc.; di maniera che pel commercio i termini di consegna sono più favorevoli in Italia che in Francia.

Ma dirà l'onorevole Gabelli: le società non mantengono i patti. Sia pure: ma, se non mantengono i patti, stia sicuro l'onorevole Gabelli che gl'interessi privati sanno e possono farsi valere quanto gl'interessi pubblici.

I negozianti sapranno bene il modo di esigere le multe, che da noi sono gravissime.

Sappia l'onorevole Gabelli che per le Meridionali e le Romane, ove queste multe sono più gravi, esse vanno quasi all'assurdo. Cioè, se il ritardo è maggiore di 12 ore, ossia da 12 a 24 ore, le società perdono il 4° del nolo; per un ritardo di 1 a 3 giorni, perdono 1/3; se di 3 a 5 giorni, perdono metà del nolo; se oltre i 5 giorni, perdono 2/3 del nolo; e questo non toglie che gli speditori possano ricorrere ai tribunali ordinari pel maggior danno che avessero sofferto, a titolo di indennizzo del perduto guadagno. Ora quando le società hanno questi vincoli, quando sono sottoposte a tali condizioni, quando chi deve pagare il nolo può trattenerne una parte, e far citare la società davanti al giudice per i danni e gl'interessi, io non so quale altra cosa possa farsi per provvedere al buon servizio delle merci a piccola velocità.

Ma ad ogni modo io ho voluto informarmi da persone molto pratiche nel commercio, da persone che negoziano in oggetti di gran peso, come per esempio di cereali; e sono stato assicurato, che generalmente le merci sono rese nei tempi determinati dalle tariffe, ossia in un tempo molto inferiore a quello in cui sarebbero rese in Francia.

*(L'oratore si riposa per cinque minuti.)*

Altra questione ha mosso l'onorevole deputato Gabelli, anzi dirò, una serie di questioni, le quali si rapportano alle ferrovie romane, e tutte si rannodano intorno alla linea da Napoli a Roma. La linea da Napoli a Roma, come tutti sanno, è divisa in due tronchi, od almeno per lo innanzi era divisa in due tronchi, quello da Napoli al Liri, e quello dal Liri a Roma.

Se ben mi parve di comprendere ieri, le principali osservazioni dell'onorevole deputato Gabelli si restringono alla parte di linea compresa tra Napoli ed il Liri.

Prima di enumerarle, dirò che dei due tronchi di cui si compone questa linea, quello da Roma al Liri è ad un solo binario, ed il tronco dal Liri a Napoli era predisposto ed in parte armato a due binari quando fu ce-

duto dallo Stato alla società delle ferrovie romane. Quando però dico due binari, debbo fare un'eccezione, perchè tutti quelli che sanno come ed a che scopo si costruivano le strade ferrate dal cessato Governo, conoscono con quanto poco amore si facessero le grandi opere di pubblica utilità; così quella strada, dopo essere stata in costruzione per tanti anni, passò al Governo italiano incompleta; e l'onorevole Gabelli ha potuto certamente vedere che vi sono dei tratti saltuari i quali non sono per due binari, ma ad un solo, ed in alcuni punti le trincee sono così limitate che forse anche per un solo binario dovrebbero essere più larghe.

La Camera sa inoltre, poichè questa discussione già è stata altra volta portata alla Camera dall'onorevole Gabelli, come questa linea si trovasse prima in molto cattive condizioni in quanto all'armamento, poichè le rotaie erano di differente peso senza però oltrepassare i 31 chilogrammi al metro corrente; inoltre vi era uno strano modo d'armamento, misto di traversine e di dadi di pietra.

Quindi allorchè il Governo venne a proporre alla società delle ferrovie romane di ridurre a buone condizioni quella linea, sia per le difficoltà in cui versava allora la società, sia pei bisogni del commercio che allora non erano grandissimi, essendo ancora sotto altro dominio questa provincia, permise alla società di restaurare la linea ad un solo binario, riducendo tutte le rotaie ad un solo peso, e sostituendo le traversine ai dadi, salvo poi, quando il commercio si svolgesse, a rifare il secondo binario. Parve che la Camera si contentasse di ciò, e non se ne parlò altrimenti.

L'onorevole Gabelli diceva ieri che la società delle Romane non solo si è valso della facoltà concessale dal Governo di ridurre la strada da due ad un binario, ma sta distruggendo la metà del corpo stradale, il che mostra l'intendimento di non più rifare il secondo binario. E ad ogni modo, questa remozione, questo vandalismo a che pro?

L'asserto dell'onorevole Gabelli produsse grande impressione sull'animo mio, perchè mi riesciva nuovo un tale fatto, e, chieste informazioni negli uffici del Ministero, trovai che vi era del pari ignorato; lo stesso regio commissario, interpellato per telegrafo, mi rispondeva:

« A me non consta di quanto parla nel suo telegramma; ad ogni modo manderò a verificare. »

Poco fa, al momento di entrare nella Camera, ricevevi un altro dispaccio, il quale mi dice:

« Informazioni avute smentiscono che terrapieno ferrovia Napoli-Liri sia stato in qualche punto distrutto. Per facilitare scolo acque, furono praticati fossi a lato del binario esistente in qualche rialzo; consimili fossi furono eseguiti in qualche trincea ove si lasciò pigliare maggiore inclinazione a franose scarpate. Ciò si fece dietro parere dei commissari Grandis e Canevazzi nel 1870, e non toglie che in qualunque

epoca si possa fare posa secondo binario, niente essendo stato distrutto. »

Volendo meglio chiarire la cosa, ho assunto altre informazioni, ed ho saputo che, avendo la società avuto la facoltà di ridurre temporaneamente la strada da due binari a uno solo, e dovendo fare dei grandi movimenti di terra, fu elevato il quesito se le terre provenienti dai tagli si avessero a depositare sopra nuova zona di terreno da espropriare o da trasportarsi altrove. La questione venne esaminata, e gli uomini tecnici opinarono che, nelle condizioni in cui si trovava la società e in cui stava il materiale mobile, sarebbe stata cosa inconsulta lo spendere danaro in espropriazioni di suolo e nel trasporto delle materie provenienti dai tagli, mentre queste materie potevano essere depositate sul piano stradale, fino a che non si sarebbe ripristinato il secondo binario.

E siccome, una volta messa questa terra (ho qui i profili della linea), ne veniva di necessità che bisognava dare scolo alle acque, così si aprì un canale di un metro lungo la strada fra il binario e questo deposito di terra.

Ora tutta la cosa consiste in ciò (*Segni di diniego dell'onorevole Gabelli*), nè più nè meno, sebbene l'onorevole Gabelli accenni di no: perchè così mi dicono i miei ufficiali, ed io sono in debito di creder loro.

Aggiungeva l'onorevole Gabelli, se ben ricordo, che là dove la strada è al livello del terreno, i proprietari laterali stanno occupando parte della sede stradale. Se qualche piccola occupazione abusiva sarà avvenuta, tornerà facilissimo all'amministrazione di rientrare nel pieno possesso delle zone di terreno che formano parte del suolo stradale.

Inoltre, o signori, io posso assicurare la Camera che il suolo stradale espropriato durante il caduto Governo fra il Liri e Capua è limitato da termini lapidei: e che l'amministrazione ha dato ordine che da Capua a Napoli sieno egualmente posti dei termini lapidei.

La seconda questione è quella del *ballast*, ossia dell'inghiaia su questa linea da Napoli a Capua.

L'onorevole Gabelli ci diceva ieri che il *ballast* non c'è punto. Io ne fui grandemente sorpreso, poichè è stabilito che vi debba essere sui tratti che si rifanno un'inghiaia di 56 centimetri. Avendo preso cognizione dei documenti che esistono presso l'amministrazione, ho trovato, e prego l'onorevole Gabelli a por mente a queste cifre, che il tronco da Roccasecca al Liri, di otto chilometri, è perfettamente compiuto con 56 centimetri di *brecciamme*. Nella linea da Napoli a Capua, di chilometri 44, la massiciata ha un'altezza media di 45 centimetri; nei tratti da Capua a Sparanise, da Riardo a Presenzano, e da Cassino a Roccasecca, formanti in complesso chilometri 51, la massiciata, che è in via di formazione, ha già un'altezza media di centimetri 25. I tronchi da Sparanise

a Riardo e da Presenzano a Cassino mancano di massiciata appariscente, ma hanno lo strato sottostante alle traversine. Vi ha dunque una differenza rimarchevole fra l'asserzione dell'onorevole interpellante, che si collocano le traverse *senza quasi mettervi ghiaia*, ed i fatti che ho testè avuto l'onore di accennare alla Camera.

Poichè sventuratamente siamo entrati nel terreno tecnico, sebbene io sia dolente di trattenermi la Camera, dirò che la Commissione d'inchiesta nei computi fatti pel ristauero della linea da Napoli a Liri ha calcolato tutta la quantità del *brecciamme* che deve ancora mettersi.

Fra Napoli e Capua si devono ancora porre 12,500 metri cubi di pietrisco, che l'impresa Scognamiglio deve somministrare a compimento della sua provvista. Occorre poi un ulteriore appalto per metri cubi 41,163. Da Capua a Presenzano ne occorrono ancora metri cubi 61,000, e da Presenzano al Liri 50,000 metri cubi.

Fo osservare alla Camera per questo riguardo che, oltre le difficoltà finanziarie della società, vi sono eziandio altre difficoltà. Si tratta di un paese in cui non si incontrano facilmente dei depositi di ghiaia. È facile fare il *ballast* in un paese ghiaioso, ma dove le cave son rare, o bisogna spezzare le pietre e trasportarle a notevoli distanze, le difficoltà sono di molto maggiori, tanto più per una società non ricca di materiale mobile. Ad ogni modo, per tutte le assicurazioni che io ho dai commissari governativi, posso dichiarare alla Camera che l'opera dell'inghiaimento della strada da Napoli al Liri procederà speditamente.

Finalmente per questa linea vi ha un'ultima accusa sollevata dall'onorevole Gabelli. Egli disse che il ristauero dell'armamento di questa linea, cioè la sostituzione del nuovo al vecchio doveva cominciare fino dal 1865, e che pure al giorno in cui siamo restano ancora a restaurarsi da quaranta a quarantaquattro chilometri di strada: e fa un calcolo veramente non molto lieto, perchè dice che questa strada non potrà essere per l'armamento in buone condizioni prima del 1880.

Sarebbe da spaventarsene; ma vediamo quale sia veramente lo stato delle cose. Ebbene, signori, anche qui, se male non m'appongo, vi è un po' di esagerazione. Io ho verificato che su tutta la linea da Napoli al Liri della lunghezza di chilometri 136 862, al 1° gennaio 1872 rimanevano da rifarsi chilometri 69 di binario principale esternamente alle stazioni, e chilometri 15 200 di binario di corsa e di raddoppio nelle stazioni; e di questi chilometri 82 200 se ne sono rinnovati dal 1° gennaio al 15 aprile altri 38 chilometri. Il Ministero ed i suoi commissari quindi possono sentire qualche soddisfazione di questo risultato, dovuto in gran parte alla loro insistenza, e vedendo che in tre mesi e mezzo si sono rinnovati 38 chilometri, non possono supporre che si abbiano ad impiegare quasi otto anni per rinnovare gli altri 44.

Intanto mi compiaccio di essermi potuto incontrare infine una volta in un punto coll'onorevole Gabelli, cioè sulla misura della linea che ancora rimane a rinnovarsi, sebbene con qualche lieve differenza. Ma egli ragionando di questi 44 chilometri, dice che bastano a rendere pericoloso il percorso da Roma a Napoli.

Io sono ben lieto di potergli togliere ogni dubbio di pericolo, facendogli sapere che da Cassino a Presenzano, per la lunghezza di 24 chilometri vi sono delle ottime rotaie inglesi del peso di 34 chilogrammi al metro corrente. Queste rotaie, già sostituite a quelle più deboli della primitiva costruzione, si debbono bensì mutare per ottenere il vantaggio del tipo unico, ma non si possono dire in alcuna guisa pericolose per chi deve passarvi sopra.

Tolti questi 24 chilometri di buone rotaie inglesi che la società potrà impiegare in qualche altra linea, che cosa resta? Restano due volte dieci, ossia venti chilometri. E dico a bella posta due volte dieci, perchè dieci sono costituiti dalla lunghezza del binario principale di percorso, e dieci corrispondono alla lunghezza del binario di servizio nelle stazioni.

Ora i dieci chilometri, che costituiscono positivamente la linea di corsa sulla quale passano i treni a grande velocità, se la società volesse andar avanti sollecitamente, potrebbe rinnovarli in dieci giorni, poichè dai rapporti che ho risulta che la società, pei lavori fin qui fatti, ne ha compiuto talvolta un chilometro per giorno di lavoro. Non di meno la società, per alcune condizioni speciali della linea, assicura che questi 10 chilometri saranno compiuti pel 15 di maggio, ed io fo osservare all'onorevole Gabelli che fra il 15 maggio 1872 ed il 31 dicembre 1880 ci corre qualche differenza.

Quando io divideva i venti chilometri in due volte dieci lo faceva appositamente. Il rinnovare le ruotaie nelle stazioni s'intende migliorare gli scambi, acciòchè nelle corse a grande celerità si faccia il minore rallentamento possibile. Ed ecco perchè non posso annunziare alla Camera egualmente che questi dieci chilometri possono essere rinnovati nello stesso periodo; ma ad ogni modo è sicuro che pel 15 di maggio noi avremo rinnovata tutta la linea.

Chiederei un momento di riposo.

**PRESIDENTE.** Riposi pure. (*Breve pausa*)

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Ora dirò poche parole intorno ad altro argomento, che per quanto sia importante, sicuramente è secondario in questa discussione; intendo parlare della velocità dei treni.

Io non so veramente comprendere come l'onorevole Gabelli abbia trovato che le velocità sulle ferrovie italiane siano minori di quelle sulle ferrovie estere.

Nei treni celeri noi raggiungiamo una velocità media di percorrenza di circa 45 chilometri all'ora.

**GABELLI.** L'internazionale, 60.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** La distanza da Modane

a Brindisi è di chilometri 1203 che, col treno della vialigia delle Indie vengono percorsi in ore 26 e 41 minuti, quindi con una velocità media di percorrenza di chilometri 45 l'ora. In simili confronti fa d'uopo evitare l'equivoco tra la velocità così detta di corsa e quella media di percorrenza.

Quanto alle macchine, so bene che ci sono delle macchine per grandi velocità, ma quando vedo che i treni celeri di Francia hanno una percorrenza media di 44 a 45 chilometri; quando vedo che ci sono dei treni diretti che fanno 31 a 35 chilometri, io non comprendo quale necessità noi abbiamo di andare a cercare nuove macchine di velocità eccezionale. Ciò nullameno, la società dell'Alta Italia, in vista dell'accresciuto traffico, ha già disposto per la provvista di parecchie macchine di un nuovo tipo, con quattro ruote accoppiate, da servire pei treni celeri.

Il decreto delle multe per ritardi dei treni non è poi rimasto lettera morta, e meglio di ogni altra potrebbe dirlo la società dell'Alta Italia, la quale, dopo giudizi in tutti gli stadi, fu condannata alla multa di 2250 lire.

Per le altre società o non si è dato il caso d'infliggere le multe, o si è creduto di dover tener conto delle condizioni non completamente normali delle linee e del materiale circolante, per le quali, poste le società nel pericolo di pagare le multe, forse si sarebbero poste pur troppo anche nella necessità di dar occasione ad accidenti. (*Movimenti, ilarità*)

Ad ogni modo io fo sapere all'onorevole Gabelli, che con una circolare del 29 dicembre 1870 è stato di nuovo ingiunto ai commissari regi di rigorosamente vigilare per l'arrivo dei treni in orario, affine di constatare tutti i ritardi che possono dar luogo alla applicazione delle multe.

L'onorevole Gabelli finalmente ha detto (e spero che sia una parola sfuggitagli di bocca, senza porvi l'importanza che possono avervi data coloro che l'hanno udita), che il Governo sta facendo un'inchiesta sulle ferrovie romane per prender tempo.

Io son sicuro che l'onorevole Gabelli non creda che il Governo non abbia la stessa premura ch'egli può avere, di mettere in buon ordine le nostre ferrovie.

E poi mi permetta l'onorevole Gabelli di ripetere ciò che egli disse intorno ai commissari delle ferrovie per rapporto all'inchiesta: « ma i commissari cosa fanno? O i vostri commissari fanno il loro dovere, ed allora dovrete sapere quanto vi occorre; oppure per saperlo avete bisogno di un'inchiesta, e allora i vostri commissari sono cattivi, e mandateli via. »

Gli onorevoli uomini, i quali esercitano l'ufficio di commissari presso le ferrovie, ufficio gravissimo e di grandissima responsabilità, lo dirò pubblicamente, e mi è grato di dar loro quest'attestato, fanno tutti il loro dovere. Ma una inchiesta, onorevole Gabelli, non significa un'inquisizione. Sventuratamente in Italia soventi volte abbiamo fatto delle inchieste, e le abbiamo

snaturate, credendo che non si facessero le inchieste che contro le persone, mentre le inchieste per propria natura non sono che un modo di ricercare il vero, di indagare lo stato delle cose, di raccogliere autorevolmente le opinioni delle persone esperte di una data materia, di riconoscere le difficoltà che attraversano il pubblico servizio, e di additare praticamente come si possano superare.

Ed invero in un paese molto più antico di noi per le forme di libertà, dove l'individualità si rispetta almeno quanto in Italia, in quel paese noi vediamo spessissimo gli amministratori stessi andare avanti il Parlamento e domandare una inchiesta sulle loro amministrazioni. Non è una investigazione contro le persone loro che essi domandano e che il Parlamento ordina, ma bensì un procedimento solenne per iscoprire tutto ciò che si deve scoprire, per accertare bene i fatti, per risolvere grandi difficoltà.

L'inchiesta ha qualche cosa di speciale, ha qualche cosa di necessario in un Governo retto a libertà, inquantochè per cose di grande importanza non basta l'asserire la propria convinzione, non basta che un ministro appoggi il suo convincimento alla propria coscienza, ma deve convincere il pubblico, fornendogli gli elementi ed i criteri per discernere la verità e farne la base del convincimento universale. Questo è lo scopo dell'inchiesta e non altro.

Ora, per raggiungere questo intendimento non parvero al Governo sufficienti le informazioni che i suoi commissari gli davano sulle difficoltà incontrate dalla società delle ferrovie romane, come non sembrò che, per portare rimedio a queste condizioni, bastassero i suggerimenti individuali che gli pervenivano da' suoi ufficiali. Esso credette indispensabile che queste ricerche venissero fatte collettivamente da persone autorevoli e pratiche, le quali portando nell'inchiesta il contingente delle loro cognizioni speciali, formassero quindi giudizi meritevoli di essere deposti innanzi al Parlamento, al quale pure spetta il dire l'ultima parola ed il risolvere così complicata questione.

E qui io porrei fine a questo ormai lungo discorso (e sono dolente di aver dovuto trattenere troppo lungamente la Camera), se non mi restasse alcun'altra cosa, forse anche di maggior importanza di quelle sin qui dette, e che, se non riguarda solo le strade ferrate esistenti e l'esercizio delle diverse linee, riguarda un argomento ancora più complessivo e più vitale per la prosperità del paese.

L'onorevole Gabelli, e questa volta ed in altre occasioni, parlando alla Camera, ha espresso il suo convincimento che vi dovesse essere un nuovo riordinamento delle strade ferrate. Nessuna cosa più giusta di questa. Ma, quando poi ho veduto, ed altra volta e ieri stesso, far egli consistere questo riordinamento nella soppressione di alcune linee già decretate, o nella

trasmutazione di una linea in un'altra, mi sono detto che io non seguirò in questa via l'onorevole interpellante. Bisogna che da questo banco nettamente si parli. A me pare che il non fare una linea promessa sia quasi lo stesso che non mantenere i patti fatti alle popolazioni. Ben sappiamo noi come sorgano facilmente agitazioni in talune provincie solamente per la voce che si sparga che certe linee non saranno mai fatte. Ebbene io dichiaro solennemente che, fino a che quest'amministrazione starà al potere, non ci sarà una legge del Parlamento, in fatto di strade ferrate, che non sarà eseguita. Questo basterà, spero, per far cadere tutte le apprensioni che ogni giorno si denunciano al Ministero dei lavori pubblici ed al Ministero dell'interno.

Non solamente non seguirò l'onorevole Gabelli in queste sue idee di riordinamento, che non son mie, ma non lo seguirò neppure in altri punti. L'onorevole Gabelli ieri diceva: il ministro dei lavori pubblici ci ha presentata, fra i provvedimenti finanziari, una relazione che mostra il suo intendimento di voler accrescere le strade ferrate in Italia nel prossimo periodo di dieci anni come si fece per lo passato.

L'onorevole Gabelli pare che non sia di questa opinione. Egli con molta benignità dà al Governo il consiglio di fermarsi nella via intrapresa, e di guardare al passato più che all'avvenire; fate, egli dice, che le linee già esistenti siano bene esercitate, e di tutte le promesse di costruire altri 4000 chilometri di ferrovie ve ne facciamo grazia. Non accetteremo certo noi questo consiglio.

Noi all'inverso abbiamo il fermo convincimento che le strade ferrate sono la vita della civiltà moderna; che arrestare lo svolgimento della rete ferroviaria è lo stesso che condannarci a retrocedere, imperocchè, qualunque nazione, non progredisca in tanto corso di progresso civile, retrocede. Noi abbiamo fede nell'avvenire, e crediamo che lo svolgimento delle ferrovie avvenuto fra mezzo ad ostacoli d'ogni sorta politici ed economici nel passato, debba continuare nell'avvenire, ed in ciò spero di interpretare il vostro avviso; crediamo che debbano tutti studiarsi i bisogni d'Italia, e vedere quali nuove vie sieno da aprire. Appunto con questo proposito fu creata una Commissione, di cui mi onorava di essere presidente, e di cui è presidente attualmente l'onorevole Depretis, che mi rincresce di non veder presente. Questa Commissione, creata per ordine della Camera, ha avuto l'incarico di studiare quali altre linee siano necessarie a complemento del sistema ferroviario in Italia.

Noi siamo nella stessa condizione in cui era un tempo la Francia; noi abbiamo quasi compiuto la rete primaria, e ci resta a fare la secondaria per provvedere alla prosperità del paese; e non solamente noi continueremo in questa via, ma crediamo che l'ordinamento delle strade ferrate debba essere studiato

in un concetto molto più ampio, poichè le strade ferrate non sono che una parte dei mezzi di locomozione di una nazione.

Noi abbiamo bisogno, e l'amministrazione a ciò intende, di coordinare il servizio delle strade ferrate coi nostri principali porti, colle nostre linee di navigazione e colle strade ordinarie. Avremo il piacere di presentare fra pochi giorni alla Camera un sistema quasi completo di linee di navigazione. Ma soprattutto dobbiamo riordinare le strade ferrate in modo che tornino profittevoli al paese, profittevoli alle finanze e profittevoli alle società. La qual cosa non potrà mai avvenire se noi non considereremo come un tutto i vari elementi che costituiscono la viabilità. Bisogna congiungere le linee di navigazione colle strade ferrate e rannodare queste colle strade ordinarie in guisa che il movimento giunga fino all'ultimo comune. In questo modo solo si possono rendere produttive le strade ferrate. Quando vediamo che in Italia vi sono ancora regioni immense che difettano di strade ordinarie, quando sappiamo, che per ogni chilometro di strada ferrata occorrono almeno trenta chilometri di strade ordinarie, perchè le strade ferrate possano produrre quello che può sperarsene; quando vediamo che ci occorrono ancora da 60,000 a 70,000 chilometri di strade ordinarie per dar valore alle ferrovie esistenti, a che parlare d'altri ordinamenti di strade ferrate, se questo si neglige, per promuovere la ricchezza del paese?

E questo bisogno di provvedere a questa specie di riordinamento, che non dirò più solo delle ferrovie, ma di tutte le viabilità è così grande, così immenso, che dirò quasi essere spaventevole. Certo noi non siamo nè vorremo essere per l'avvenire inferiori a nessun'altra nazione, ed i fatti economici non si svolgono che per le ragioni che li producono.

Ebbene, io bramo di mettere sotto gli occhi della Camera alcune cifre strane, che dovrebbero insegnarci a pensare e seriamente pensare pel nostro avvenire economico, che tutti auguriamo e vogliamo prospero.

Signori, esistono in Inghilterra tante strade ordinarie di grande, di media, e di piccola comunicazione che noi per raggiungere una uguale proporzione avremmo bisogno di costruirne ancora altri 257 mila chilometri. Nè altri paesi civili, come la Francia e l'Allemagna, ne posseggono meno. È questo della viabilità il maggiore problema economico che vi resti a risolvere. Se l'Italia vuole prosperare, come deve prosperare, ed avendo tutti fede nell'avvenire, ne andiamo sicuri, bisogna che il riordinamento della viabilità cominci dai nostri porti e reti ferroviarie e arrivi sino all'ultimo comune, all'ultimo casolare. Noi non dobbiamo arrestarci finchè non siamo giunti all'ultimo termine a cui aspiriamo.

E qui facendo fine, confidiamo che nell'avervi indi-

cato quali sono i concetti dell'amministrazione, noi abbiamo interpretato i voti della Camera. (*Benissimo!*)

#### PRESENTAZIONE DI PROGETTI DI LEGGE.

**PRESIDENTE.** L'onorevole ministro per la pubblica istruzione ha facoltà di parlare.

**CORRENTI**, ministro per la pubblica istruzione. Ho l'onore di presentare tre progetti di legge.

Uno per maggiori spese pei laboratorii di scienze sperimentali che debbono essere annessi alla regia Università di Roma. (*V. Stampato n° 102*)

L'altro per l'approvazione di una convenzione fra il Governo e la provincia e città di Firenze per lo ampliamento dell'Istituto di studi superiori in Firenze. (*V. Stampato n° 101*)

Il terzo infine per la legge sull'istruzione obbligatoria. (*Bravo! Bene!*) (*V. Stampato n° 105*)

Pregherei la Camera di volere accordare, quantunque i lavori parlamentari siano molto avanzati, tanto da esser giunti a metà del loro corso, vorrei, dico, pregare la Camera di accordare l'urgenza principalmente ai due primi progetti...

*Voci al centro, ed alla sinistra.* Ed anche al terzo.

**MINISTRO PER LA PUBBLICA ISTRUZIONE.** Io sono sempre agli ordini della Camera, ma faccio osservare che i due primi progetti, se vogliono essere messi in pratica utilmente, lo devono essere col novembre del 1872; per questo io mi permetto, essendoci una specie di scadenza fissa, di pregare la Camera di decretare l'urgenza pei due primi progetti di legge. Quanto al terzo, sono molti anni che è urgente, ed io me ne rimetto alla Camera.

*Varie voci.* L'urgenza per tutti e tre.

**PRESIDENTE.** Si dà atto al signor ministro per la pubblica istruzione della presentazione di questi tre disegni di legge, i quali saranno stampati e distribuiti.

Essendosi chiesta l'urgenza per tutti e tre, questa, se non vi sono opposizioni, s'intenderà accordata.

(È accordata.)

La parola spetta al signor ministro pei lavori pubblici.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Ho l'onore di presentare alla Camera, da parte del mio collega per le finanze, due progetti di legge: il primo è già stato presentato il 1° aprile 1871, e riguarda l'indennità per danni di guerra; il secondo è per l'approvazione di una convenzione firmata il 25 gennaio 1872 col Banco di Sicilia.

**PRESIDENTE.** Si dà atto al signor ministro pei lavori pubblici della presentazione, fatta a nome del ministro per le finanze, di questi disegni di legge i quali saranno stampati e distribuiti.

SI RIPRENDE LA DISCUSSIONE DELL'INTERPELLANZA DEL  
DEPUTATO GABELLI INTORNO ALL'ESERCIZIO DELLE FER-  
ROVIE DEL REGNO.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Gabelli ha facoltà di parlare per dichiarare se è pago, o no, delle risposte date dall'onorevole ministro pei lavori pubblici.

**GABELLI.** Io sono dolentissimo di non poter confessare di aver torto; e sono tanto più dolente in quanto che, se avessi torto, mi dichiarerei *soddisfatto*; si sarebbe visto che il paese è servito bene, ed io non vorrei di più. Sono dunque dolente di non aver torto, e che, in qualche parte, lo stesso ministro mi abbia dato ragione.

L'onorevole ministro mosse lamento perchè la mia interpellanza sia stata fatta quasi ad insaputa, senza che egli avesse il comodo di presentare documenti.

In verità, di documenti per le cose che io ho dette mi pare che non ne occorressero molti. Parlai dello stato degli armamenti, e la prova che gli armamenti non sono in buono stato è chiara, chiara, basta correre le ferrovie; parlai dei ritardi, ognuno di noi ha viaggiato, e sa benissimo se i ritardi avvengano o no.

Parlai del materiale mobile, e, senza bisogno di documenti, poichè questo, che in Italia si difettasse di materiale mobile, l'avevano detto e il ministro dei lavori pubblici ed il ministro delle finanze. Se non mi inganna la memoria, l'onorevole Sella, nella sua esposizione finanziaria, ha detto che ci sono delle compagnie in Italia le quali non hanno la possibilità di fare il servizio delle merci come lo dovrebbero.

Documenti possono occorrere per certi casi; ma il fatto in genere, che io volevo rilevare, non aveva bisogno di documenti per essere provato.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici disse che non si toccano le grandi compagnie senza offenderle, quasi movendo un legno perchè io abbia fatto l'interpellanza. La sua idea è perfettamente giusta, ma a questo pensiero del ministro oppongo un mio sentimento, che credo sia diviso da lui, ed è questo: che il primo interesse è quello del paese; ed io, pur di riuscire a difendere l'interesse del paese, offendo, se occorre, tutti gli altri.

Non dissi che gli armamenti siano cattivi per ciò solo che siano molti i sistemi d'armamento. Notai il fatto dei molti modelli in Italia come una delle cause che rendevano difficile la manutenzione dell'armamento. Dissi che l'armamento è generalmente cattivo sulle ferrovie italiane e sostenni che questo stato dell'armamento non può non essere riputato origine prima dei disastri avvenuti. Notai come una fra le cause, e non principalissima, delle tristi condizioni, l'esistenza dei molti modelli, che impone cure speciali. Del resto lo stesso onorevole ministro dei lavori pubblici ha di-

chiarato già in quale stato sia per molta parte l'armamento delle linee italiane. Questa sera egli disse che una parte delle linee dell'Alta Italia trovansi in *riparazione*: ciò vuol dire che non sono molto in buono stato. L'altro giorno, rispondendo all'onorevole Pasini, il signor ministro osservò, per riguardo alla rete delle ferrovie romane, che la rimessione del treno domandato dall'onorevole Pasini per quella linea non poteva aver luogo *per la condizione tristissima in cui ora si trova l'armamento*.

Parmi che l'onorevole ministro abbia calcato sulla frase più di quello che non abbia fatto io. Del resto io non dissi che tutte le linee siano in disordine, dissi la massima parte: e se l'onorevole ministro accorda che una buona parte della rete dell'Alta Italia non è in buono stato, perchè è in *riparazione*, che una parte della rete nord delle Romane non è in buono ma anzi è in *tristissimo* stato, non credo che egli voglia poi sostenermi che l'armamento nella rete meridionale sia migliore che nella parte settentrionale. Accorda dunque lui stesso che in buona parte delle linee italiane gli armamenti sono cattivi. L'onorevole ministro disse che l'armamento delle Meridionali generalmente è in buono stato, nè io in massima lo contrasto; noto però che le stesse Meridionali hanno molte linee in terreni cattivi, le quali potrebbero essere meglio mantenute se fossero aumentate le squadre, e che anche per alcune linee meridionali si verifica che l'armamento non è in tutto quel buon ordine che disse il ministro.

Per dimostrare che la società dell'Alta Italia ha cura dei suoi armamenti, il signor ministro ci disse che essa rimpiazza le rotaie di una linea con quelle che mette fuori di servizio in un'altra. È vero, e la società fa anche qualche cosa di più, cioè, scambia le rotaie delle stazioni con quelle delle parti intermedie della linea. Che questo possa per essa essere comodo, io non ho difficoltà a riconoscerlo; ma che sia buon sistema quello di pigliar le rotaie da una parte, schiodarle e portarle in un'altra, credo che l'onorevole ministro non vorrà sostenerlo. La traversina che venne passata due o tre volte dai chiodi in pochissimo tempo, va messa fuori di servizio, e l'armamento rifatto in questa maniera è sempre cattivo.

Disse l'onorevole ministro che dalle linee più produttive e migliori le rotaie si passano ad altre linee che rendono meno. Ma se è vero che passando queste rotaie sulle linee che rendono meno, l'armamento di queste risulta cattivo; vorrà, spero, dirci l'onorevole ministro per qual ragione debbano esserci alcune linee privilegiate per rompersi il collo.

È un fatto che l'armamento in alcune linee è ridotto pericoloso; che sia così, è ormai dimostrato dagli accidenti che sono avvenuti, ed il signor ministro ci dice che su queste linee si trasportano le rotaie cattive. È dunque naturale il conchiuderne che queste linee, nell'opinione del ministro, devono essere privile-



giate per la rottura del collo. Quanto all'armamento adunque, parmi che la questione sia decisa dai fatti, e che le parole del ministro abbiano confermato le mie affermazioni.

E passo volentieri al materiale mobile, poichè sta qui il male forse massimo dei nostri servizi ferroviari.

Il signor ministro accorda che sulle linee italiane il materiale mobile è insufficiente, ma dichiara d'esserne contento, poichè questa insufficienza è la dimostrazione che il commercio va crescendo. Per verità io sarei assai più contento se anche il materiale mobile fosse cresciuto nella ragione dei commerci, ed anzi fosse cresciuto un po' più che nella ragione dei commerci, perchè, se fosse cresciuto un po' di più, io avrei veduta osservata quella legge che il Parlamento ha fatta.

Il Parlamento ha votato non so quante convenzioni colle società, ma uno dei patti fondamentali è stato sempre questo, che le società siano provviste del materiale occorrente per aiutare lo sviluppo del commercio. È inutile che io legga gli articoli.

L'onorevole ministro ha fatto un conto sulle ferrovie dell'Alta Italia, e ha detto che io aveva errato, che non ha quella società una macchina per 5 chilometri, ma una per ogni 4 70.

Io sono pronto ad accordarmi con lui, tanto più poi inquantochè credo che sarà abbastanza disposto ad accordarsi con me, che qualche piccola differenza nel numero indichi poco più che nulla, essendo dipendente dal numero delle macchine che, al momento dei rilievi trovansi in riparazione.

Sulla proporzione del materiale delle altre società mi pare che l'onorevole ministro non ne abbia detto verbo. Ha insistito su quella dell'Alta Italia, e disse che bastano le sue macchine alle condizioni attuali. Io non ripeterò che devono bastare anche allo accrescimento del commercio, ed anzi devono prevenirlo, non esserne una conseguenza. Il commercio deve trovare le macchine a posto, non aspettare che arrivino.

Le linee di Francia, dice l'onorevole ministro, sono servite con una macchina ogni tre chilometri e rendono assai più che non le linee italiane.

Da questo parrebbe che l'onorevole ministro avesse in testa che il numero delle macchine debba essere proporzionale al reddito della strada. Tale è il conto che ha fatto (*Segni di dissenso del ministro*); ma poichè mi fa segno che rifiuta la teoria, io non ho altro a dire: la Camera del suo conto farà giustizia.

Veniamo al materiale della società delle Romane.

L'onorevole ministro dice che la società delle Romane ha in esercizio oggi 12 macchine in più di quelle che aveva...

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Dodici macchine nuove.

**GABELLI.** Comincio col dire che ammetto il fatto asserito dall'onorevole ministro; sarà così, ma fino a

pochissimo tempo fa non ne aveva ricevute che sei. Un'altra cosa osservo: le 12 macchine che l'onorevole Billia credeva assolutamente necessarie, le credeva necessarie due anni fa. Ora l'onorevole ministro ci ha detto che il materiale mobile si consuma esercitando una strada ferrata, e anch'io credo che così avvenga. Oh! che non si è consumata in due anni alcuna delle più vecchie macchine delle Romane? Se 12 macchine potevano bastare due anni or sono, possono bastare anche adesso?

Pei carri sono costretto ad accettare il conto che ci ha fatto il signor ministro. Vorrei però che egli togliesse un dubbio ed assicurasse, ciò che non ha fatto, che questi carri, considerati come nuovi e notati come nuovi dalla società delle Romane, non siano carri trasformati.

So che sulle linee Romane si è spinto sulla via una discreta quantità di materiale che era stato giudicato già inservibile, e potrebbe darsi che alcuni di questi carri, *oggi nuovi*, fossero i carri che erano *ieri i vecchi*.

Del resto io non ho i commissari che mi riportino che cosa si faccia o non si faccia intorno alle ferrovie, e se c'è alcuno a cui le società ferroviarie neghino un'indicazione, quello sono io.

Duolmi che il Governo metta nella necessità alle volte di dire qualche cosa che risulta inesatta, come questa dei carri, non facendo più quelle pubblicazioni sullo stato delle ferrovie che mettevano alla possibilità di saperne qualche cosa. Si è promessa una pubblicazione, si è detto di presentare i resoconti relativi alla condizione delle società ferroviarie, ma questi resoconti fino ad ora non si sono veduti. Il Governo diede un resoconto per le ferrovie dello Stato, nulla ha dato per le ferrovie sociali; e in ogni modo, se due anni or sono bastava l'aumento dei 400 carri, basta adesso che il movimento è cresciuto e i carri più vecchi si sono consumati?

Quanto alle carrozze, ci dice l'onorevole ministro che sono rimaste tante quante erano. È doloroso, perchè si difettava e si difetta assai assai anche di carrozze. È tanto più dolorosa questa mancanza, inquantochè, viaggiando sulle linee romane, si trova una gran quantità di *compés* riservati che impediscono di andare un po' comodamente pei fatti propri. (*Benissimo!*)

Riguardo al passaggio dei carri ed alla quantità dei noli pagati dalla società dell'Alta Italia alla società delle ferrovie meridionali austriache, l'onorevole ministro ci presenta un conto che io sono contentissimo che sia stato presentato: sono contentissimo che il fatto da me esposto, senza assumerne garanzia, non sia vero, ma sono anche contentissimo di averlo esposto, poichè ho dato occasione al ministro di fare le dichiarazioni che ha fatte. Sul trasporto delle merci l'onorevole ministro fa i confronti coi regolamenti stabiliti in Francia, e dice che in Francia il regolamento è che

le merci corrano 125 chilometri. Prima di tutto la questione non è di regolamenti ma di fatti, e poi io vorrei che si facesse anche il conto delle condizioni in cui versa il nostro paese in confronto alla Francia. L'Italia ha buona parte delle sue strade ferrate sulla costa del mare. Le strade ferrate italiane sono costrette a sostenere la concorrenza deleteria del cabotaggio. Se noi facciamo gli stessi identici regolamenti che si fanno in altri paesi, che non sono in queste condizioni, faremo che nulla viaggi nè possa viaggiare per via di terra.

Il servizio delle merci in Italia è necessario che sia fatto più diligentemente e più perfettamente che in qualunque altro paese; questo per i regolamenti; vengo poi adesso al fatto.

Intorno al fatto l'onorevole ministro oppose all'asserto mio l'asserzione di un negoziante. Io non nego che un rispettabile negoziante abbia ricevute tutte le sue merci e nel tempo in cui doveva riceverle; ma osservo che probabilmente sarà un gran negoziante quello cui si è rivolto l'onorevole ministro, e le società hanno un maggior interesse a servire prontamente i grandi negozianti che non i piccoli. Oltre a ciò, di fronte all'asserto di questo rispettabile negoziante, stanno molti asserti consacrati ormai nella inchiesta industriale.

Si sono fatte delle domande a parecchi, e presso a poco deposero le stesse cose che io ho asserito. C'è poi un modo assai semplice pel quale, senza badare ad asserti di nessuno, si può scoprire quanto corrano le merci in Italia, ed è il confronto fra le date delle bollette di spedizione e quelle delle bollette di ricevuta. Io ne ho esaminata una quantità grandissima, ho fatto uno spoglio di moltissime date, ed appunto sulla base di questo diligente spoglio di date che ho fatto, sostengo all'onorevole ministro dei lavori pubblici, che in fatto le merci in Italia non corrono in media più di 40 chilometri al giorno.

Il ministro ci dice: avvi un rimedio facile, ed è di fare la lite alle società. Ma quale è il negoziante che possa avere interesse nel fare lite ad una società? L'onorevole Capone ci diceva l'altro giorno che cosa costa una lite. Oltre a quella fiaccona, che generalmente abbiamo noi italiani, c'è da mettere in conto le spese, e non so chi sarà colui che vorrà spingersi fino ad attaccare una grande società. La massima parte delle volte si fa questo conto: io, piccolo negoziante, debbo andare ad attaccare la società dell'Alta Italia, la società delle Romane, la società delle Meridionali? Oibò! Son pezzi troppo grossi; perderei anche se vincessi. Guadagnerò la lite, ma avrò perduto assai di più di noie e di spese.

L'onorevole ministro ha ricordato alla Camera che la linea da Napoli a Roma era in parte a doppio binario ed in parte a binario semplice. È verissimo; ma io certo non poteva dire che si riducesse ad un solo bi-

nario la parte che era già ad un binario solo. L'osservazione mia evidentemente toccava quella parte che era prima a doppio binario. Non dissi poi che si stia *distruggendo* il corpo stradale. Per aver ragione sempre non c'è di meglio che esagerare quello che ha detto l'avversario. Il verbo distruggere non l'ho declinato; ho detto che si sta *abbandonando* la seconda sede, e che, *abbandonando* la seconda sede, è ben naturale che col tempo si riduca la strada ad una sede sola. Avrei però potuto accentuare di più la frase, avrei potuto asserire che proprio si sta *distruggendo* la sede del secondo binario. Sul tratto da Ceprano a Roma e, se non m'inganna la memoria, a poca distanza da *Mignano*, si è costruito un muraglione di sostegno...

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Dove la sede è a semplice binario.

**GABELLI,** No, no, onorevole ministro; in un luogo in cui la sede è a *doppio binario*. È assai difficile che, dopo 20 anni che faccio il costruttore di ferrovie, prenda una sede di binario semplice per una sede di binario doppio. Il muraglione che è stato costruito ed al quale io accenno è sulla sede di doppio binario ed è impostato alla distanza normale dall'asse di un solo binario.

Parlando dell'armamento da rifarsi, l'onorevole ministro ha, se non negato, poco meno, l'asserzione mia che in buona parte l'armamento si facesse sulla terra e quasi affatto senza opere di ballastaggio. Accentuo il *quasi*, perchè è proprio la parola che ho detta io. È bello che l'onorevole ministro, volendo negare il mio asserto, l'ha dimostrato matematicamente.

L'onorevole ministro ci ha dati dei numeri relativi alla ghiaia; ci ha detto che mancano 41,163 metri cubi da Napoli a Capua; 61,000 e tanti metri cubi da Capua a Presenzano; 52,000 metri cubi e tanti in un'altra sezione, della quale non ricordo gli estremi; in tutto, disse l'onorevole ministro, mancano 154,000 metri cubi. Sopra una parte (è sempre il ministro che lo dice) la ghiaia è completa; il ballastaggio è portato a tutto quel che deve essere portato. Se il ballastaggio fosse uniformemente ripartito, si vedrebbe che mancano ancora metri cubi 1, 20 per ogni metro corrente. Siccome in numero rotondo la sezione di ballastaggio, quale l'ha determinata l'onorevole ministro, è di due metri cubi per metro corrente, dai numeri si ricava che sono portati 80 centimetri, e manca un metro e venti, ammessa che sia l'uniforme ripartizione.

Ma ci ha detto il ministro che in una parte e lunga molti chilometri la strada è completa; quindi, tenuto conto di ciò e rifatta l'operazione pel rimanente, se ne ricava che sulla parte cui ho accennato si è messo nè più nè meno che un sesto della ghiaia che doveva esserci.

Ora domando io se non abbia diritto di dire che l'opera di ballastaggio è trascurata, e se il ministro stesso non abbia coi suoi numeri provato l'asserto?



L'onorevole ministro ha parlato poi della difficoltà di trovare la ghiaia.

In verità queste difficoltà sono note soltanto da due anni, perchè due anni sono, quando si è parlato di una certa questione di ghiaia a proposito della discussione della legge sulle ferrovie romane, mi è stato detto che della ghiaia ve ne era in abbondanza.

Dopo avere avuto parte nella costruzione della linea da Napoli a Caserta, posso assicurare l'onorevole ministro che della ghiaia ce ne è; non fosse altro, ce ne è a Cancellò, dove le Romane hanno precisamente le loro cave, ed a Cancellò hanno un binario apposito per trasportarla su tutta la linea.

Non c'è dunque questa grande difficoltà di avere la ghiaia; non altro occorre per averla che diligenza e volontà di portarla.

L'onorevole ministro dice essere assicurato dalla società, che per la fine di maggio sarà compiuto l'armamento. Ne dubito assai, perchè ho veduto i depositi di materiale e per quanta sia l'alacrità con cui si lavori, il tempo indicato è troppo breve. E poi deve anche l'onorevole ministro tener conto che sopra una linea in esercizio è assai difficile il fare con tanta prestezza con quanta si può fare in linea libera.

Del resto può darsi che si faccia più presto di quello che io ho determinato, ma può darsi anche che si passi d'assai il limite del tempo in cui il ministro crede di vedere compiuta l'opera; e questo secondo può darsi lo desumo dalle tante volte che rimase inadempita la promessa della società.

Per le stazioni, ci dice l'onorevole ministro, si sta studiando il sistema degli scambi. Non mi pare necessario di studiar tanto. Gli scambi si sa da un pezzetto come convenga farli e posso guarentire che senza tanti studi un capo operaio qualunque li sa mettere a posto a tutta perfezione.

L'onorevole ministro mi fece rimprovero di avere parlato quasi esclusivamente della linea da Napoli a Roma. Nulla ho detto delle altre linee, perchè lui stesso ha detto alla Camera che molte si trovavano in cattissime condizioni.

L'onorevole ministro, parlando della velocità, venne a dire che le macchine speciali non sono quasi necessarie. Lo credo anche io. Credo che il servizio ferroviario possa farsi in Italia senza le macchine a ruota di metri 3 40 di diametro. Non ho domandato che s'imponesse alla società di comprare queste macchine; ho detto soltanto che la mancanza di macchine speciali per le grandi velocità mi forniva un argomento di più per asserire che le velocità in Italia non sono eccessive e che pel fatto delle velocità non possono nascere disastri.

Ci fu presentata una cifra suonante di entrate. Il decreto dell'onorevole Gadda, dice il ministro dei lavori pubblici, ha prodotto 2250 lire di multe.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** In un solo caso.

**GABELLI.** Benissimo: in un solo caso. Sarei curioso di sapere a quanto ammonti la cifra di tutti i casi, perchè sono persuaso che col totale, colla cifra a cui si andrà sommando tutti i casi, si troverà appena di che pagare la carta consumata per iscrivere e pubblicare il decreto.

Quanto alle parole *prender tempo* che l'onorevole ministro ha rilevate, lo prego di credere che mi sono sfuggite. È naturale che qualche parola sfugga a me che sono più avvezzo a fare strade che a fare discorsi.

L'inchiesta l'ha fatta l'onorevole ministro *per conoscere il vero*: glielo credo. Dunque dianzi il vero non lo sapeva, e se quel vero non lo sapeva il ministro, ne viene una delle due conseguenze: o che i regi commissari gli dicono il falso, o che i regi commissari non gli dicono nulla.

In quanto alla prima conseguenza, non l'ammetto; ma se i suoi commissari dicono qualcosa e dicono il vero, non vi è modo di giustificare l'inchiesta. Le inchieste si fanno quando non si sa, perchè, quando si sa, non c'è motivò di farne.

Che poi si sapesse in quale stato versi la società romana è determinato dal fatto della legge proposta dal Governo due anni or sono. In due anni lo stato di una società non può cambiare in modo radicale. Sono due soli anni che ci fu presentato lo stato delle Romane, e in questo breve lasso di tempo non può trovarsi di molto cambiato. Una delle due: o che leggermente il Governo ci ha presentato una legge gravissima per la quale si sono dati 45 milioni alle Romane, e leggerezze in affare così grosso non posso ammetterne; o il ministro deve accordarci che per conoscere la condizione delle Romane era inutile ricorrere all'espedito di una inchiesta.

Le questioni relative allo stato delle nostre linee qui finiscono per ciò solo che il ministro si è rifiutato a discutere oggi la parte più grossa, quella cioè che riguardava la società delle Romane.

Poche parole colle quali io posi termine al mio discorso di ieri hanno dato all'onorevole ministro occasione di spaziare per altri campi.

Voi, disse l'onorevole ministro, colla vostra interpellanza avete alluso a qualcosa che va più in là dei fatti speciali, avete alluso ad un riordinamento delle ferrovie.

Questo riordinamento, aggiunse, non può avvenire senza la soppressione o la tramutazione di alcune delle linee già concesse, che il Governo non può, non deve assolutamente concedere che siano messe in discussione.

Non dirò la mia opinione su quanto si sia fatto in materia di ferrovie in Italia nei dieci anni ora trascorsi. Una volta l'onorevole Bonghi disse parlando alla Camera, ma dirigendosi particolarmente a me, presso a poco questo: voi, se foste stato qui quando le leggi sono state fatte, avreste fatto anche voi come

noi abbiamo fatto. A dire il vero, io non sono di ciò molto persuaso, perchè vidi sempre in una linea diversa da quella in cui ha camminato il paese da diversi anni per tutto quanto riguarda ferrovie. Del resto, non si tratta di discutere nè voglio io discutere le promesse fatte; io voglio che si servano i paesi cui ferrovie furono promesse; ma questa barriera assoluta, ma la negazione della possibilità di qualunque cambiamento, io non la trovo ragionevole. Se si dice « non vogliamo *soppressione* di linee già decretate, » ed io sono perfettamente d'accordo; ma se si dice « non vogliamo *tramutamento alcuno*, » non posso più essere d'accordo.

Due anni or sono la condizione d'Italia non era quella che è oggi: le nostre leggi noi le abbiamo fatte sempre coordinando il sistema ferroviario a quelle condizioni d'Italia che vedevamo, mai prendendo a base una condizione futura di compimento politico che credevamo più difficile assai di raggiungere di quanto il fatto non abbia dimostrato; con parole più esplicite, abbiamo fatte tutte le nostre leggi ferroviarie senza credere che la risoluzione della questione romana dovesse essere tanto vicina. Noi ci siamo oggi ridotti ad avere decretate delle linee che abbiamo creduto d'interesse eminentemente nazionale, e che devono ritenersi discese al posto più modesto di linee di interesse provinciale.

Avvi di più, e su questo che sono per dire richiamo particolarmente l'attenzione della Camera.

Noi siamo ridotti ad avere servita la capitale interamente da quell'unica società la quale si trova in grandissime difficoltà per fare il servizio.

**PRESIDENTE.** Onorevole Gabelli, venga alla conclusione.

**GABELLI.** Obbedendo all'invito dell'onorevole nostro presidente, io vengo alla conclusione subito.

Credo dimostrato ad esuberanza che le società non si attengono in alcuna maniera ai patti di concessione, ed a quanto loro fu imposto dalle leggi.

Io propongo quindi alla Camera quest'ordine del giorno:

« La Camera, fidente che il Ministero richiamerà le società all'osservanza delle leggi e dei patti di concessione e presenterà proposte che, rispettando le promesse fatte alle popolazioni, valgano a coordinare il sistema delle linee concesse, alle mutate condizioni d'Italia, passa all'ordine del giorno. »

**PRESIDENTE.** Prego l'onorevole Gabelli a voler inviare alla Presidenza questa proposta, e la Camera, a tenore dell'articolo 68 del regolamento, fisserà il giorno in cui dovrà essere discussa.

**GABELLI.** Io pregherei la Camera a stabilire che la discussione che dovrà aver luogo sull'ordine del giorno da me proposto fosse fatta nel più breve termine possibile.

Le ferrovie sono di grandissimo interesse pel paese,

e parmi che il mio ordine del giorno possa condurre la Camera ad una discussione la quale valga a rimettere le vie ferrate nel loro stato normale.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Io faccio osservare alla Camera che onde possa tornare utile la discussione che propone l'onorevole Gabelli, e non abbia a maggiormente scompigliare lo stato in cui si trovano le società e ad indebolirle maggiormente in faccia al credito pubblico, sarebbe di tutta necessità che il Governo prima presentasse alla Camera tutti i documenti necessari per fare questa discussione.

*Una voce a sinistra.* Sarà mandata alle calende greche.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Non è questione di calende greche, è questione di fare seriamente quello che si deve fare. Il Governo per gli intendimenti, che ho avuto l'onore di esporre alla Camera, ha già fatto fare un'inchiesta da un'autorevolissima Commissione. Gli atti dell'inchiesta sono quasi compiuti, poichè sono in redazione gli ultimi documenti; io prego quindi la Camera di attendere prima la comunicazione di questi atti dell'inchiesta, che io mi darò cura di presentare quanto più celere si possa, e poi di stabilire un giorno per la discussione.

**PRESIDENTE.** Allora la Camera può riservarsi.

**PASINI.** Domando la parola sull'ordine del giorno.

**PRESIDENTE.** Permetta: non gliela posso accordare che sul punto in questione, quando cioè questa discussione debba aver luogo.

**PASINI.** Io desidero sapere precisamente dall'onorevole ministro se veramente il rapporto ed i documenti ai quali egli ha accennato potranno essere presentati almeno entro questo mese, perchè altrimenti i lavori parlamentari avviandosi alla fine, non potremo più fare quest'importante discussione. Verranno le vacanze, ed intanto continueremo in un sistema di cose quale l'attuale; in un sistema di cose pel quale le due braccia, che stende la capitale verso le due grandi metà del regno fra cui essa siede, sono in mano d'una società che è nell'assoluta impossibilità d'esercitarle e muoverle.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Posso assicurare l'onorevole Pasini e la Camera, che il Governo si è data la massima premura, perchè siano ridotte in buona condizione nel più breve termine possibile tutte le strade ferrate che sono intorno alla capitale. Certamente la mutata condizione delle cose, e qui mi piace rispondere anche ad un'osservazione dell'onorevole Gabelli, è stata una delle ragioni che hanno indotto il Governo a studiare quali fossero veramente i bisogni onde apporare i necessari miglioramenti alle ferrovie. È ben naturale che una volta che Roma è capitale, crescano i bisogni delle ferrovie che la congiungono alle varie parti del regno, e cresca il debito del potere esecutivo di ridurle nel più breve tempo possibile nelle migliori condizioni.

**CADOLINI.** Chiedo di parlare sulla presentazione di questi documenti.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Posso assicurare la Camera che prima della fine del mese credo di potere deporre su questi banchi gli atti della Commissione d'inchiesta.

**CADOLINI.** Io vorrei pregare l'onorevole ministro a dichiarare se fra i documenti che egli presenterà, vi saranno anche quelle dimostrazioni amministrative le quali valgano a chiarire se la società delle ferrovie romane sia in grado oppur no di adempiere agli obblighi che ha assunti colla convenzione approvata nel 1870.

Io non so se la Commissione d'inchiesta da lui creata avesse anche l'incarico di esaminare la situazione economica della società. Se essa l'ha, sono certo che i documenti che egli presenterà, porteranno la luce anche su cotesta questione. In caso contrario, bisognerebbe che il Ministero si occupasse di raccogliere questi elementi, affinchè una buona volta si veda qual è la vera situazione della società delle ferrovie romane, e se queste condizioni le possono permettere di adempiere, almeno fra non molto tempo, agli obblighi che ha assunti.

**BILLIA ANTONIO.** Dopo le dichiarazioni testè fatte dall'onorevole signor ministro, bisogna ritenere che egli ne sappia abbastanza per garantire, quasi, come ha fatto, che prima della fine del mese i documenti saranno presentati. Se così è, parmi si potrebbe fin da ora stabilire che al 1° maggio, per esempio, venga in discussione la proposta dell'onorevole Gabelli, onde da tutti i lati della Camera si possa prendere parte ad una questione che oggi si è dovuta limitare fra l'onorevole interpellante e l'interpellato.

Debbo aggiungere poi, a schiarimento di una interruzione che ho fatta, ed alla quale ha risposto il signor ministro, che tutti i documenti immaginabili non basteranno a modificare lo stato delle cose, e che bisogna proprio far fallire la società delle ferrovie romane per rimediare alla loro deplorabile situazione.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Bonghi. Lo prego di limitarsi a questa questione.

**BONGHI.** Io volevo semplicemente dire che parecchie volte mi è venuto innanzi, durante questa discussione, il pensiero e l'occasione di chiedere la parola per un fatto personale; giacchè essendo io stato relatore di quella legge che la Camera ha approvato l'anno scorso, ed essendo io ora, per parte del Governo, membro del Consiglio di amministrazione delle ferrovie romane, mi correva appunto l'obbligo di prendere la parola in questa discussione per dichiarare fin dove mi risultassero conformi al vero le cose assai gravi dette dagli onorevoli relatori a questa Camera.

Io non vorrei già affermare che alcuni non abbiano parlato assai leggermente, ma voglio solamente far considerare quanta sia la responsabilità di coloro i quali

da questi banchi vengono a dichiarare che una società che pur vive, che una società che pur serve ancora lo Stato...

**GABELLI.** Domando la parola per un fatto personale.

**BONGHI...** è già in condizioni di morte, e col dirlo, la si accelera, e che col dirlo, si peggiori il credito della società, e si danneggi l'interesse dello Stato, che molte volte è connesso con quello, e che in nessuna società v'è più connesso che in quella delle Romane, 260 mila obbligazioni della quale, servono di pegno al prestito di 46 milioni che il Governo le ha fatto.

Non so perchè l'onorevole Gabelli ha chiesto la parola per un fatto personale, poichè non è dalla sua bocca che io ho sentito le parole, che ho tacciate di leggieri e sconsiderate.

Io posso però sin d'ora affermare che, quando la discussione sia fatta, ed io la desidero pronta, intera e franca, non solo per difesa della Commissione di cui io sono stato relatore e della società nella quale io sono membro del Consiglio di amministrazione designato dal Governo, ma anche per l'onore stesso della Camera che ha accolta e deliberata con lealtà e cognizione di causa una convenzione elaborata da più ministri, che è stata difesa avanti ad essa dopo maturo studio e con sincerità di convizione.

**SORMANI-MORETTI.** Ma la Camera non è infallibile.

**BONGHI.** Se l'onorevole Sormani è stato d'un parere contrario, è ben anche rimasto col parere suo.

**PRESIDENTE.** Onorevole Bonghi, si limiti a parlare del quando debba venir in discussione questa proposta.

**BONGHI.** Io posso dunque, come dicevo, sin d'ora affermare che quando la discussione si farà, potrò mostrare alla Camera che quella convenzione era in grado di raggiungere il fine suo, e l'ha in parte raggiunto. Oggi la condizione finanziaria della società è affatto chiarita e migliorata e le sue relazioni col Governo sono sopra un assai migliore piede e sciolta da quelle molte compromissioni e difficoltà che la ingombravano.

Se i mezzi forniti da quella convenzione alla società non bastano in tutto e per tutto, non la mettono in grado di soddisfare tutti i nostri bisogni e desiderii, è colpa, non della società, nè della convenzione, ma della mutata condizione delle cose. È un diverso problema, forse, che bisogna sciogliere: ma non è necessario, per riuscirvi, rovinare nessun interesse legittimo, non è necessario ricorrere a quello spedito del fallimento, che ho sentito con tanta facilità ripetere da alcuni, ma che riuscirebbe, glielo assicuro, di assai più difficile effettuazione che non si crede, oltrechè non sarebbe meno disonesto che inopportuno.

**PRESIDENTE.** Onorevole Bonghi, non rientri nella discussione.

**BONGHI.** Ma io ho il dovere...

*Voci a sinistra.* Parli! parli!

**PRESIDENTE.** Spetta a me e non ad altri il decidere se deve o no parlare. Rispettiamo il regolamento!

**BONGHI.** Attenderò che venga alla Camera la discussione su questo argomento, per finire di esprimere il mio concetto. Per ora mi è bastato formulare una protesta contro asserzioni avventate. Allora dirò quali nel parer mio possano essere i soli rimedi efficaci.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Gabelli ha la parola per un fatto personale.

**GABELLI.** Io ho domandato la parola per un fatto personale quando l'onorevole Bonghi ha detto che si era parlato di condizioni future di questa società con molta leggerezza.

**CADOLINI.** Domando la parola.

**GABELLI.** Questa questione io l'ho studiata da molti anni, mi pare di averla studiata tutt'altro che leggermente e tutt'altro che leggermente proposi una risoluzione alla Camera. Quanto in questi giorni è stato detto può servire di prova.

Da giornali per solito assai bene informati è stato detto che i commissari d'inchiesta si siano persuasi che la società delle Romane abbia bisogno di altri *venti milioni per rimettersi*.

A me pare che i miei asseriti e più ancora le mie vecchie previsioni siano da tanto confermate. Le previsioni non erano fatte a caso. Del resto, poichè l'onorevole Bonghi ha dichiarato che la sua parola non era diretta particolarmente a me, il mio fatto personale è finito.

L'onorevole Bonghi dice che le ferrovie romane sono in buone condizioni. Tanto meglio. Non troveranno così difficoltà di sorta nell'uniformarsi ai patti ed alle leggi, unica cosa cui, pel mio ordine del giorno, siano richiamate a fare.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Billia ha proposto che la discussione sulla risoluzione proposta dal deputato Gabelli sia messa all'ordine del giorno del 1° di maggio. Io gli faccio osservare che l'onorevole ministro ha preso l'impegno di presentare i documenti; ma questi potendo essere voluminosi, forse non potrebbe bastare tutto il mese d'aprile per procurarseli e pubblicarli. Perciò parmi che non si possa determinare sin d'ora il giorno fisso in cui abbia luogo la discussione sull'anzidetta proposta, ma che prima di stabilirlo si debba attendere che siano presentati tutti i documenti promessi dall'onorevole ministro.

**BILLIA A.** Se noi fossimo abituati alla Camera a vedere scrupolosamente mantenuta la parola dai signori ministri, certo che io non avrei veruna difficoltà a recedere dall'appello che io faccio al regolamento, affinché venga stabilito un giorno fisso per questa discussione.

Ma il dubbio mi spinge, e due scopi ritengo ad un tempo raggiungere colla mia insistenza: il primo di assicurarmi che la discussione veramente si farà; l'altro di vincolare il signor ministro, il quale, sapendo che a giorno fisso cade la discussione, si affretterà, io

spero, a presentare in tempo quei documenti che potrebbero diversamente trovare degl'inciampi nel venire alla luce. Capisco anch'io che i documenti possono essere numerosi, che può sorgere la necessità di chieder tempo a studiarli, ma ad ogni modo se ci sarà questa necessità, potremo far sì che, quando si troverà all'ordine del giorno la mozione dell'onorevole Gabelli, si domandi un differimento alla discussione.

Intanto sappia la Camera fino da ora, e fino da oggi stabilisca, a sensi del regolamento, che si debba discutere di questa determinata questione nel giorno che essa sarà per stabilire.

**GABELLI.** Per conciliare le diverse idee, io farei la proposta che la discussione dovesse avvenire nella prima metà del mese venturo.

**CAMERINI.** Ho domandato la parola, signor presidente, perchè mi sembra che noi entriamo in un equivoco.

L'ordine del giorno Gabelli contiene due parti; stiamo per fissare la discussione, e non dobbiamo considerare una parte sola. L'ordine del giorno racchiude una proposizione esplicita e netta e dice: io domando che si fissi il giorno della discussione, tenuto conto della promessa dell'onorevole ministro per la presentazione dei documenti. Ma i documenti sono relativi all'inchiesta sullo stato e le condizioni delle ferrovie romane. Ed un'altra parte dell'ordine del giorno Gabelli, di cui si può indovinare ma non determinare la portata, vuol dire che la Camera confida che il ministro saprà coordinare l'andamento delle ferrovie alle mutate condizioni dello Stato. Se questo contiene una minaccia, lo vedrà la Camera e coloro che prendono interesse alle linee votate. Non ardisco dire nè fare insinuazioni, perchè sono vietate dal regolamento, sono vietate dalla convenienza tra colleghi, ma ognuno sa di che si tratta, ognuno sente che rombo c'è per l'aria, e cosa voglia sconvolgersi e rimettere in questione...

**PRESIDENTE.** Ma, onorevole Camerini...

*Una voce a sinistra.* Ha ragione.

**PRESIDENTE.** Non c'è ragione nè torto: chi ha ragione è il regolamento, che vuole si stia alla questione che è in campo.

**CAMERINI.** Stiamo per fissare il giorno per la discussione e non vuole che ci sentiamo?

Al 1° maggio, al 2° maggio che cosa sapremo, signor presidente? Ciò che è relativo alle condizioni delle ferrovie romane, ma non sapremo in che modo si impegnerà la discussione in ragione delle mutate condizioni delle cose e alle conseguenze che ne trarrà l'onorevole Gabelli, a cui vedo che qualcuno fa plauso...

**GABELLI.** Domando la parola.

**CAMERINI.** Quindi io mi allarmo giustamente se i miei colleghi non se ne allarmano; sarà la debolezza del mio ingegno, che mi fa nervoso e mi allarma di tutto; ma a me piace metter nette le quistioni, onorevole signor presidente, ed io domando che la discussione sia fissata quando l'onorevole ministro avrà pronti i docu-

menti, ed avremo elementi sufficienti per discutere. V'è un'altra Commissione, di cui ha parlato l'onorevole ministro, che studia questa condizione di cose ed è relativa a quel certo decreto di gennaio 1871, se non erro, che gettò tanto allarme, e che fu spiegato nel senso che una Commissione dovesse occuparsi delle linee complementari, senza nulla innovare sulle leggi votate: quindi, signor presidente, mi pare che quelli sieno gli elementi della seconda parte, che è la parte più pericolosa, perchè è la bandiera che copre la merce.

**PRESIDENTE.** Onorevole Camerini, queste osservazioni troveranno sede opportuna quando saremo alla discussione intorno alla distinzione delle due parti.

Onorevole Gabelli, ha facoltà di parlare.

**GABELLI.** L'onorevole Camerini dice che il mio ordine del giorno è *una bandiera che copre la merce*. Io mostro sempre insieme la bandiera e la merce. Roba di contrabbando non viaggia mai colla mia bandiera. Non mi occorre di aggiungere altro per rispondere all'onorevole Camerini.

**PRESIDENTE.** Io pregherei tanto l'onorevole Camerini come l'onorevole Billia a voler ritirare le loro proposte ed aderire alla mia, cioè che la Camera sospenda per ora di deliberare in quale giorno si debba aprire la discussione sulla risoluzione presentata dall'onorevole Gabelli, e che si attenda a tal uopo che siano presentati i documenti promessi dall'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Onorevole Camerini, ritira la sua proposta?

**CAMERINI.** Io non insisto, ma mi riservo naturalmente, in caso che questi documenti non sieno presentati in un tempo ragionevole, di ripresentare la mia domanda.

**PRESIDENTE.** Onorevole Billia, ritira pure la sua?

**BILLIA ANTONIO.** A ritirare la mia proposta non ci avrei difficoltà alcuna; ma siccome io l'ho presentata quale pressione sull'onorevole ministro, così sono costretto a mantenerla.

**PRESIDENTE.** Allora la metterò ai voti.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Io parlo a tutta la Camera in generale, e non parlo a nessun deputato individualmente.

Dico di rifiutare per mia parte ogni pressione, e la rifiuto nettamente. Sono stato io che ho iniziata questa inchiesta, perchè si migliorassero le condizioni delle ferrovie romane, ma quando vedo tanta diffidenza...

*Voci.* No! non nella Camera!

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI...** da parte di alcuni deputati, io mi rimetto al giudizio della Camera, e la prego di lasciare al presidente di mettere all'ordine del giorno questa questione, quando io avrò presentati i documenti, i quali sono numerosissimi, e saranno stampati, e dopo che i signori deputati avranno potuto studiarli.

E giacchè ho la parola, dirò, rispondendo all'onorevole Cadolini, che insieme ai documenti, piuttosto tecnici che altro, della Commissione d'inchiesta, l'ammi-

nistrazione si farà un dovere di presentare anche documenti, dai quali risulterà chiaramente la posizione finanziaria della società delle romane. Sa l'onorevole Cadolini che, in forza della legge del 1870, nei primi sei mesi di ogni anno si deve presentare dal potere esecutivo al Parlamento la situazione finanziaria della società delle romane. Ora io, invece di presentarla fra i sei mesi, la presenterò, unitamente agli atti della Commissione d'inchiesta, entro il corrente mese d'aprile.

**BONGHI.** Io domando un solo schiarimento all'onorevole ministro dei lavori pubblici.

La risoluzione proposta dall'onorevole Gabelli si estende a tutte quante le società delle strade ferrate in Italia. Ora io chiedo che il ministro dei lavori pubblici presenti tutti quanti i documenti, che gli paiono necessari per risolvere le questioni che possono sorgere da questa risoluzione, non solo rispetto alla società delle strade ferrate romane, ma anche rispetto alle società dell'Alta Italia e delle Meridionali, giacchè sono tutte tre comprese nella risoluzione dell'onorevole Gabelli.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Io pregherei l'onorevole Gabelli di determinare bene la sua proposta...

**PRESIDENTE.** È scritta.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI...** perchè se noi vogliamo fare una discussione su tutte le strade ferrate del regno, è lo stesso...

**PRESIDENTE.** È stata scritta così.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Sia scritta come si vuole.

**PRESIDENTE.** Leggerò la proposta dell'onorevole Gabelli:

« La Camera, fidente che il Ministero richiamerà le società ferroviarie all'osservanza delle leggi e dei patti di concessione e presenterà proposte che, rispettando le promesse alle popolazioni, valgano a coordinare il sistema delle linee concesse, alle mutate condizioni d'Italia, passa all'ordine del giorno. »

Dunque parla di tutte le ferrovie.

L'onorevole ministro ha facoltà di parlare.

**MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.** Vogliamo fare una discussione utile? Limitiamo la questione. Il Ministero è al caso di somministrare alla Camera i documenti necessari per la questione limitata alle strade ferrate romane. Volete fare una questione generale? Avanti di me sta l'onorevole Cadolini, il quale è il segretario di quella Commissione, nominata in seguito al voto della Camera, per studiare il riordinamento generale delle reti ferroviarie del regno. Ora, se volete fare una discussione generale, necessariamente bisogna che attendiate il risultato del lavoro che quella Commissione sta facendo.

**PRESIDENTE.** In una parola, quando la Camera discuterà la proposta del deputato Gabelli, vedrà quale sia la portata che vi si debba dare.

Come la Camera ha inteso, il deputato Billia ha

chiesto che la discussione sulla medesima si faccia il 1° di maggio.

Metterò ai voti questa proposta. È un emendamento alla mia. (*Rumori e interruzioni*)

NICOTERA. Domando la parola contro la proposta sospensiva.

PRESIDENTE. Propriamente non si tratta di una proposta sospensiva, ma bensì soltanto di determinare che la Camera si riserva di stabilire il giorno in cui la proposta Gabelli sia messa in discussione quando saranno presentati i documenti promessi dall'onorevole ministro dei lavori pubblici.

BRESCIA-MORRA. Io credo che assolutamente non vi sia bisogno di aspettare che sieno presentati questi documenti per venire ad una risoluzione sulla proposta Gabelli. Che cosa ci dice il deputato Gabelli? In primo luogo ci dice: confidiamo che il ministro voglia fare in modo che le società adempiano ai patti delle concessioni. Per fare questo dunque non c'è bisogno di leggere nessun documento. L'altra parte dell'ordine del giorno Gabelli che cosa dice? Confidiamo che il ministro ci venga a fare la proposta che sia coordinato il sistema tutto delle linee ferroviarie al novello stato in cui è posta l'Italia. E qui neanche abbiamo bisogno di vedere i documenti. (*Interruzioni*)

Domando un milione di scuse, è questione, come diceva l'onorevole Camerini, di vedere se la Camera vuole apportare mutamento alle diverse linee.

CAMERINI. Ho detto precisamente il contrario.

BRESCIA-MORRA. Domando scusa: la Camera ha il diritto ed il dovere di esaminare codesta questione, checchè ne dica l'onorevole Camerini, ed io dico che credo non esservi bisogno di avere i documenti. Quando questi documenti saranno venuti, si discuterà sopra di essi, ma per decidere la questione Gabelli non occorrono, ed occorreranno solamente quando il ministro verrà a farci delle proposte, se la Camera accetterà la seconda parte dell'ordine del giorno Gabelli.

Io ho anche presentato una dimanda d'interpellanza all'onorevole ministro per la linea da San Severino ad Avellino e mi interessa che questa questione sia decisa presto.

LOVITO. Io non comprendo come in una questione di ferrovie, la quale interessa tutto il paese, poichè la proposta dell'onorevole Gabelli è molto complessiva, si voglia votare con tanta precipitazione.

Ci dice l'onorevole Brescia-Morra che non abbiamo bisogno di avere sott'occhio i documenti; vi è una legge che indica gli obblighi delle società; vediamo se li adempiono e come, e giudichiamo. Va bene: per questo non credo sia d'uopo avere da discutere a lungo per vedere se adempiono o no questi obblighi, e se non li adempiono potremo richiamare l'onorevole ministro a farli eseguire, e si potrebbe continuare anche domani questa discussione. Ma qui si tratta di sapere che provvedimenti bisogna pigliare al riguardo di una so-

cietà, quella delle Romane, la quale si dice sia impossibilitata ad adempiere ai suoi obblighi, come si è accennato dall'onorevole Gabelli medesimo. Ed io dico: bisogna aspettare il risultato dell'inchiesta che ci presenterà il ministro, perchè questa inchiesta sarà ancora accompagnata dai documenti che si desiderano dall'onorevole Cadolini e dimostrerà la condizione economica di questa società; si vedrà allora se essa sia veramente un cadavere che non si possa in nessun modo galvanizzare e quindi si vedrà quello che dobbiamo fare.

Ci saranno ragioni per dubitare che il ministro ritardi la presentazione dei risultati dell'inchiesta che egli promette appena siano pronti, d'una inchiesta che egli stesso senza incitamento ha decretata?

A me sembra che sia dubitare assolutamente della buona fede d'un gentiluomo il ritenere che ritarderà la presentazione di questi documenti, e nessuno ha il diritto di dubitare che egli voglia fallire alla promessa che da uomo d'onore ha fatta.

Occorre ancora un'altra riflessione. (*Rumori*)

L'ordine del giorno dell'onorevole Gabelli è ancora più importante: ha una portata che accennerò tra poco. Capisco dai mormorii che la mia attitudine non possa piacere a tutti, ma ciascuno di noi ha un'opinione e dobbiamo permettere che la si manifesti completamente. Non credo che si senta oggi il bisogno d'una crisi, perchè, se questo fosse, Dio mio! ne abbiamo avuto l'occasione nei giorni passati. Mi direte: ma allora era troppo, si trattava d'una crisi generale. Ed io rispondo: non capisco, una crisi parziale, se allora per voi fu troppo, oggi per noi è troppo poco. (*ilarità*)

Una voce. O tutti o nessuno.

LOVITO. È inoltre importante notare che il coordinare un sistema ferroviario colla presente situazione d'Italia, come dice l'onorevole Gabelli, cioè con le esigenze della nuova capitale, non è cosa molto semplice e che si possa studiare da oggi a domani, come diceva l'onorevole Brescia-Morra. Tutti gl'interessati diranno, come diceva l'onorevole Camerini: adempite la legge per quanto spetta le linee votate; se avete a coordinare, fatene delle altre! Ora un lavoro di questo genere va studiato.

Quindi il partito più prudente a me pare sia quello d'aspettare che la promessa dell'onorevole ministro si compia, ed io son certo che egli sarà in ciò sollecito, perchè credo alla sua parola d'onest'uomo.

Per ragioni regolamentari poi prego l'onorevole presidente di mettere a partito prima la mozione sospensiva, la quale, come egli m'insegna, ha la precedenza sulle altre e prego gli onorevoli miei colleghi d'accettarla.

NICOTERA. Dopò la proposta dell'onorevole nostro presidente, non intendo veramente a che tenda la mozione sospensiva. L'onorevole nostro presidente proponeva che non si determinasse il giorno della discussione della proposta Gabelli sino a quando l'onorevole



ministro non avesse presentato i documenti promessi. Accetto la sospensiva nel senso in cui la propone l'onorevole presidente, ma se si volesse darle un senso più largo, la combatterei. (*No! no!*)

Perdonino, mi lascino spiegare.

Io, non solamente confido che il ministro dei lavori pubblici presenterà sollecitamente i documenti, ma sono certo che egli sente, quanto noi, la necessità di presentarli al più presto possibile.

Se non fossero state formulate le accuse contro la società delle ferrovie romane, che abbiamo udito, io avrei potuto, in certo qual modo, sospettare che il ministro non si desse la premura di presentare i documenti, ma quando si è detto persino che quella è una società che bisogna far fallire, dimenticando che quella società, all'epoca in cui si discuteva la convenzione, non aveva neppure l'onore di vedere quotate le sue obbligazioni alla Borsa, ed oggi sono a 200 lire, il che mostra che la società non è fallita...

PLUTINO AGOSTINO. (*Interrompendo*) Ed il Governo è interessato in queste obbligazioni, esso è il creditore della società.

PRESIDENTE. Onorevole Plutino, non interrompa...

NICOTERA. Quando queste cose sono state dette, quando l'onorevole Gabelli ieri affermò che questa strada ferrata cammina quasi quasi come gli *omnibus*, è necessario che il Governo lasci far subito una discussione estesa e dettagliata.

L'onorevole Gabelli ci ha dato pure una certa statistica delle strade ferrate francesi e della Svizzera, che, mi consenta io gli dica, non è esatta, anche senza tener conto delle condizioni di quelle ferrovie, che sono ben diverse delle nostre; e ci ha detto molte altre cose che credo facile rettificare.

Il ministro dei lavori pubblici deve sentire più di noi la necessità di affrettare questa discussione, che per tornare utile, io non credo possa farsi senza i documenti; discuteremmo accademicamente, e non so a quali conseguenze ci condurrebbe una discussione senza i risultati della inchiesta e senza tutti gli altri documenti necessari.

Per queste ragioni adunque io dichiaro che, se la proposta della sospensione s'intende nel senso come l'ha esposta il nostro onorevolissimo presidente, l'accetto volentieri; ma se la si deve intendere nel senso più largo, io la combatto, non solo nell'interesse del Ministero, di cui non posso essere molto tenero avendo votato contro, ma la combatto nell'interesse del paese, della Camera e della serietà della discussione.

PRESIDENTE. Onorevole Billia, ha la parola per un fatto personale.

BILLIA A. Il mio fatto personale riguarda la proposta di fallimento, a cui, come a rimedio necessario e decisivo, ho fatto poco fa allusione. È una proposta che mi sembra potersi ripetere senza censura, quando da altri la si è udita, quando io stesso, la prima volta

che ho avuto l'onore di parlare dinanzi la Camera, ricordo di averla formulata.

Non lo ricorderà forse l'onorevole Nicotera, eppure, accennando precisamente alle ferrovie romane sino dal 1869, ho sostenuto che il miglior mezzo per riparare a tutti gli inconvenienti, che anche allora si deploravano, era appunto il fallimento. Il fallimento era ed è un diritto nello Stato, il quale, come creditore, può provocarlo; il fallimento era ed è un rimedio nell'interesse del servizio e quindi del pubblico, e, lasciatemelo dire, anche degli azionisti.

CRISPI. Degli azionisti, no. (*Viva ilarità*)

*Altra voce al centro.* Essi perderebbero tutto.

BILLIA ANTONIO. Perderebbero nulla, perchè se lo fate continuare, non guadagnano niente.

PRESIDENTE. Continui, onorevole Billia, il suo discorso, non badi alle interruzioni.

BILLIA ANTONIO. Che se mi si dice che le azioni delle ferrovie romane le quali non avevano l'onore di essere quotate alla Borsa, oggi lo sono, ciò vuol dire che alla Borsa si quotano anche le speranze o le illusioni, le quali in un bilancio non contano, nè valgono a mutare la tristissima condizione delle cose. Nella condizione adunque attuale, che sarà identica domani, che sarà la stessa il giorno della discussione, io sostengo il fallimento essere unica, possibile e pratica soluzione da adottarsi riguardo alla società delle ferrovie romane.

PRESIDENTE. L'onorevole Corte ha facoltà di parlare.

CORTE. Io sono lieto di avere udito l'onorevole Plutino a dichiarare che il Governo non è interessato in questa questione. Io sono convinto che nessuno di coloro che siedono in quest'Aula vi sia interessato, perchè del resto dovrei conchiudere che le ferrovie sussidiate sono la peste dei Governi costituzionali.

Io credo che si farebbe malissimo se si accettasse la proposta sospensiva sulla discussione della risoluzione messa innanzi dall'onorevole Gabelli. La proposta sospensiva, qualunque interpretazione le si voglia dare costituzionalmente significa che non si vuole discutere e una questione.

*Voci a destra.* No! no!

*Voci a sinistra.* Sì!

CORTE. Ad ogni modo, se si desidera davvero che siffatta questione venga dibattuta, la proposta sospensiva mi pare un pleonasma. Fissiamo un giorno più lontano, ma fissiamolo.

Ma la ragione principale per cui io sorsi a parlare in questa occasione si è perchè la parte seconda della proposta dell'onorevole Gabelli è, a parer mio, di una importanza superiore a qualunque considerazione. Il Governo italiano ha fatto dei sacrifici immensi per le ferrovie, e malamente; esso, nell'accordare tanti e sì tanti sussidi, non ha posto mente ad una cosa, cioè che le ferrovie hanno adesso una grande importanza militare; ciò posto, noi, dopo avere speso centinaia di milioni, abbiamo delle ferrovie che, in caso di una

guerra, tanto varrebbe il non averle. (*Movimenti a destra*); noi abbiamo delle ferrovie sulle quali non siamo in condizione di trasportare sei mila uomini al giorno.

Ora, in un momento in cui tutti concordano nell'idea che il paese provveda alla sua difesa, io odo con rammarico che si voglia rimandare alle calende greche la discussione sulla risoluzione presentata dall'onorevole Gabelli.

Io credo che l'interesse generale dello Stato deve stare al disopra di qualunque altro interesse, per quanto grave. Ed è sotto questo punto di vista che io prego gli onorevoli miei colleghi a respingere la proposta sospensiva. Fissiamo un giorno che non sia il 1° maggio, fissiamo il 10, il 15 di quel mese, ma non separiamoci prima che tale dibattito abbia avuto luogo; non facciamo vedere che considerazioni di una natura qualunque, ma estranee alla difesa dello Stato, ci fanno transigere in questa questione così vitale ed importante pel paese. (*Bene! a sinistra*)

MASSARI. A quest'ora non si parla lungamente. Mi limito quindi ad una semplice osservazione.

L'onorevole Corte, mi perdoni, mi pare che abbia completamente franteso il senso della proposta sospensiva. La proposta sospensiva non implica nè punto nè poco un aggiornamento indefinito della questione alle calende greche. Essa implica invece il fermo proposito, il lealissimo desiderio di tutti quelli che l'hanno fatta, di venire ad una discussione seria ed ampia. Se voi fissate in anticipazione il giorno in cui la discussione sulla mozione dell'onorevole Gabelli dovrà aprirsi, voi non fate altro se non che prendere una decisione accademica, la quale, quando poi i documenti siano nelle vostre mani, potrà essere contraddetta nel fatto. Noi vogliamo una discussione seria ed ampia: ed è naturale che, prima di procedere ad essa, si debba avere conoscenza dei documenti che verranno presentati. Non si può fissare in anticipazione un termine.

*Voci a destra.* Otto giorni.

MASSARI. Alcuni miei colleghi mi suggeriscono di proporre che la discussione venga aperta otto giorni dopo la presentazione dei documenti. Questa è una proposta ragionevole. Ma mi pare molto meglio il dichiarare che la Camera fisserà il giorno della discussione quando i documenti saranno stati presentati.

CORTE. Io propongo che si fissi il giorno 10 maggio.

BILLIA A. Io dichiaro di aderire alla proposta fatta dall'onorevole Corte.

PRESIDENTE. Dunque sono due le proposte: una che la Camera differisca a fissare il giorno in cui debba venire in discussione la risoluzione presentata dall'onorevole Gabelli, quando saranno deposti i documenti dell'inchiesta; l'altra è dell'onorevole Corte, che piaccia alla Camera di determinare che tale discussione abbia luogo il 10 maggio.

L'onorevole Pepe mi invia una nuova proposta che è così concepita:

« La Camera, invitando il Ministero a presentare gli atti dell'inchiesta nello scorcio del corrente mese, si riserva di fissare il giorno della discussione dopo la esibizione medesima. »

Mi permetta, onorevole Pepe; il ministro ha già dichiarato che questi documenti li avrebbe presentati, ma che non può determinare il giorno.

*Molte voci.* Ai voti! ai voti!

PRESIDENTE. La proposta più larga è quella, non già di sospendere, ma di differire a fissare il giorno in cui debba aver luogo la discussione sulla proposta Gabelli quando l'onorevole ministro abbia presentato i documenti.

La pongo ai voti.

(È approvata.)

La seduta è levata alle ore 6 1/2.

#### *Ordine del giorno per la tornata di domani:*

#### Discussione dei progetti di legge:

- 1° Costituzione dei consorzi per la irrigazione;
- 2° Rinnovamento della facoltà al Governo di sussidiare la ferrovia da Monza a Calolzio;
- 3° Dispensa dal servizio militare dei renitenti, refrattari, omissi e disertori nati prima del 1841;
- 4° Autorizzazione di spese sul bilancio della guerra per l'istruzione; per acquisto di materiale e per costruzione e sistemazione di fabbricati militari;
- 5° Soppressione delle facoltà di teologia nelle Università del regno;
- 6° Disposizioni intese a migliorare le condizioni degli insegnanti delle scuole secondarie e normali.