

LXIV.

TORNATA DELL'8 MARZO 1875

(3° sul bilancio in discussione.)

PRESIDENZA BIANCHERI.

SOMMARIO. *Presentazione fatta dai deputati Righi e Bonfadini delle relazioni sugli schemi di legge per affrancamento dei diritti d'uso sui beni demaniali dichiarati inalienabili, e per spesa straordinaria per lavori di ristauvo generale al palazzo ducale di Venezia. — Seguito della discussione dello stato di prima previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici pel 1875, e del capitolo 17, Escavazione dei porti — Sollecitazione del deputato Paternostro P. pei lavori al porto di Palermo, e istanze dei deputati Cherubini e Malenchini, e osservazioni del deputato Borruso — Risposte del ministro — Sul capitolo 22, Sussidi per opere ai porti di 4° classe, fanno osservazioni ed istanze i deputati Borruso, Florena, e Del Giudice G. — Loro voto motivato, ammesso dal ministro e dalla Giunta, approvato — Intorno al capitolo 23, Sorveglianza all'esercizio delle ferrovie, i deputati Manfrin, Dall'Acqua, Negrotto, Chinaglia, Garelli, Di San Donato, Torrigiani, Di Sambuy, Cagnola, De Renzis, Caranti, Liroy e Toscanelli fanno varie osservazioni, istanze e domande per lavori e riforme del servizio — Risposte del ministro ai vari oratori — Repliche dei deputati Negrotto e Toscanelli — Osservazioni e domande del deputato Sormani-Moretti — Schiarimenti del relatore Lacava ed altre spiegazioni del ministro.*

La seduta è aperta alle ore 1 30 pomeridiane.

(Il segretario Lo Monaco dà lettura del processo verbale dell'ultima tornata, che è approvato.)

MASSARI, segretario. Sono giunti alla Camera i seguenti omaggi:

Dal prefetto presidente della deputazione provinciale di Novara — Atti del Consiglio provinciale novarese per la sessione ordinaria 1874, copie 3;

Dal presidente della società anonima italiana per la Regia cointeressata dei tabacchi — Relazione e processo verbale dell'Assemblea generale straordinaria degli azionisti, 27 gennaio 1875, copie 300;

Dal signor D. Carlo Ohlsen — Il *Rancié*, nuova pianta tessile perenne, copie 50;

Dalla regia Commissione di agricoltura e pastorizia per la Sicilia — Volume 6, giornale ed atti di quella regia Commissione, copie 3;

Dal signor Brancati Sciré Giuseppe — Breve cenno sull'agricoltura, una copia;

Dal signor Marinoni D. Luigi, vice-segretario

dell'intendenza di finanza in Vicenza — Finanze ed amministrazione, una copia;

Dal ministro della marina — Annuario ufficiale della regia marina per l'anno 1875, copie 4.

PRESENTAZIONE DI DUE RELAZIONI.

PRESIDENTE. L'onorevole Righi ha facoltà di presentare una relazione.

RIGHI, relatore. Ho l'onore di presentare alla Camera la relazione sul progetto di legge per l'affrancamento dei diritti d'uso sui beni demaniali dichiarati inalienabili. (V. Stampato, n° 29-A.)

PRESIDENTE. L'onorevole Bonfadini ha facoltà di parlare.

BONFADINI, relatore. Ho l'onore di presentare alla Camera la relazione della Commissione sul progetto di legge relativo alle spese occorrenti per i lavori di ristauvo generale da farsi nel palazzo ducale di Venezia. (V. Stampato, n° 54-A.)

PRESIDENTE. Queste relazioni saranno stampate e distribuite.

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DELL'8 MARZO 1875

**SEGUITO DELLA DISCUSSIONE DEL BILANCIO PREVENTIVO
DEL MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI PER IL 1875.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione dello stato di prima previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'anno 1875.

La discussione è rimasta sospesa al capitolo 17, *Escavazione ordinaria dei porti*, lire 1,000,000.

La parola spetta al deputato Paternostro Paolo.

PATERNOSTRO P. Farò grazia alla Camera di qualunque esordio, e non imiterò in tutto l'onorevole Barracco che, dovendo parlare dell'escavazione del porto di Cotrone, cominciò con un brillantissimo esordio, e poi regalò alla Camera un discorso, tendente a provare che soltanto ciò che sia assolutamente necessario, meriti l'attenzione del Governo e della Camera: io lo imiterò nella seconda parte; ed entro senz'altro in argomento.

Volendo parlare dell'escavazione del porto di Palermo dirò che, se si trattasse di una di quelle raccomandazioni usuali, di quelle raccomandazioni, come suol dirsi, ad uso degli elettori, certamente mi sarei astenuto dal farlo, perchè non vorrei fare perdere alla Camera ed al ministro un tempo prezioso; e per altro le condizioni stesse della Camera in questo momento non sarebbero certamente favorevoli ad un discorso di occasione. Ma io sono costretto a richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro sulle escavazioni del porto di Palermo, perchè le credo assolutamente necessarie, come penso che, sino ad un certo punto, si ritenga dallo stesso ministro dei lavori pubblici.

Si sa quale importanza abbia il porto di Palermo, per i suoi movimenti navali, e per i suoi commerci: ben a ragione può riguardarsi come uno dei primi porti d'Italia.

Se prima che si fosse prolungato il braccio del molo c'erano delle difficoltà in alcuni punti per l'entrata e manovre delle grosse navi, dopo il prolungamento queste difficoltà si sono aumentate. Si sa che tra il molo e la spiaggia del Borgo esistono dei banchi di roccia che non permettono alle grosse navi di entrare senza pericolo. Questo preoccupò il commercio, le società marittime nostrali e straniere, e le autorità municipali di Palermo; e preoccupò il Governo, tanto che nel 1869 il ministro di allora conveniva che l'estirpazione delle rocce doveva essere oggetto di appalto speciale, riconoscendosi che fosse necessario di non confondere questi lavori coi lavori di escavazioni ordinarie del porto. Se non che, forse per assecondare talune idee svolte

dalla Commissione del bilancio, e alcuni criterii adottati dalla Camera, si disse allora: si comincino i lavori urgenti, e poco alla volta si eseguano le escavazioni coi fondi assegnati in bilancio per le escavazioni, vale a dire coi 2 milioni assegnati ai porti di Sicilia, e divisi per 250,000 lire all'anno.

Ma neppure questo si fece. Poichè, siccome più tardi si volle la distinzione tra la spesa ordinaria e straordinaria (distinzione giustissima), si pensò alla manutenzione ordinaria, e si assegnarono fondi limitatissimi che non permisero lavori straordinari e bastavano a stento alla manutenzione. Per l'estirpazione dei banchi rocciosi nulla si fece nel porto di Palermo.

Vi fu un momento in cui parve che si sarebbero riprese le trattative per il compimento di questi lavori, e che vi fosse della buona volontà, talchè si arrivò al punto di appoggiare, come fece l'ufficio del porto, una proposta della impresa Brunet, colla quale si riteneva che con circa 800 mila lire, divisibili in tre esercizi, si sarebbero potuti compiere i lavori necessari in due zone in modo da rendere il porto di Palermo sicurissimo; ma il Governo tenne fermo e disse: continuate a spendere come si è fatto in tutti gli altri anni.

Nel luglio 1874 è stato stipulato un contratto di appalto per 100,000 lire; ma solamente nel porto di Girgenti si fecero escavazioni per lire 8000. Ciò risulta da documenti ufficiali. Nulla per altri porti della Sicilia; nulla per il porto di Palermo.

Io, e molti miei colleghi deputati della provincia di Palermo, sollecitati dal sindaco di quella città onde pregare il ministro di porre tutta la sua attenzione sopra tale questione, la quale è vitale per l'avvenire del porto di Palermo, ci recammo dal signor ministro dei lavori pubblici, ed egli, con tutta quella cortesia che lo distingue e con quella accuratezza che mette nell'esame delle questioni, ci fece l'onore di darci tutte le spiegazioni possibili; ma aggiunse non credere di necessità assoluta che questi lavori fossero subito eseguiti, che non vi era un pericolo imminente; pur tuttavia riconosceva non solo la utilità, ma in certo modo anche la necessità che l'estirpazione o prima o poi si facesse a tempo opportuno. Forse traduco male il pensiero complessivo dell'onorevole ministro, ma mi pare che queste su per giù fossero le sue risposte alle nostre osservazioni e domande.

Però l'onorevole ministro, venendo alla questione della spesa, diceva: io non ho danari e non ho il coraggio di presentare alla Camera un progetto di legge di maggiori spese; ripresenterò soltanto quello che riguarda diversi porti e che tutti conoscono.

Diffatti si è presentato il bilancio di prima previsione per il 1875 senza che ancora si fosse presentato un progetto di legge per spese straordinarie che riguardasse il porto di Palermo, e senza che si veggia in bilancio alcuna somma che possa essere destinata ai lavori in questione.

Ora io, quantunque comprenda essere inutile oggi qualunque proposta speciale, quantunque non abbia intenzione di proporre una cifra per questa spesa, persuaso che non sarebbe votata, non ho voluto astenermi dal richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro e della Camera su questa questione, acciocchè le mie osservazioni possano preparare il terreno, e servire al momento in cui l'onorevole ministro vorrà seriamente occuparsene, o, in difetto, quando si presenterà alla Camera un progetto di legge di iniziativa parlamentare.

L'onorevole ministro non ignora che anche ultimamente il vapore inglese *Boemian* ed il piroscampo *Segesta* della compagnia *Trinacria* incagliarono sulle roccie entrando in quel porto, perchè in verità c'è molto da manovrare per trovare fondo evitando i banchi rocciosi.

Or bene, non solo l'avvenire di quella città e di quella provincia, ma l'avvenire dell'isola reclamano assolutamente che si renda quel porto più sicuro per le grosse navi, perchè, se accadesse delle disgrazie, il porto ne sarebbe discreditato. Qui non si tratta di scavare un piccolo porto, che non potrà forse mai divenirlo; non si tratta di piccolo interesse locale, si tratta bensì di un porto in cui esiste un gran movimento che potrà diminuire, se non lo rendiamo sicuro per le grosse navi.

Ora, quando di fronte ad una piccola somma, dico piccola relativamente, noi ci arrestiamo senza voler pensare all'avvenire di quelle località, all'avvenire dello sviluppo industriale e commerciale; senza voler considerare, per esempio, che Palermo è una città, la quale viveva della vita burocratica, e con tutte le risorse delle grandi o piccole capitali, ed ha dovuto mutare cammino, e volgere tutta la sua attività all'industria ed al commercio; e pertanto volge la sua attenzione al porto, il quale può essere creduto pericoloso fino a che non vi si eseguano i lavori di estirpazione.

L'onorevole signor ministro, nell'interesse generale, non già nell'interesse di Palermo, o della provincia, o dell'isola, ripeto, nell'interesse d'Italia intera, deve preoccuparsi, e seriamente, di cotesta questione.

Non ho denari, dice il ministro. Ma qui, santo Dio! saremo sempre alle solite. Noi ci siamo messi in una via sulla quale, me lo permetta la Camera, io credo che non dovremmo più a lungo camminare.

Io comprendo che una famiglia, allorquando si trovi in ristrettezze economiche, o perchè sono diminuite le entrate, o per altre ragioni, cerchi di fare economia; che venda i cavalli, licenzi un numero di domestici, tolga via le spese di lusso, non beva più Sciampagna, Bordeaux, Sauterne; ma non capisco che pensi a sopprimere il pane quotidiano per smania, per esagerazione di economia.

E noi: noi, tale è la corrente che domina oggi in questa benedetta Camera, che a tutto si risponde, *non c'è danaro*. Le spese che si fecero per lo innanzi, sono fatte; ma ora bisogna andar piano: e con questa febbre di male intese economie ad ogni costo si negano financo le spese assolutamente necessarie.

Fin là, o signori, io non potrei seguire il Governo e la Camera, e non credo neppure che il vogliono gli onorevoli miei colleghi. A proposito di un tale indirizzo io vorrei protestare; protestare cioè per il passato in ragione delle enormi spese che si sono fatte, e Dio sa come e perchè! E nel nel tempo stesso raccomandare le giuste economie, evitare le spese superflue, ma non combattere le utili e necessarie. Noi, per esempio, dovremmo oggi andare piano quando si tratti di Regia, di società ferroviarie, di grandi intraprese, di certe vaste combinazioni che naturalmente portano una spesa enorme alla Stato; dovremmo pensare un po' seriamente alle cose nostre finanziarie; badare alla maniera come si esigono le imposte con quel fiscalismo esagerato che pur troppo opprime il paese e finirà per non far dare più le risorse necessarie alle finanze. Ma ad ogni spesa necessaria il dire: non si può fare perchè mancano i danari; questo *fine di non ricevere* in tutto e per tutto; a questo io non ci sto, e non potrei seguire la corrente.

Mi dirà l'onorevole ministro: le spese di cui parlate, possono essere utilissime, e sino ad un certo punto anche necessarie; ma noi non possiamo farle oggi, aspettate, sarà per più tardi, quando il danaro si troverà! Questa è la lusinga vostra? Dio voglia che il nostro stato finanziario possa migliorare! Io credo piuttosto che le nostre condizioni peggioreranno sempre. Ve lo confesso, sono scontento dal presente, e non veggo nulla che possa migliorare presto le nostre condizioni. Se vedessi un concetto eseguito risolutamente, un accordo tra il Governo e una grande maggioranza che l'appoggiasse, se vedessi provvedimenti ragionevoli e accettabili, se adesso avece di tanto pensare al modo di restare o di arrivare al potere, si pensasse alla tutela del paese e al da farsi perchè le finanze dello Stato si mettano in assetto, allora io mi conforterei, e spererei; ma invece, o signori, io vedo, come voi

tutti vedete, che la condotta che tiene il Governo e la condotta (mi si permetta di dirlo) che si tiene nella Camera, è tale che fa pena. Non si esce dalla meschinità dei piccoli provvedimenti, e saremo sempre da capo; il *deficit* aumenta, il pareggio non si vede, e ogni promessa di fare quando si avranno i fondi necessari, non è seria finchè dura l'attuale sistema di amministrazione.

E siccome io non ho fiducia in questo avvenire per la maniera come vanno le cose; siccome credo che il Ministero si illuda; in vista della necessità della spesa da me chiesta, domando una parte di ciò che oggi lo Stato può spendere. Mi limito a dire al ministro, senza parlare delle banchine per ora, delle famose banchine delle quali faremo una questione a parte...

SPAVENTA, *ministro per i lavori pubblici*. Parli pure anche delle banchine.

PATERNOSTRO PAOLO. Un'altra volta, mi limito, ripeto, a dire all'onorevole signor ministro: badate, l'escavazione dei banchi rocciosi nel porto di Palermo è di stretta necessità; non si può trattare questa questione leggermente; non si può rimandarla indefinitamente. Voi dovete occuparvene, è vostro dovere; e se voi non ve ne occuperete sarà forza presentare un progetto di legge di iniziativa parlamentare, ed è allora che ci riserveremo di provare al ministro che il Governo, non facendo quello che avrebbe dovuto fare per l'escavazione del porto di Palermo, non ha fatto che aggiungere un'altra ingiustizia a quelle che ha commesso, e che il paese crede che abbia commesse finora verso quella città, quella provincia e l'isola intiera. (Bene! a sinistra)

CHERUBINI. Ho domandato la parola per raccomandare al signor ministro il porto di Desenzano sul lago di Garda, che da qualche tempo trovasi in pessimo stato. Sono molti anni che a questo porto non si provvede da nessuno. Il municipio dice che non può far nulla, perchè è aggravato da molte passività; il Ministero asserisce che, dopo la legge dei lavori pubblici, essendo detto porto passato alla quarta categoria, non potrebbe più prestarvi la mano per restaurarlo, e respinge le istanze del comune.

Non pertanto il comune di Desenzano credo abbia delle buone ragioni, e senza esporle tutte, penso di ridurle a due sole principali, una di diritto e l'altra di fatto.

Quella di diritto sarebbe che il porto di Desenzano serve a trasmettere ed a ricevere corrispondenze, materiali e viaggiatori dal Tirolo, dalla Germania e dalla Svizzera, e viceversa, e costituisce per tal modo rapporti internazionali in cui il comune non ha nulla a che fare. Così la navigazione, es-

sendo coordinata ad un servizio affatto internazionale, mi sembra che per questa sola ragione il comune non dovrebbe sottostare al mantenimento di detto porto.

Il municipio, come sa l'onorevole ministro, ha fatto diverse istanze al Ministero; ma il Ministero, non solo le ha sempre respinte, ma lo minaccia altresì che, ove il municipio non si presti ad eseguire a sue spese i restauri, lo terrà responsabile delle conseguenze, e li farà eseguire a rischio e spese del comune.

Sotto l'incubo di questa minaccia, il municipio volle essere cauto; ed assoggettò lo stato della cosa ai più valenti giureconsulti dell'alta Italia, vale a dire di Milano, di Venezia e di Verona, i quali, ritenendo che il municipio, non avendo mai preso possesso, nè avendo mai pensato al detto mantenimento, si trovarono tutti d'accordo nel dire che il municipio non fosse obbligato a sostenere questa spesa.

La ragione poi di fatto risulta dalla circostanza che da tempo immemorabile i Governi anteriori hanno sempre mantenuto il porto di Desenzano.

E difatti, senza parlare dei Governi anteriori, il Governo dell'Austria, che venne al possesso di quei paesi fino dal 1814, pensò sempre a mantenere il porto di Desenzano, e venne fino al 1859, quando abbandonò quella provincia aveva contratto d'appalto che doveva durare fino al 1864. Al 1864 subentrò il Ministero col mezzo della prefettura di Brescia, e pensò a farlo prolungare. Lo fece prolungare di un anno, e più tardi lo stesso Ministero, col mezzo della prefettura di Brescia, lo fece ancora prolungare per due anni fino al 1867. Da quell'epoca non vi pose mano più nessuno.

Ora, in questo stato di cose, siccome il comune non sarebbe in caso neppure di sostenere questa spesa, che, da una perizia da lui stesso fatta fare, risulta troppo grave, non potendo essere minore di 48.000 lire, sarebbe impossibile che potesse essere fatta dal municipio; e perciò si farebbe una viva preghiera al signor ministro perchè egli volesse far rivedere e rettificare la classificazione di quel porto, e desse poi quei provvedimenti che crederà necessari, e che sono reclamati dall'urgenza del caso.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. L'onorevole Paternostro, nel principio del suo discorso, ha dichiarato di non voler imitare l'onorevole Barracco nel sostenere la necessità di una escavazione nel porto di Palermo.

PATERNOSTRO PAOLO. Non ho detto questo, onorevole ministro; dissi di risparmiare alla Camera l'esordio.

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DELL'8 MARZO 1875

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Veramente l'onorevole Paternostro non ha imitato l'onorevole Baracco. Tra l'uno e l'altro discorso mi piace di constatare una profonda differenza.

Il sentimento che ha animato il discorso dell'onorevole Paternostro, io mi astengo di qualificarlo. Però non posso a meno di notare un contrasto tra due proposizioni che campeggiavano nel suo discorso. Una proposizione si riduce a questo: non bisogna riscuotere le imposte; l'altra proposizione riesce a questo: bisogna fare le spese. La Camera giudicherà della possibilità di conciliare questi estremi opposti.

Detto ciò intorno al sentimento generale dell'onorevole Paternostro, vengo, come è mio dovere, all'argomento particolare sul quale egli ha intrattenuto la Camera.

Io non nego l'utilità dell'opera che egli propone.

Altra volta io stesso, in questa Camera, ho riconosciuto questa utilità; ciò che io nego è che quest'opera sia così urgente, come apparisce agli occhi dell'onorevole Paternostro.

Nel porto di Palermo vi è una secca, o uno scoglio che voglia dirsi, che bisogna rimuovere per rendere i movimenti delle navi, così all'entrata come per le operazioni che vi si fanno dentro, più agevoli e liberi. Ma questo è uno stato di cose che esiste *ab antiquo*, e non tutto quello che si desidera può farsi ad un tratto.

Per il porto di Palermo lo Stato non ha fatto ancora abbastanza, ma ha fatto molto ed ha il proposito di fare tutto quello che occorre.

L'onorevole Paternostro non ignora che pende innanzi alla Camera un progetto di legge, col quale si chiedono i fondi per compiere la diga a difesa della cala.

Vi è però l'argomento delle escavazioni.

Un progetto fu compilato per l'approfondimento generale del porto di Palermo, compresa la remozione della secca fino dal 1869, come ha ben detto l'onorevole Paternostro; ma sa la Camera a che ascende la spesa di questo progetto? Ascende a 1,300,000 lire, e, limitando il lavoro solamente alla estirpazione della secca, bisognerebbe pure spendere 400,000 lire.

Ora, io non ho nel bilancio questo danaro; bisognerebbe proporre alla Camera uno speciale progetto di legge onde avere questa somma. Ed è ciò che specialmente l'onorevole Paternostro chiede, o che rimprovera a me di non chiedere, e che minaccia di chiedere egli stesso, se io non lo chieggo.

Io sono giustificato di non chiederlo dall'opinione degli uomini tecnici, i quali conoscono le condizioni del porto di Palermo.

(Questo porto ha un'estensione di sessanta ettari; e per il suo commercio attuale ne ha di avanzo nove e mezzo. Coi lavori che si sono proposti pel completamento della diga alla cala, questo spazio utile per le operazioni del commercio si aumenta.

Dunque, secondo l'opinione degli uomini competenti, questa rimozione della secca che è in mezzo fra la cala e il bacino proprio del porto, sarebbe opera utile; ma non diventerà necessaria, se non quando il commercio crescerà; oggi non è urgente.

La preoccupazione delle autorità municipali di Palermo è giusta; ma, secondo me, è fondata piuttosto sulle previsioni che esse fanno del prossimo avvenire del commercio in quel porto, che non sopra la considerazione delle necessità presenti.

Per queste ragioni, io non mi sono risolto, nelle condizioni finanziarie in cui versiamo, ad invocare la generosità del mio collega delle finanze per concedermi i fondi, e quindi a presentare alla Camera un progetto di legge relativo a quest'opera.

Dirò due parole circa le raccomandazioni fattemi dall'onorevole Cherubini.

Il porto di Desenzano, come porto lacuale, a termini dell'articolo 100 della legge sui lavori pubblici, è a carico del comune in cui è collocato e dei comuni vicini riuniti in consorzio.

Però questo stesso articolo prevede il caso che anche un porto lacuale possa essere pareggiato ad un porto marittimo di terza classe.

La Camera sa la conseguenza della classificazione di un porto di terza classe; la spesa relativa non è più a carico del comune, ma si divide fra lo Stato, la provincia, il circondario, il comune in cui il porto risiede ed i comuni vicini.

Ora, il comune di Desenzano, quando fu fatta la classificazione dei porti nel 1867, vedendo che il suo porto fu lasciato fuori dell'elenco di classificazione, e quindi ridotto alla condizione di porto di quarta classe, chiese che il medesimo fosse pareggiato ai porti di terza classe.

La legge, all'articolo 185, prescrive il procedimento col quale i porti devono essere classificati. Essa dice che questa classificazione deve avere luogo, tenuto conto del movimento dei bastimenti e dell'introito delle dogane e delle tasse marittime nel triennio anteriore alla classificazione.

La verifica di questi dati è fatta dal Consiglio superiore dei lavori pubblici e dal Consiglio di Stato; e per il porto di Desenzano fu fatta, e tanto il Consiglio superiore dei lavori pubblici, quanto il Consiglio di Stato ritennero che esso, sebbene interessasse la navigazione internazionale, non poteva essere pareggiato a un porto di terza classe, e il fondamento su cui l'uno e l'altro Consiglio poggia-

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DELL'8 MARZO 1875

vano il loro avviso fu lo specchio degli introiti doganali e delle tasse marittime che si riscuotevano nel porto di Desenzano.

Io ho dinanzi agli occhi questo specchio. Esso si riassume in queste cifre.

Nell'anno 1868 gli introiti conseguiti per l'importazione si ridussero a 38 mila lire, gli introiti per l'esportazione a 778 lire.

Il ministro, in seguito al parere emesso dal Consiglio di Stato e dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, ordinò quindi che il porto fosse consegnato al comune.

Ma, come ha ben detto l'onorevole Cherubini, il comune si negò di ricevere la consegna, e mosse un'altra questione, quella che si è mossa sempre quando un servizio pubblico dallo Stato è passato ad altri enti morali; mosse la questione di non ricevere il porto se prima non erano fatte le opere necessarie per metterlo in istato di ordinaria manutenzione.

Il Ministero in proposito ha una giurisprudenza costante.

La stessa obiezione è sorta quanto alla consegna di strade che hanno mutato di classe, e a molti altri servizi pubblici che da un'amministrazione, mediante leggi organiche, sono passati a cura di un'altra.

Nondimeno il ministro volle sentire anche il Consiglio di Stato su questa questione, e quel Consiglio, con parere del 28 agosto 1874, convenne pienamente nell'opinione del Ministero, che cioè il comune aveva l'obbligo di accettare in consegna il porto nelle condizioni nelle quali si trovava.

Questa è la storia genuina di quell'affare. Mi dica l'onorevole Cherubini che cos'altro io possa fare.

Io consiglio l'onorevole Cherubini di usare della sua influenza sopra il comune di Desenzano: accetti questa consegna del porto, e per l'esecuzione delle opere domandi un sussidio allo Stato; è tutto quello che, secondo la legge, può richiedere.

Questa domanda sarà esaminata, sarà messa in confronto di tante altre domande dello stesso genere, e possibilmente preferita, se ragioni di preferenza possono assistere il comune di Desenzano.

PRESIDENTE. Onorevole Paternostro Paolo, ella ha facoltà di parlare.

PATERNOSTRO PAOLO. Io devo attribuire ad una distrazione dell'onorevole ministro l'avermi attribuito dei concetti che non ho avuto e delle parole che non ho pronunziate. Mi permetta quindi una rettificazione. Userò la stessa cortesia e calma con le quali ha risposto l'onorevole ministro.

Lascio stare il non potersi qualificare il mio discorso; lo qualifichi come vuole, o non lo quali-

fichi. Certo non è un discorso di amico politico; ma è un discorso fatto in occasione e nell'interesse di una data questione e rivolto al Governo. L'onorevole ministro sa che per lui, Silvio Spaventa, io ho dell'affetto; ma al ministro dei lavori pubblici, che fa parte di un Gabinetto che io non posso appoggiare per cento mila ragioni, parlo come deputato.

Dunque lo qualifichi il mio discorso, o lo chiami inqualificabile, poco vale; io so quello che ho detto.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. L'ho qualificato, non c'è stata reticenza.

PATERNOSTRO PAOLO. In quanto all'onorevole Barracco io ho inteso fargli un elogio. Come ho detto, forse l'onorevole ministro era distratto, e quindi non mi ha bene udito o compreso.

Ripeto, volli fare un complimento all'egregio nostro collega, non una critica od una satira. Ho detto: voglio far grazia alla Camera di un esordio, non imitando in questo l'onorevole nostro collega, che c'intrattene con un lungo, ma brillante esordio.

Le parole dell'onorevole ministro non tolgono nulla nè a quello che ha detto il nostro collega, nè a quello che ho detto io, ed ai rapporti di amicizia che mi legano all'onorevole Barracco. Andiamo avanti.

L'onorevole ministro dice che il mio discorso si riduce a queste due frasi: non paghiamo le imposte e facciamo le spese. Io non ho mai sognato di dire questo; forse non avrò spiegato bene il mio concetto, ma però molti dei miei amici e dei miei colleghi mi hanno affermato di avere compreso ciò che io dissi.

Io ho detto: voi aspettate un migliore avvenire, ed io non ho fiducia in questo migliore avvenire, e sapete perchè? Perchè col sistema che tenete per le vostre imposte, nella maniera che lo esigete, per l'esagerato fiscalismo che impiegate, voi invece di fare aumentare la cifra che deve entrare nelle casse dello Stato, producente il risultato contrario.

Ed ecco perchè io non posso avere fiducia nel vostro sistema finanziario. Ma questo, onorevole ministro, non vuol dire non paghiamo le imposte, e facciamo le spese.

Fatte queste rettificazioni, veniamo alle escavazioni.

Dice il ministro: io ho fiducia nel mio ufficio tecnico...

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. È naturale.

PATERNOSTRO PAOLO. E sta benissimo; ho fiducia anch'io.

Ma infine il ministro ha detto che non è assolutamente necessario oggi, che sarà necessario quando

il commercio, il movimento saranno aumentati. Ma l'onorevole ministro, colla logica che lo distingue, comprenderà questo, che se il commercio, ed il movimento del porto può aumentare in ragione diretta dei pericoli che diventano minori, e delle maggiori facilità, questo non può verificarsi se voi non mettetate il porto nelle migliori condizioni possibili.

Voi mi dite: noi escaveremo il porto quando il movimento sarà aumentato. Ma io vi dirò che il movimento non potrà aumentare e il suo progressivo svolgimento non avrà luogo se voi non scavate prima il porto per rendere sicure le grosse navi. Non facciamo circoli viziosi. Chi deve pigliare l'iniziativa e quando? Dev'essere il Governo, perchè altrimenti noi saremmo obbligati a farlo anche in opposizione del medesimo.

Non parlo della somma necessaria: può darsi che la somma prevista fosse maggiore, anzi quella che dice il ministro per l'intera sistemazione del porto; ma per la estirpazione dei banchi rocciosi, dai rapporti ufficiali mi risulta che con 850 mila lire si sarebbero potuti compiere i lavori.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Una sola secca.

PATERNOSTRO PAOLO. Una sola secca importava la spesa di 400 mila lire, onorevole ministro, io parlo delle due zone.

Checchè ne sia è un fatto che la somma necessaria per questi lavori giungeva alla cifra cui ho accennato, tantochè l'impresa Brunet, lo ripeto, aveva presentato il progetto d'appalto e si obbligava a fare tutti i lavori che erano stati indicati dall'ufficio del porto.

I tecnici dell'onorevole ministro, riguardano questi lavori come non necessari: io lo comprendo benissimo, poichè la necessità è relativa. Naturalmente se voi domandate ai vostri uomini tecnici se per entrare nel porto di Palermo siano assolutamente necessarie queste escavazioni, essi diranno di no, ed hanno ragione di dirlo; ma se voi diceste loro: le navi di grossa portata corrono pericolo in quel porto? Io sono sicuro che vi risponderebbero affermativamente.

Mi ricordo quel che diceva l'onorevole ministro Cantelli a proposito della questione carceraria, quando la Commissione voleva che egli dichiarasse che il servizio non poteva più andare avanti se non venissero assegnate 50,000 lire di più sul capitolo relativo del bilancio. Il ministro rispondeva: il servizio ha bisogno di questa maggior somma, ma non è già che se non mi venga accordata i carcerati potranno scappare dalla loro prigione, o il servizio andrà tutto a rotoli.

Ebbene anche io vi dico: le escavazioni sono necessarie e non facendole si arresta il movimento

commerciale e si menoma l'importanza che pur deve conservare ed accrescere di quel porto; ma se voi mi domandate: non facendole, le navi non entreranno più in quel porto? Naturalmente bisogna che vi risponda che non è questo il caso, perchè non bisogna poi fare delle esagerazioni; noi parliamo del pericolo e delle difficoltà delle grosse navi.

Ora, signor ministro, mentre ringrazio lei ed il Governo di quello che hanno fatto, com'ella dice ed hanno avuto intenzione di fare, le faccio osservare che l'antemurale, di cui parla, avrebbe dovuto essere compiuto già da molto tempo. L'anno passato era già stato votato dalla Camera il relativo progetto di legge, ma arenò al Senato; ed io non voglio ora alzare il velo per vedere perchè quel progetto di legge arenò al Senato, e se ne abbia avuto colpa il Governo; io non voglio esaminare tutto questo; ma è positivo che l'antemurale avrebbe già dovuto essere compiuto prima, come opera assolutamente necessaria; e se oggi avete riprodotto quel progetto di legge, si è perchè naturalmente avete capito che in quel fatto vi era qualche cosa che non era in regola, che non era nè giusto, nè conveniente...

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Dica questo qualche cosa. Io non ammetto reticenze di nessuna specie.

PRESIDENTE. Onorevole Paternostro, si limiti a parlare sul capitolo, che si trova in discussione.

PATERNOSTRO PAOLO. Io mi limito a parlare unicamente su quel capitolo.

PRESIDENTE. Non era il caso di ritornare sopra un progetto di legge della precedente Legislatura; così facendo perdiamo tempo ed intralciamo la discussione sul bilancio.

PATERNOSTRO PAOLO. Mi permetta, onorevole presidente. Io accetto le sue osservazioni, ma faccio riflettere che quando l'onorevole ministro mi ha detto: io faccio tutto quello che posso, ho presentato il progetto di legge sull'antemurale, io devo rilevare che quel progetto era già stato votato dalla Camera...

PRESIDENTE. Ora si tratta del capitolo del bilancio sulle escavazioni e non di lavori straordinari.

PATERNOSTRO PAOLO. Onorevole presidente, io so che se esco dalla questione, ella ha il diritto di richiamarmi alla medesima; ma siccome io sono nella questione, non credo che ella abbia diritto di dirmi come io ci debba stare, e in quale ordine debba svolgere le mie idee.

PRESIDENTE. Certamente; ma siccome ella parla di lavori straordinari, estranei al bilancio, è impossibile che non riconosca che non è nell'argomento.

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DELL'8 MARZO 1875

PATERNOSTRO PAOLO. Questo lo deciderà la Camera.

PRESIDENTE. Onorevole Paternostro : le ripeto che ora si tratta del capitolo che si riferisce alle escavazioni dei porti e non ai lavori straordinari, dunque stia all'argomento in discussione.

PATERNOSTRO PAOLO. L'onorevole ministro ha creduto che io lo avessi accusato di non aver voluto fare di proposito questi lavori.

Onorevole ministro, o io mi sono spiegato male, o ella non mi ha ben compreso. Io ho detto che, quantunque l'onorevole ministro comprenda che quest'opera è di massima utilità e relativamente necessaria, tuttavia egli si stringe nelle spalle e dice: io non ho danari. Allora io ho accusato che cosa? Io ho accusato il sistema che noi teniamo; non ho accusato l'onorevole ministro, perchè so bene che l'onorevole ministro non avrebbe pensato di presentarsi alla Camera a chiederle delle somme, quando sapeva che la Camera non le avrebbe accordate.

Quindi non poteva essere mia intenzione di accusare il signor ministro. Conosco tutta la buona volontà che egli mette nei lavori che riguardano il suo Ministero.

Non è un elogio che io gli faccio; ma è un omaggio alla verità, e non altro, perchè tale è la mia convinzione. Ma, naturalmente, il signor ministro non è un bambino e sa quel che voglio dire. Egli presenta quei progetti di legge che hanno probabilità di riuscire; per altri si stringe nelle spalle e dice: ma, il ministro delle finanze non consente, e la Camera non mi darebbe i denari: epperò io non presento questi progetti di legge. Qui sta il male, ed è appunto contro questo sistema che io parlava, e diceva che non è giusto che, quando si vede la necessità di una spesa, la non si debba fare.

Finisco con pregare il signor ministro ad allontanarsi da questo sistema; perchè, secondo me, un ministro che ha volontà di fare il bene del paese, quale è il ministro dei lavori pubblici, quando vede che ci sono opere assolutamente necessarie, deve domandare i fondi occorrenti, mettersi d'accordo col suo collega delle finanze per averli; e quando trovasse opposizione, in tal caso un ministro che sa quale sia il suo dovere, sa pure ciò che gli resta a fare.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Io so il dover mio; e se mi regolo come faccio, egli è perchè ho la convinzione che questo lavoro non ha la necessità asserita dall'onorevole Paternostro.

BORRUSO. Io aveva domandato la parola.

PRESIDENTE. Perdoni. Io prego gli onorevoli miei

colleghi a volersi attenere ai capitoli che sono in discussione, e a non divagare da essi.

BORRUSO. Ma io parlo su questo capitolo appunto.

PRESIDENTE. Non è a lei particolarmente che rivolgo questa preghiera, ma a tutti indistintamente. La Camera ben comprende che è impossibile progredire nella discussione, se ad ogni capitolo si prende l'occasione per parlare di altri argomenti.

Io dunque rinnovo questa mia preghiera alla Camera, perchè, se non sarà esaudita, io dovrò invocare dalla medesima tutta la forza che mi occorre per fare eseguire il regolamento.

BORRUSO. Io aveva chiesto la parola su questo capitolo, ma poi vi ho rinunciato per non ripetere quanto così bene ha esposto l'onorevole Paternostro.

Però, mentre parlava il ministro, non ho potuto fare a meno di chiedere la parola onde rettificare una circostanza di fatto che può avere molta influenza nella questione.

L'onorevole ministro ha detto, parlando della roccia in questione, che questo è uno stato di cose che dura da secoli, e che quindi potrebbe senza inconvenienti durare ancora per qualche tempo.

Faccio osservare all'onorevole ministro che dopo le opere di prolungamento del molo, eseguite alcuni anni addietro, le cose sono cambiate, e la situazione invece di migliorare si è di molto aggravata.

Il nuovo molo sviluppandosi parallelo alla roccia ha ostruito maggiormente il passaggio, e le navi che ormeggiano lungo la nuova banchina lo restringono sempre di più, cosicchè i bastimenti in caso di cattivo tempo non possono manovrare liberamente per entrare nel porto, ed è una fortuna quando, per iscarsare la roccia, non danneggiano i bastimenti ormeggianti.

Così avviene che un'opera tanto desiderata come il prolungamento del molo, per non essere stata coordinata con le altre opere necessarie, invece di essere di vantaggio, è di danno.

Giacchè ho la parola aggiungerò questo solo, che il ministro, nel mentre crede che l'opera non sia urgente pei bisogni del commercio, crede però che possa diventarlo col tempo aumentando il movimento.

Ora io farei osservare all'onorevole ministro che l'incremento del commercio del porto di Palermo è una cosa indubitata che si osserva di anno in anno, di giorno in giorno.

Vuole egli aspettare che il porto sia assolutamente incapace di contenere i legni che vi appro-

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DELL'8 MARZO 1875

dano per cominciare i lavori, i quali si sa che non si compiono in un giorno, ma durano degli anni? Non sarebbe egli opportuno cominciare sino da ora, e mandare avanti i lavori a misura che aumenta il commercio?

PRESIDENTE. Onorevole Cherubini, aveva chiesto di parlare?

CHERUBINI. Mi limito a ringraziare l'onorevole ministro.

MALENCHINI. Ho domandato la parola per una semplice osservazione. Io devo dichiarare la mia riconoscenza al ministro, per il modo un po' severo, ma nell'insieme, assai benevolo, con cui rispose alle mie lagnanze, per i danni che, in proposito delle escavazioni, si erano verificati nel porto di Livorno, manifestando premura perchè codesti danni e inconvenienti non abbiano a rinnovarsi in avvenire, come devo ringraziarlo delle sue disposizioni concilianti per venire ad un accordo col municipio, per le divergenze che possono risultare su questo argomento fra il municipio stesso e il Governo. Devo però fargli una avvertenza, che mi è stata suggerita appunto dalla discussione che si è fatta in questo momento. Mi pare che sia sfuggito alle osservazioni del signor ministro, che nell'imboccatura del nuovo porto di Livorno c'è una *secca*, un *tassone* che deve essere rimosso, e sul quale corrono pericolo d'incagliare i bastimenti. Come è noto a tutti, c'incagliò in effetto una corvetta americana! E questo *tassone*, ripeto, è precisamente nell'entrata del porto.

Io non insisto in raccomandazioni speciali, su questo argomento, all'onorevole ministro. Con i calcoli stessi che or ora faceva, rimarcherò che Livorno è il terzo porto per i redditi doganali che dà allo Stato, gli è dovuto per questo criterio distinta premura per le sue necessità e comodità. Confido però che la *secca*, il *tassone*, su cui ho richiamato l'avvertenza del ministro, non tarderà molto che sarà levato di mezzo.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Rispondendo all'onorevole Malenchini, mi occorrerà aggiungere una osservazione, la quale servirà anche a tranquillare l'ansietà dell'onorevole Borruso e dell'onorevole Paternostro.

Noi abbiamo in bilancio due somme per l'escavazione dei porti: una è relativa alla manutenzione ordinaria, e serve a mantenere i fondali dei porti nello stato in cui si trovano; l'altra è relativa ad escavazioni straordinarie che mirano a migliorare questi fondali.

La somma per le escavazioni straordinarie, oggi è destinata solo a tre porti: a quelli cioè di Livorno, di Genova e di Venezia. Questa somma sarà presto

esaurita, ed io vedo la necessità che il Governo ed il Parlamento stabiliscano una nuova somma per continuare le escavazioni straordinarie.

Quando questo potrà farsi, allora, riconosciuta la necessità di rimuovere anche la *secca*, di cui ha parlato l'onorevole Malenchini, il progetto di legge da presentare potrà comprendere questa tra le altre spese della stessa specie.

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni si intenderà approvato il capitolo 17.

(È approvato, come lo sono pure i quattro seguenti:)

Capitolo 18. Personale subalterno pel servizio dei porti, lire 107,000.

Capitolo 19. Pigionì pel servizio dei porti, lire 2000.

Capitolo 20. Manutenzione ed illuminazione dei fari, lire 438,000.

Capitolo 21. Personale pel servizio dei fari, lire 170,000.

Capitolo 22. Sussidi per opere ai porti di 4^a classe (articolo 198 della legge 20 marzo 1865, allegato F), lire 84,000.

L'onorevole Borruso ha facoltà di parlare.

BORRUSO. Leggendo il capitolo 22 del bilancio dei lavori pubblici, ho veduto con piacere che la cifra dell'anno passato sia stata portata da 40,000 a 60,000 lire per i sussidi per opere ai porti di 4^a classe.

La Camera sa come la legge sui lavori pubblici mette a totale carico dei comuni tanto la costruzione quanto la manutenzione dei porti di 4^a classe. Però dà al Governo la facoltà di poter dare dei sussidi per le nuove costruzioni fino all'ammontare di un terzo della spesa delle opere nuove.

La tenuità della cifra che si trova in bilancio per quest'articolo, per quanto quest'anno sia aumentata di 20,000 lire, mostra chiaramente come poco o nulla si faccia dai comuni in questa materia, dappoichè se il sussidio che dà lo Stato è di 60,000 lire, ed i comuni possono ottenere dallo Stato il terzo della spesa, ciò vi prova che in tutto il regno d'Italia i comuni non fanno lavori al di là di lire 180,000 per costruzione di porti.

Eppure, e per le condizioni topografiche dell'Italia peninsulare, e per le sue isole, e per le innumerevoli città marittime che vi sono lungo le coste, e per gli svariati commerci che vi si esercitano, e per il piccolo cabotaggio, il quale si esercita da una costa all'altra, e che è il mezzo più economico per il commercio, il quale sostiene financo la concorrenza delle strade ferrate, per tutte queste ragioni, dico, i porti di quarta classe dovrebbero avere una speciale attenzione ed uno speciale riguardo,

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DELL'8 MARZO 1875

Se nulla si fa dai comuni in questa materia, se le cose rimangono quali erano prima, ci deve essere certo una ragione; e la ragione, secondo me, sta in parte nella legge, la quale, nel dare ai comuni il peso della costruzione dei porti, non ha dato ad essi i mezzi necessari per costruirli. Lo Stato si è riservata l'esazione di tutti i diritti marittimi nei porti e nelle spiagge. Lo Stato esige il diritto di ancoraggio, di tonnellaggio, i diritti di sanità e tutti gli altri diritti, e intanto ha lasciato ai comuni l'obbligo delle costruzioni.

Questo stato di cose è veramente grave, e, attesa la condizione delle finanze dei municipi in Italia, lascerà sempre i municipi stessi nella impossibilità di poter provvedere ai lavori necessari per migliorare i porti e le spiagge, e di fare i lavori di riparazione necessari per il piccolo cabotaggio, e per il commercio interno del paese.

Io volevo chiamare l'attenzione della Camera e del ministro su questo argomento, per vedere se non sia il caso di presentare un progetto di legge e trovare un provvedimento onde mettere i comuni nella condizione di poter provvedere a questo bisogno. Ma non è solamente della costruzione dei nuovi porti e dei nuovi fari che mi preoccupa, è della manutenzione dei porti e delle spiagge esistenti.

La legge sui lavori pubblici mette anche a peso dei comuni, oppure dei consorzi di comuni, la manutenzione dei porti e delle spiagge; mantiene però come diceva, a vantaggio dello Stato le tasse che si esigono per questi porti e queste spiagge.

Ora io vorrei domandare al signor ministro se può asserirmi che i comuni adempiano a quest'obbligo, cioè che abbiano delle somme stanziare in bilancio, ed abbiano stabilito i consorzi necessari per provvedere al mantenimento di questi porti e di queste spiagge.

A me consta tutto il contrario: a me consta che i comuni se ne occupano poco o nulla, che poco o nulla spendono a questo scopo, che i porti di quarta classe sono intieramente abbandonati a se stessi, e che le spiagge, che non sono realmente porti, ma che vanno enumerate in questa categoria di porti, sono intieramente abbandonate, tanto da cagionare spesso dei gravi danni alla navigazione. Dirò anzi di più, che è tanta la trascuraggine dei comuni, i quali, molti almeno non sanno nemmeno di avere questo obbligo, che qualche volta si vede sopperirvi l'iniziativa privata per mezzo di associazione delle persone più direttamente interessate. Ma questo non avviene dappertutto, nè in modo stabile; dappoichè dipendendo dalla libera volontà di molti, non sempre succede che si possano mettere d'ac-

cordo ed alle volte un primo accordo viene rotto da incidenti sopravvenuti.

La questione non è punto nuova. Il Governo si è preoccupato dell'abbandono in cui sono lasciati i porti, e della mancanza di mezzi nei comuni per provvedere a questi lavori tanto di nuova costruzione che di manutenzione; e nel 1867 fu istituita una Commissione presieduta dal generale Menabrea, la quale doveva riferire al Governo, tanto sulla questione se il servizio tecnico dei porti e fari doveva affidarsi al Ministero della marina, o continuarsi dal Ministero dell'interno, quanto sopra un'altra questione, che era la seguente: « se vi sia luogo a modificare l'attuale sistema delle competenze di simili opere e delle loro spese, ed i rapporti fra lo Stato, le provincie ed i comuni, ed emettere il motivato suo parere. »

Questa Commissione si occupò lungamente dell'una e dell'altra questione.

Tralascio la prima, perchè non è dell'argomento, e mi trattengo solo sulla seconda. La Commissione era composta di uomini competentissimi, cioè i signori Tholosano di Valgrisanche Edoardo, vice-ammiraglio comandante il primo dipartimento marittimo, De Luca Giuseppe, direttore delle costruzioni, Bucchia Tommaso, capitano di fregata, Della Rocca Agostino, ispettore del genio civile, Serra Cesare, reggente l'ufficio centrale dei porti, Mathi Tommaso, ecc., ecc., quasi tutti, come risulta dal verbale, espressero l'opinione che si poteva lasciare a carico dei comuni la costruzione delle nuove opere per i porti di quarta classe, che però la manutenzione doveva assumersi dallo Stato, essendo lo Stato che percepiva i diritti marittimi, ed essendo la loro conservazione d'interesse generale.

Io leggerò qualche brano di quel verbale, il quale merita veramente l'attenzione della Camera.

« Il signor Mathi propone, che il Governo siccome ritiene tutti i redditi che dai porti marittimi provengono, così ne ritenga la gestione e le spese.

« Il signor Serra deplora la condizione dei porti di quarta classe; teme grandi danni per il commercio e per la navigazione, atteso il deperimento immane dei medesimi, e crederebbe dovere i medesimi avere almeno trattamento eguale a quelli di terza classe.

« Il signor Tholosano manifesta l'opinione che lo Stato possa assumere per tutti i porti il carico della semplice manutenzione, illuminazione, escavazione, ma quanto ad opere di sistemazione, o di opere nuove qualunque, debbono mantenersi le disposizioni delle leggi vigenti.

« Finalmente, dopo una lunga discussione, il faciente funzioni di presidente invitò la Commissione

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI -- TORNATA DELL'8 MARZO 1875

a concludere, e, chiesti i voti individualmente, risultò accettato ad unanimità, e per le considerazioni dal signor Tholosano svolte, l'avviso che il Governo abbia ad avere il carico esclusivo delle spese di mantenimento, escavazione ed illuminazione dei porti e spiagge, e che quanto alle opere di sistemazione, amplificazione ed opere nuove, abbia a mantenersi in vigore la legge attuale. » Questa relazione fu presentata al Governo, ma ha avuto la sorte di tutte le relazioni delle Commissioni, di essere posta negli archivi senza che nessuno se ne occupi.

Nel 1873 l'onorevole Cancellieri, a proposito del bilancio dei lavori pubblici, faceva un'istanza al ministro d'allora perchè si tornasse ad occupare di questa materia, avuto riguardo alle cattive condizioni in cui si trovano i porti di quarta classe, per l'insufficienza di mezzi in cui si trovano i comuni a provvedervi, ed il ministro d'allora, l'onorevole Devincenzi prometteva di occuparsene colle seguenti parole:

« Ringrazio l'onorevole Cancellieri di avere richiamato l'attenzione del Governo su quest'ordine di idee, vedremo che cosa siavi a fare; ma mi permetta l'onorevole Cancellieri di dirgli per ora che non dimenticherò le sue idee espresse su questa materia, e che quando siavene motivo potremo discuterle. »

Però nè il ministro d'allora, nè il seguente, si sono più occupati di questa materia, ed io quindi vorrei richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro su di essa, che è molto grave.

Io osservo all'onorevole ministro che i porti di quarta classe sono in rapporto coi porti di prima classe, come le strade rotabili sono in rapporto colle ferrovie, sono come le arterie secondarie che sgorgano il sangue nelle arterie principali.

Convieni che non si trascurino i porti di quarta classe, e quando parlo di porti intendo parlare anche delle spiagge ove si esercita il piccolo cabotaggio che è tanto utile al commercio interno; anzi, a questo proposito, io mi ricordo che nella legge c'è l'articolo 204, il quale dice così:

« Un regolamento sancito per decreto reale determinerà le attribuzioni proprie degli ingegneri del genio civile e quelle dei capitani dei porti e consoli di marina, per ciò che concerne la sorveglianza e conservazione delle opere dei porti, e fisserà le reciproche loro relazioni. »

Domando io all'onorevole ministro se questo decreto è stato emanato: mi pare di no.

Ecco dove sarebbe la sede necessaria per stabilire la giurisdizione e la sorveglianza di questi porti, perchè, quando la legge mise a carico dei comuni i

porti di quarta classe, non intese che lo Stato se ne dovesse spogliare interamente, intese che lo Stato non doveva più fare delle spese per questi porti, ma però restava sempre allo Stato l'obbligo di sorvegliare a che questi porti fossero tenuti in buono stato di manutenzione, e questo risulta anche dall'articolo 1 della legge, il quale mette sotto la dipendenza del ministro dei lavori pubblici tutti i porti senza distinzione.

Dunque io credo che sia anche di competenza del ministro dei lavori pubblici quella dei porti di quarta classe, per quanto lo Stato non sia obbligato a concorrere nelle spese relative ai porti medesimi.

Egli è perciò che io volevo chiamare l'attenzione dell'onorevole ministro su questa materia: primo, per vedere se i comuni eseguono la legge, cioè se i comuni fanno i lavori necessari per tenere i porti in buona condizione, e se tutti i comuni che hanno interesse ad un porto, contribuiscono a questi lavori; secondo, all'oggetto di studiare (ammesso che i comuni se non fanno certe spese non è per mancanza di volontà, ma perchè non ne hanno i mezzi), se non vi fosse maniera di trovare un mezzo di mettere i comuni in condizione di potere sopperire non solo ai lavori di manutenzione, ma anche ai lavori di miglioramento e di nuove costruzioni.

Uno dei mezzi, per esempio, sarebbe quello di far passare allo Stato le spese di manutenzione, come veniva detto in quel rapporto che ho accennato, o per lo meno cedere ai comuni quei diritti marittimi che attualmente si esigono dallo Stato.

C'è un'antica teoria che dice, *il porto viva del porto*; dunque, se uno prende gl'introiti e l'altro fa le spese, mi pare che veramente in questo non ci sia nè equità nè giustizia. A questo si potrebbe aggiungere ancora un'altra cosa, si potrebbe cioè dare ai comuni la facoltà di mettere delle imposte speciali sugli utenti, per esempio, su quelli che esercitano il commercio di mare, su quelli che fabbricano bastimenti, i quali sono quelli che più direttamente godono dei porti; così i comuni sarebbero messi con questi mezzi in condizione di potere sopperire ai bisogni dei porti medesimi.

Insomma, io replico: vorrei richiamare l'attenzione del Ministero su questo grave argomento, e convincerlo che è di una grande importanza per le nostre coste, e che, se si continua nel modo fin qui seguito, non solo non vedremo miglioramenti nei porti di quarta classe, ma vedremo deperire i porti ora esistenti.

PRESIDENTE. La parola spetta all'onorevole Florena.

FLORENA. L'onorevole mio amico Borruso che mi

ha preceduto nella discussione, ha sommamente agevolato il compito modesto che io mi era prefisso in questa discussione; pur nondimeno mi permetta la Camera che io richiami l'attenzione del signor ministro sull'attuale legislazione per la classificazione, costruzione e sistemazione dei porti di prima, seconda, terza, e precipuamente su quelli di quarta classe.

Secondo l'attuale nostra legislazione, e giusta la legge sui lavori pubblici del 20 marzo 1865, nella prima categoria vanno compresi quelli che servono al commercio internazionale e al commercio di una estesa parte del territorio; nella seconda quelli che servono alla navigazione generale dello Stato; nella terza quelli il di cui movimento commerciale interessa una o più provincie dello Stato. Si annoverano nella quarta classe finalmente quei porti la di cui utilità si estende ad un circondario od a qualche comune.

La spesa per i porti delle tre prime categorie è divisa fra Stato, provincie e comuni, e secondo la classificazione dei porti stessi. Però è da notare che il concorso delle provincie è obbligatorio, e che obbligatoria del pari è la costituzione dei consorzi pei porti delle tre prime categorie. Quanto alla spesa per quelli di quarta categoria, come bene ha rilevato l'onorevole mio amico Borruso, è assolutamente a carico dei comuni, poichè l'articolo 198 della testè citata legge stabilisce che « i lavori dei porti di quarta classe sono a carico dei singoli comuni o delle associazioni che ne risentano beneficio. »

In caso di spesa eccedente, potrà essere invocato un sussidio dallo Stato, però nulla vi è nella legge che stabilisca la quota di concorso per parte delle provincie, nulla vi è che parli dell'obbligatorietà dei consorzi per la costruzione dei porti di quarta classe.

L'Italia, per la sua forma peninsulare, per le sue importanti isole, ha urgentissimo bisogno di provvedere di sicuro ancoraggio tutti i porti di approdo.

Ora, se si considera per poco il sistema tributario e lo stato finanziario dei comuni ai quali si sono tolte le principali risorse e poi tutti i giorni si aggravano di nuove spese obbligatorie, si scorge di leggieri che l'articolo della legge rimane senza esecuzione, attesa l'insufficienza dei mezzi per sopperire a tale bisogno. E chi conosce da vicino i bilanci dei comuni, massime di quelli interessati nella costruzione dei porti di quarta classe, sa bene come non ci sia bilancio il quale appresti i mezzi corrispondenti ad opere di quella importanza, poichè minima comunque si voglia la spesa per la costruzione di un sicuro ancoraggio o ricovero in un porto di

quarta classe, non sarà certamente minore di uno a più milioni di lire.

Appunto per questo nel bilancio che discutiamo i sussidi per i porti di quarta classe figurano nella meschina somma di lire 60,000 annue, somma che nell'anno precedente non fu erogata; per lo che si sono trasportate nel bilancio di quest'anno lire 24,000 di competenza dell'anno precedente, lo che dimostra come nulla di serio in 15 anni siasi fatto per la costruzione dei porti di quarta classe, che resteranno sempre a costruirsi attesa l'impossibilità in cui sono i comuni di sostenerne la spesa.

Per questo stato di cose mi pare sia opportuno il vedere se ci sia modo di riformare la legislazione allo scopo di apprestare i mezzi ai comuni, perchè si raggiunga il fine della legge dei lavori pubblici, quello cioè di costruire e sistemare anche i porti di quarta classe, poichè a me pare che il volere i porti di quarta classe, e togliere i mezzi ai comuni, è lo stesso come se l'articolo della legge che stabilisce la costruzione dei porti di quarta classe non fosse stato scritto.

Ora, io domando, si potrebbe modificare la legge? Si potrebbe rendere più attuabile l'esecuzione della medesima?

Io credo di sì. E quindi, innanzitutto, io preghe- rei il signor ministro perchè, in correlazione al decreto del 15 marzo 1866, col quale, per la facoltà avuta dalla legge 20 marzo 1865, furono classificati i porti, ottenga dal Parlamento l'autorizzazione a che il Governo fosse facultato a procedere ad una nuova classificazione, in modo che, per le mutate condizioni di viabilità, quei porti che non conservano più i requisiti per appartenere ad una delle tre classi, ne fossero depennati. Come, dall'altro canto, i porti che furono ommessi nella classificazione di prima, di seconda o di terza classe, trovas- sero posto per essere classificati in una delle tre ca- tegorie.

E qui mi permetto rammentare che nella classi- ficazione del 1866 il porto di Santo Stefano Cama- stra fu ommesso, poichè lo stesso servendo al mo- vimento commerciale di tre provincie, cioè Palermo, Messina e Catania, e mettendo capo alla importante strada nazionale dal mare settentrionale dell'isola al mare meridionale, dovrebbe essere classificato come porto di terza categoria, come era stato classificato dal Governo borbonico dopo parere au- torevole del Consiglio di ammiragliato, il quale fece rilevare il movimento commerciale che oggi è molto accresciuto con legni a vela ed a vapore.

Soggiungo ancora che il Consiglio provinciale e la Camera di commercio di Messina hanno reclama- to a che quel porto fosse classificato di terza classe.

Dall'altra parte poi, quanto ai porti di quarta categoria, vorrei, primo, che ci fosse anche il concorso obbligatorio della provincia, il quale potrebbe essere fissato ad una quota minima, anche di un quinto o di un sesto, e che il consorzio dei comuni fosse anche obbligatorio e non facoltativo.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. È obbligatorio.

FLORENA. È obbligatorio, ma sa che cosa succede? Ci vuole l'azione diretta del Governo che stabilisca obbligatoriamente il consorzio, poichè mancano le norme.

Io vorrei quindi che il consorzio dei comuni fosse obbligatorio, e poi si potrebbero concedere ai comuni, come ben diceva l'onorevole mio amico Borruso, delle tasse speciali, come sarebbero i diritti di sanità, i diritti d'ancoraggio, che una volta avevano, per poter sopperire alle spese di costruzione del porto.

Ci sarebbe ancora qualche altra cosa da fare per i porti di quarta classe, e sarebbe di cedere ai comuni gli arenili. Noi sappiamo che i proprietari riverani agli arenili medesimi li hanno occupati. Il Governo non esercita un'azione attiva per la rivendicazione di questi arenili. Ora, quando quest'azione di rivendica fosse concessa ai comuni, io credo che varrebbe ad assicurare un buon provento, che vorrei assolutamente vincolato per la costruzione dei porti di quarta classe.

Ma vi sarebbe ancora un'idea più feconda, la quale troverebbe riscontro nella legislazione inglese cioè, il *porto viva del porto*. Il ministro dei lavori pubblici sa bene come anche nell'antico regno delle Due Sicilie siasi dato, in qualche caso, facoltà agli enti morali interessati d'imporre un diritto sulle merci importate ed esportate da un porto, al fine di sopperire alla spesa necessaria per la sistemazione dello stesso. Non sarebbe questa una massima che potrebbe facilmente adottarsi nella nostra legislazione? Nulla di più giusto e logico che far pagare il servizio ed il beneficio a chi ne gode. Se si volesse autorizzare un'imposizione di quella natura prima che la sistemazione siasi compiuta, io dissentirei; ma quando il porto è costruito, quando il commercio marittimo trova in esso quei comodi che prima non vi erano, nulla di più giusto che interessarlo a retribuire il servizio ricevuto colla nuova opera; poichè le merci che vi si esportano od importano acquistano senz'altro un valore maggiore, in corrispondenza delle ottenute facilitazioni, che avranno fatto impiegare nelle operazioni d'imbarco o di sbarco minor tempo, ed il tempo è danaro.

Anche nella nostra legislazione questo principio è stabilito, le provincie per le nuove strade costruite possono imporre i diritti di pedaggio; i comuni

possono del pari per la costruzione delle strade obbligatorie stabilire delle tasse sui principali utenti ed altro.

Il Governo stesso ha concessa la costruzione di parecchi ponti sui fiumi, accordando ai costruttori il diritto di pedaggio.

Io credo, o signori, che si possa fare qualche cosa per migliorare l'attuale legislazione. Io non intendo fare speciali proposte, nè porterò la discussione su larga scala: mi limito soltanto a raccomandare queste modeste idee all'onorevole ministro perchè voglia prenderle in considerazione, studiarle e proporre, quando sarà il caso, un analogo progetto di legge, giacchè ritengo fermamente che l'avvenire del nostro paese è riposto nei banchi delle scuole e nello sviluppo commerciale marittimo che sta in cima ai miei pensieri e pel quale noi dovemmo fare i maggiori sacrifici e spiegare tutta la nostra attività. (*Bene! Bravo!*)

PRESIDENTE. L'onorevole Del Giudice ha facoltà di parlare.

DEL GIUDICE G. L'argomento trattato dai miei colleghi ed amici deputati Borruso e Florena, è di tale importanza che io mi felicito davvero con essi di avervi richiamato sopra l'attenzione della Camera e del ministro.

Però, senza ripetere gli argomenti che essi hanno addotti per dimostrare la grande importanza che hanno i porti di quarta classe nell'economia generale del paese, io ho pensato di concretare i concetti svolti da essi in un ordine del giorno che sottopongo al voto della Camera. Desidererei avere sul medesimo anche il parere della Commissione, e devo ad ogni modo ritenere che il ministro dei lavori pubblici non vorrà respingerlo.

Quest'ordine del giorno consiste di due parti. Colla prima invito il Ministero a studiare i modi accennati dai due sullodati onorevoli deputati per agevolare la costruzione di lavori nei porti di quarta classe; colla seconda parte invito il ministro, quando abbia fatto questi studi, a presentare un analogo progetto di legge.

In quanto ai modi di agevolare i lavori nei porti di quarta classe, gli onorevoli Borruso e Florena ne hanno suggeriti parecchi opportunissimi. Anzitutto il consorzio obbligatorio dei comuni interessati. L'onorevole ministro, interrompendo il deputato Florena, ha detto che questo consorzio è già obbligatorio, ma occorre per questo apposita deliberazione della deputazione provinciale, che stabilisca il consorzio...

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. È naturale.

DEL GIUDICE. Scusi; io ricordo un precedente.

Nel 1871, essendo io membro della Commissione

per le petizioni, sostenni l'invio al ministro di una petizione concernente appunto lavori di un porto di quarta classe, per la quale la Commissione aveva proposto l'ordine del giorno puro e semplice. La Commissione ed il ministro ebbero la cortesia di recedere da questa proposta e di accettare l'invio della petizione da me caldeggiato. Questa votazione della Camera fece buona impressione nella contrada di cui si trattava. Gl'interessati se ne rallegrarono. Da quel giorno è trascorso molto tempo, ma le cose sono ancora nello *statu quo*, perchè i comuni, invitati a comporre il consorzio, si sono rifiutati. Come dunque il consorzio tra i comuni è obbligatorio?

Ed io, dico la verità, in questa questione del servizio obbligatorio dei comuni cointeressati vorrei che si procedesse cautamente per molti riguardi e che il Ministero stabilisse anche dei concetti chiari e precisi, dei quali non si potesse abusare, perchè molte volte avviene che il comune, il quale sarebbe la sede del porto, vorrebbe vantaggiare, a carico degli altri chiamati in consorzio, in proporzioni di concorso non eque e giuste. Talvolta, senza neanche parlare d'una propria costruzione di porto, anche una semplice banchina, un antemurale, un ponte imbarcatoio, agevolerebbe moltissimo il traffico, sia d'importazione che d'esportazione, le cui sorti sono messe in forse in una spiaggia aperta dal più lieve agitarsi del mare. Il povero comune, ed oggi si sa a quali misere condizioni sono tutti ridotti, da sè non ha forze bastanti a questa costruzione; i chiamati in consorzio si rifiutano; la provincia non è obbligata al concorso; il Governo lo fa volentieri sì, ma anche per facoltà, non per obbligo; quindi il lavoro occorrente, sull'utilità del quale tutti convengono, rimane un pio desiderio. C'è una questione più grave, ed è che, anche la buona volontà dei comuni si frange rimpetto alla resistenza dei capitalisti a concorrere a prestiti di poca importanza, quali sono quelli di due o tre cento mila lire. E su questo, così per incidente, senza che occorra che io mi dilunghi, richiamo l'attenzione del signor ministro perchè provveda, affinchè i comuni secondari possano, nelle urgenze che possono colpirli, contare sul credito.

I due amici che mi hanno preceduto, hanno dimostrato che questa gravissima questione ha spesso richiamato l'attenzione del Ministero e della Camera; che ci sono state Commissioni le quali hanno fatto lavori pregiatissimi; che però quello che si deplorava anni sono, continua a deplorarsi anche oggi. Ecco perchè mi è venuta l'idea di presentare un ordine del giorno, acciocchè il ministro studi prima, poi presenti alla Camera un progetto di

legge. Così, uscendo dal campo delle discettazioni accademiche, entreremo una volta in quella dei fatti. A questo mi ha confortato altresì un precedente, il quale ha riscosso la lode di tutto il paese, ed ha dato risultati bellissimi, voglio dire la legge del 1868 sulle strade comunali.

Molte provincie dello Stato erano in condizioni assolutamente disperate per le comunicazioni di viabilità. Opportunamente quindi il Ministero e la Camera hanno proposta e votata quella legge del 30 agosto 1868 sulle strade comunali obbligatorie. Dessa fornisce una quantità di mezzi che, alla prova, sono stati trovati conducentissimi allo sviluppo delle strade; perchè col concorso, parte dello Stato, parte delle provincie, parte dei maggiori utenti, e soprattutto col concorso spontaneo di quelle povere moltitudini, le quali sono volonterossime a dare la sola cosa che posseggono, il lavoro delle loro braccia, questa che pareva una questione ardua, una questione di difficile risoluzione, perchè dove non ci sono danari non si possono fare costruzioni, diventa agevole, è già più o meno in via di attuazione.

Ritenendo con un tale precedente che l'onorevole ministro dei lavori pubblici sarebbe felice oggi di legare il suo nome ad una legge altrettanto provvida per i porti di quarta classe, quanto fu la legge del 1868 per le strade comunali obbligatorie, io confido che egli non vorrà respingere il mio ordine del giorno, e confido che la Camera sia per sanzionarlo col suo voto.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. L'onorevole Borroso cominciò il suo discorso con questo ragionamento: nel bilancio dei lavori pubblici per sussidi ai porti di quarta classe non vi sono che lire 60,000; ma questo sussidio rappresenta press'a poco il terzo della spesa che i comuni, cui questi porti appartengono, debbono fare intorno ad essi; dunque tutti i comuni d'Italia non fanno per i porti di quarta classe se non una spesa press'a poco tripla delle 60,000 lire.

Questo ragionamento credo non sia esatto.

Secondo la legge, il sussidio non si dà a tutti i comuni, ma solo a quelli, le cui forze non sono credute sufficienti alla spesa; ora sono moltissimi i porti di quarta classe in Italia, e alcuni appartenenti anche a comuni prosperi e floridi, che potrei citare alla Camera.

D'altra parte, non tutte le domande che noi riceviamo di spese intorno ai porti di quarta classe, sono accolte. Le ristrettezze del bilancio non ci permettono questo; nè la legge fa un obbligo assoluto al Ministero di dare questi sussidi; ma si danno in proporzione dei mezzi di cui possiamo disporre.

Da tutto ciò risulta che le spese che si fanno in Italia, intorno ai porti di quarta classe, sono molto superiori a quelle che l'onorevole Borruso supposeva.

Un'altra osservazione premessa dall'onorevole Borruso è stata questa: in generale, egli ha detto, i comuni trascurano la manutenzione dei loro porti. Questo credo che in parte sia vero; ma non in modo assoluto, perchè vi sono parecchi comuni gelosi dei loro porti, e che ne curano la manutenzione con molta diligenza.

L'onorevole Borruso ha soggiunto che non credeva che i consorzi per la manutenzione dei porti di quarta classe fossero costituiti. Nella maggioranza non credo che sieno costituiti; ma io l'assicuro che tanto sul litorale adriatico, da Ancona a Venezia, quanto sul litorale ligure, consorzi per opere concernenti i porti di quarta classe se ne sono costituiti parecchi. Mi risulta anche che nel Mezzogiorno diversi se ne sono costituiti. Il porto d'Ischia, il porto d'Amalfi sono mantenuti già anche dai comuni vicini.

Ma tutto ciò non è che un preliminare dell'argomento speciale che l'onorevole Borruso ha recato innanzi alla Camera. Egli ha ricordato una Commissione nominata nel 1867 coll'incarico di studiare la questione della spesa relativa ai porti, e ha letto alcuni brani della relazione di quella Commissione, d'onde si rilevarebbe il concetto che almeno la manutenzione dei porti di quarta classe fosse affidata al Governo.

È strana la sorte che ebbe il concetto col quale quella Commissione fu nominata.

Nel 1867 la Camera si ricorderà di una corrente che si era impadronita dell'opinione, direi volgare (senza offendere niuno di coloro che la partecipavano), contro i principii che informarono la legge dei lavori pubblici, stata pubblicata due anni innanzi. La legge dei lavori pubblici è stata rappresentata come un organismo dei lavori pubblici concentrati esclusivamente nelle mani del Governo.

La tendenza dell'opinione pubblica, due anni dopo, era di discentrare l'amministrazione dei lavori pubblici quanto più si potesse; e questa Camera udì più volte le discussioni che si facevano in proposito.

Se non erro, la Commissione nominata nel 1867 per studiare la questione dei porti, fu l'effetto della inpressione che questa tendenza esercitò sul Governo.

Con meraviglia quindi io oggi ho sentito le conclusioni a cui quella Commissione venne circa l'amministrazione dei porti di quarta classe, invece di un

discentramento di questa parte del servizio pubblico, la Commissione proponeva di accentrare la amministrazione, financo dei porti di quarta classe, nelle mani del Governo. Ma restringiamo la presente discussione a ciò che importa per venire ad una pratica conclusione.

Ciò che, secondo me, vi è di serio nelle riflessioni dell'onorevole Borruso, è questo: i comuni i quali hanno il carico della spesa dei porti di quarta classe non hanno i mezzi per sostenerla. Quindi, se essi trascurano la manutenzione dei porti loro affidati, non è da meravigliarsene, nè se ne può far loro una colpa. Obbligo del Governo sarebbe di provvedere a ciò. Una legge la quale fornisse ai comuni i mezzi per sostenere questa spesa obbligatoria sarebbe molto provvida. E questo parmi sia il concetto anche dell'onorevole Del Giudice. Ma è opportuno ora di introdurre questa riforma? Ecco la domanda preliminare che io mi faccio innanzi alla proposta degli onorevoli preopinanti.

Bisogna dare ai comuni, si dice, i mezzi per sostenere questa spesa obbligatoria della conservazione e manutenzione dei loro porti. Ma questi mezzi si risolveranno in nuove imposte che i comuni dovrebbero mettere sopra i loro amministrati. Questo è chiarissimo. Il compenso degli scarsi introiti di tasse marittime e di sanità marittima, non sarebbe punto bastevole allo scopo. Bisognerebbe introdurre il sistema di tasse speciali.

Ora, questa questione di tasse speciali relative a servizi speciali non è abbastanza matura. Più volte è stata accennata, ma non ho mai visto che sia stata risolta: se non altro, tutta la nostra legislazione ripugna all'introduzione di tasse simili.

Quanto alla cessione poi delle tasse già appartenenti al Governo, evvi un'altra obiezione, ed è che, se il Governo non cura specialmente i porti di quarta classe, le tasse marittime e di sanità servono a sostenere le spese generali di questo servizio che comprende anche i porti di quarta classe. Non sarebbe più prudente di attenersi alla legge presente quale essa è, e aumentando nella possibilità nostra il sussidio, che lo Stato è chiamato dalla legge stessa a fornire ai comuni per la conservazione e manutenzione dei loro porti, dare così ai comuni il modo di sostenere queste spese senza eccessivo aggravio per essi?

Questo è il problema che io pongo innanzi alla Camera. Convien invitare il Governo ad una riforma della legge (che non potrebbe essere fatta oggi), o piuttosto confidare che se le finanze pubbliche miglioreranno coi sussidi che potranno stanziarsi nel bilancio dello Stato, si aiuterà i comuni più efficacemente di quello che non farebbe una

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DELL'8 MARZO 1875

legge i cui principii e il funzionamento ci sono interamente ignoti?

Io conosco amministrazioni di porti fondate sopra il principio esposto dall'onorevole Borruso, cioè che il porto vive del porto. Queste sono amministrazioni di grandi porti. I porti inglesi sono retti da Commissioni locali di questo genere, con diritto d'imporre tasse, da cui ritraggono i mezzi coi quali hanno fatti grandissimi lavori che si ammirano nei porti di quella nazione. Ma i comuni a cui appartengono i porti di quarta classe dell'Italia, potrebbero fornirci tali elementi di amministrazione? La materia imponibile su cui le tasse date a queste amministrazioni dovrebbero cadere, è di tale entità da sperarne redditi sufficienti a conseguire il desiderio dell'onorevole Borruso?

Io non potrei rifiutarmi di studiare, se fossi invitato, la questione anche sotto questo punto di vista. Il rifiutarmici sarebbe, dal canto mio, una scortesia; cosicchè, se i proponenti persistono nell'idea di volere sottoporre alla considerazione della Camera il loro ordine del giorno, dal canto mio dichiaro semplicemente che non vi fo opposizione.

PRESIDENTE. L'onorevole Lacava ha facoltà di parlare.

LACAVA, relatore. Dal momento che l'onorevole ministro non fa opposizione alcuna ad accettare quest'ordine del giorno, la Commissione, dal canto suo, non solo non vi è contraria, ma prega la Camera ad accoglierlo, tanto più che si tratta di studi per i porti di quarta classe, i quali veramente hanno bisogno di tutte le cure del Governo, perchè si trovano in istato poco soddisfacente.

PRESIDENTE. Prego l'onorevole Borruso di trasmettermi l'ordine del giorno.

BORRUSO. Poichè l'onorevole ministro accetta l'ordine del giorno, io rinunzio anche a rispondere a talune cose che sono state da lui dette.

Solamente vorrei giustificarmi sopra un punto, che, quando ho detto che la spesa che facevano i comuni in rapporto al sussidio governativo, poteva considerarsi come un diritto, io non intendeva di dire altro se non che io ritengo che i comuni useranno di questa facoltà di domandare sussidi allo Stato, e che naturalmente lo Stato, avuto riguardo alle condizioni in cui sono i comuni, non possa negarli.

Qui io faceva un calcolo approssimativo, non un calcolo matematico.

Quanto poi all'idea che accennava l'onorevole ministro di limitarsi unicamente alla legge vigente, invitando solamente il ministro ad aumentare i sussidi ai comuni, io faccio osservare che in questa si confonderebbero due questioni, la questione della

manutenzione e la questione della costruzione, perchè la legge autorizza i sussidi solamente per le nuove costruzioni e non per la manutenzione.

Ora, siccome io volevo che la questione si studiasse tanto dall'uno che dall'altro punto di vista, io sarei per l'ordine del giorno, e, siccome l'onorevole ministro lo ha accettato, io rinunzio ad ogni altra osservazione.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Del Giudice Giacomo e Florena hanno proposto il seguente ordine del giorno.

BORRUSO. Mi associo anch'io.

PRESIDENTE. Ella si associa; vuol dire che si ritiene come abbia anche apposta la sua firma.

L'ordine del giorno è così concepito:

« La Camera invita il ministro dei lavori pubblici a studiare i modi conducenti ad agevolare la costruzione dei lavori nei porti di quarta classe, e quindi a presentare analogo progetto di legge. »

L'onorevole ministro ha dichiarato di accettare quest'ordine del giorno, e la Commissione parimente vi aderisce.

Adunque lo metto ai voti.

(È approvato.)

Il capitolo 22 rimane quindi approvato in lire 84,000.

Strade ferrate. — Capitolo 23. Sorveglianza all'esercizio delle strade ferrate di società private (spese fisse), lire 352,500.

La parola spetta al deputato Manfrin.

MANFRIN. Io credo che noi siamo in una illusione. La generazione attuale ritiene di aver fatta l'Italia, ritiene di essere stata più fortunata o più savia delle precedenti, e di essere riuscita in quello cui le altre non giunsero. Se non che, a mio modo di vedere, l'Italia fu solo possibile quando si trovarono dei correttivi con i quali si poterono combinare le esigenze di un regno unito con la sua forma geografica. Per me, ritengo che i fattori d'Italia sono stati le ferrovie ed i telegrafi. Quando si è potuto fare in poche ore un tragitto per il quale occorrevano più giorni, e quando da Torino a Palermo potè aver luogo in pochi minuti un colloquio, l'Italia unita fu possibile e, malgrado tutto fu fatta.

Non dico questo per entrare in argomenti estranei alla materia, o per ripetere cose che tutti sanno, ma soltanto per richiamare l'attenzione degli onorevoli miei colleghi e dell'onorevole ministro dei lavori pubblici sopra un fatto che tutti conosciamo, ma che non si tiene in sufficiente considerazione, che cioè l'opera del ministro dei lavori pubblici non è come quella degli altri paesi, cioè relativa soltanto allo sviluppo di forze, di industrie e di ricchezza nazionale, ma è un compito eminentemente

politico, un lavoro cioè di coesione nazionale e di unità.

Così avviene che molte questioni, che presso altri popoli sono secondarie, in Italia diventano questioni di primo ordine.

Così il servizio ferroviario, il quale in altri paesi non concerne che questioni di comodità e di sollecitudine, in Italia diventa un cooperatore di unità nazionale, e acquista quindi una importanza precipua che nessuno saprebbe disconoscere.

Per queste ragioni noi dobbiamo portarvi molta attenzione e massima cura, e per queste ragioni noi deploriamo altamente come fatto grave, quantunque forse a prima vista non possa sembrare fatto importante, noi deploriamo, dico, le condizioni del servizio ferroviario in Italia.

Vi è un'altra ragione, per la quale noi dobbiamo desiderare che il servizio ferroviario sia buono nel nostro paese; e questa ragione, quantunque si aggiri in una cerchia più ristretta, ad ogni modo è alla sua volta importante, anzi è di una entità che non si può di certo negare; questa è che un buon servizio ferroviario provvede ad un equilibrio parlamentare, a quell'equilibrio necessarissimo in un paese, i di cui elementi sono uniti, indissolubilmente uniti, ma non ancora fusi; equilibrio che fu spostato con la nostra venuta a Roma, dimodochè i vicini diventarono i lontani.

Quanto più facilmente dalle estreme parti d'Italia potremo venire al centro del Governo, tanto più sarà facile che i nostri provvedimenti di legge siano una sintesi vera e propria dei bisogni generali della nazione; cosa difficilissima ad ottenersi, essendo, come sappiamo, non ancora le singole parti del paese nostro scambievolmente note ai cittadini.

Questo equilibrio impedirà ancora che abbiano luogo delle prevalenze, le quali fortunatamente non sono mai sorte, per il patriottismo di quelli che compongono quest'Assemblea, ma che potrebbero facilmente esistere, con danno dell'opera di coesione dell'unità che dobbiamo ad ogni costo riaffermare.

Tali verità erano, da quanto appare, argomento di studio e di preoccupazione del precedente ministro dei lavori pubblici, il quale, sebbene appartenesse alle regioni che con la venuta a Roma diventarono delle più vicine al centro del Governo, tuttavia, per gli onesti suoi intendimenti, si era proposto in ogni modo di avvicinare l'alta Italia a Roma.

Questo suo progetto trovò dei seri ostacoli e molte opposizioni. Gli ostacoli provennero in parte dal malvolere delle amministrazioni ferroviarie, in parte dallo stato deplorabilissimo di alcune linee;

e le opposizioni vennero, secondo il mio modo di vedere, da non corretti intendimenti. L'onorevole Devincenzi di certo avrà accusata l'umana ingiustizia, quando egli, cercando di avvicinare il più che fosse possibile l'alta Italia a Roma, aveva scelta la via adriatica, e s'intese per derisione denominare duea di Falconara, e lo si voleva per di più responsabile d'infortuni nei quali certo non aveva colpa alcuna. L'onorevole Devincenzi, che forse non era l'uomo fermo e tenace nei suoi propositi come ce lo descrive Orazio, cosa del resto più facile a dire che a fare, tanto è vero che lo stesso Orazio che scriveva e non lo era, vedendosi contrariato nelle sue idee, cedette, e da quel dì le distanze, in luogo di diminuire, si accrebbero, e da quel dì tanti inasprimenti si aggiunsero che, per la loro molteplicità, finiscono invero per essere perturbatori.

Per effetto di arcana potenza e di segrete influenze, tutti i viaggiatori dell'alta Italia furono dapprima obbligati a prendere la via di Firenze.

Questo concetto prese talmente consistenza che, malgrado le povere condizioni delle finanze nostre si stabilirono delle trasversali e *ritraversali* per condurre i treni diretti sopra Firenze, ed il vantaggio che ne avremo in ultima analisi, sarà presso a poco quello stesso che si avrebbe avuto se dapprima avessimo percorso la via adriatica. Come se Firenze non fosse la grande e nobile città che noi conosciamo, capace di attirare i viaggiatori per virtù propria, senza bisogno di condurvi per forza poche decine di viandanti, i quali abbiano bisogno di passare oltre.

Io so che l'onorevole ministro dei lavori pubblici è animato dagli stessi onesti e probi sentimenti dell'onorevole suo predecessore; ma so ancora che egli urta contro le medesime opposizioni e contro gli stessi ostacoli. Di certo, è contrariamente al suo volere ed ai suoi propositi che il servizio ferroviario in Italia, in luogo di migliorare, peggiori. L'orario che fu pubblicato il 15 gennaio è già in un grado peggiorativo in confronto del precedente, e questo se confrontato con quello che esisteva prima.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Lo provi.

MANFRIN. Lo provo con un esempio immediatamente.

Vi era una corsa che dall'alta Italia, cioè dai punti di Torino, Milano e Venezia conduceva i viaggiatori, secondo i diversi punti di partenza, in un lasso di tempo che variava dalle 19 alle 23 ore. Nel nuovo orario questa corsa non c'è più, e s'impiega un tempo maggiore, il quale, secondo il punto di partenza, è dalle due sino alle cinque ore di più.

Si sono anche spostate le ore di partenza. Di

modo che, oltre allo svantaggio di un tempo maggiore, vi è anche quello dell'ora di partenza.

In verità, io non so per qual ragione si debbano così spesso mutare gli orari. Quando si tratta di ravvicinare due centri prossimi, io comprendo benissimo che l'arrivarvi di notte o di giorno può essere di qualche importanza, ma quando si tratta di viaggi di lungo corso, nei quali s'impiegano tutte le 24 ore, io non comprendo più perchè si debbano due volte all'anno mutare gli orari, poichè la giornata ha 24 ore tanto in estate come nel verno.

Se io dovessi dire il vero, se volessi esprimere il mio concetto, direi che queste mutazioni d'orari si potrebbero definire un modo legale per peggiorare il servizio ferroviario.

L'onorevole relatore del bilancio dei lavori pubblici, nella sua relazione, in un modo molto succoso, riassume la situazione della questione cui io accenno. Si tratta di due sole righe, quindi chiedo il permesso di leggerle alla Camera:

« Gli orari in vigore lasciano pure a desiderare negli arrivi e nelle partenze fra le linee secondarie e le principali, per cui avviene che i viaggiatori, pervenuti nelle stazioni di coincidenza, sono obbligati ad attendere parecchie ore per proseguire il viaggio; e spesso succede ancora peggio, cioè che le società ferroviarie preferiscano alcune linee meno brevi ad altre, onde derivano le deviazioni, che diremo forzate, le quali nuocciono alla celerità dei viaggi e dei commerci. »

Queste sono le parole dell'onorevole relatore, le quali non fanno che riassumere quello presso a poco che con qualche dettaglio maggiore io dissi finora.

Viene poi la congerie degl'inasprimenti ferroviari, il cui numero è legione: viaggiatori i quali mancano di protezione lungo le linee; reclami inutili, impossibili, che anzi sono argomenti di scherno contro chi li eleva; commissari regi che non si conoscono e la cui azione è affatto ignorata, e che forse non sono noti che al tesoriere al 27 d'ogni mese; comodità che non si possono avere perchè non riescono comode agli agenti ferroviari, ed infine grandi e continui lamenti contro il Governo, come se il Governo ne avesse la colpa, e quasi che esso non s'incontrasse nelle medesime difficoltà.

È un fatto che molti dicono non potersi viaggiare in Italia, e preferiscono di andare all'estero, quantunque Italiani. Ma siccome mi si potrebbe dire che fin qui pochi esempi ho portati, io chiedo il permesso di venire ad indicare più specialmente in che consistano alcuni, se non tutti, perchè tutti mi sarebbe impossibile, alcuni, dico, di questi inconvenienti ferroviari.

Suppongasi un viaggiatore, il quale parta da

Vienna: potrei dire anche da Berlino, perchè, dopo i reclami del Governo dell'impero germanico, la condizione di cose è migliorata...

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Non è vero, dopo i reclami.

MANFRIN. Bene: sarà stato prima.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Per iniziativa del Governo italiano.

MANFRIN. Sarà per l'azione attiva del Governo italiano: glielo concedo perfettamente, anzi me ne rallegro.

Il fatto sta ed è che, supponendo un viaggiatore che parta da Vienna o da Pest, egli percorre tutto il tratto di ferrovia spettante all'impero austro-ungarico senza mutar mai di vagone, ma giunto ai confini d'Italia, se vuole arrivare a Roma, deve cambiare cinque volte di vagone, quantunque percorra un tratto di ferrovia presso a poco della stessa lunghezza di quello percorso sulle ferrovie austro-ungariche.

La società dell'Alta Italia in una specie di convenzione, alla quale presi parte anch'io, durante l'amministrazione del predecessore dell'attuale ministro dei lavori pubblici, aveva promesso che dai punti di Torino, Milano e Venezia vi sarebbe stato un vagone per Roma. Non so se dai punti di Torino e Milano si vada fino a Roma, credo che si arrestino a Firenze. Ma da Venezia so di certo che alcune volte non si va neppure a Firenze. In ogni modo si delude questa promessa, talvolta ommettendo le indicazioni, tal'altra mettendo carrozze che non sono neppure di prima classe, e restano quindi vuote, o sono occupate dall'ufficio postale o dagli impiegati.

Quello poi che avviene di più strano, si è quando un viaggiatore partendo dall'alta Italia, prende un biglietto per Roma; egli naturalmente lo paga, e con questo pagamento anticipato dovrebbe avere il diritto di continuare il viaggio. Se non che, giunto a Firenze, il viaggio suo soffre una soluzione di continuità. Egli scende senza sapere dove sia il convoglio che lo deve trasportare a Roma.

Spesso anzi avviene che il convoglio è già partito, e non può neppure avere le indicazioni necessarie. Che se è persona pratica, per aver dovuto fare altre volte quella via, e si arrischia in mezzo alle rotaie con pericolo di urtare nei vagoni o di essere schiacciato da una locomotiva, e giunge al punto destinato, si trova dinanzi ad una porta chiusa. Egli, come fosse un viaggiatore nuovo, viene rimesso alla porta e messo in fila cogli altri. Ed io mi ricordo che, una volta mi trovai molto imbarazzato, ed ero appunto coll'onorevole relatore del bilancio dei lavori pubblici.

I capi di servizio, in seguito ai molti reclami per

questi ed altri fatti, che troppo lungo sarebbe il ricordare, generalmente quando è il momento della partenza del convoglio, o dell'arrivo di quello dell'alta Italia, se ne vanno o non si lasciano vedere.

Quindi le domande debbono rivolgersi al personale inferiore, che non ne può nulla. Spesso è avvenuto che persone sofferenti, desiderando di entrare a riposarsi al loro posto, come avevano diritto per il pagamento già fatto, non ci fu caso che potessero godere di questo meschino favore. Insomma è una congiura generale, dall'alto al basso, tutti hanno una consegna, alla quale nessuno manca. Perfino il personale più umile ha la sua parola d'ordine, e ricordo come un buon facchino mi confessava egli stesso, che era pagato per condurci al caffè e non al convoglio.

Questi in verità sono piccoli fatti i quali difficilmente un povero ministro dei lavori pubblici può conoscere per filo e per segno. Non è, creda l'onorevole ministro, un biasimo che io voglio rivolgere nè a lui, nè all'amministrazione sua; desidero soltanto che i fatti siano conosciuti, affinché su di essi sia richiamata l'attenzione dell'amministrazione pubblica.

Intorno alle merci non parlo, imperciocchè i lamenti sono tali e tanti che, senza io venga qui ad enunciarli con lungo discorso, come farebbe mestieri, l'onorevole ministro ne sarà abbastanza informato, e molto probabilmente ne saprà anche più di me.

Passiamo ad altro.

Al punto di Bologna vi era per la via adriatica un vagone che conduceva a Roma direttamente; ora col nuovo orario fu soppresso.

La linea maremmana fatta appunto per raccogliere di più l'alta Italia a Roma, è come non esistesse, perchè non vi sono treni diretti, mancano le coincidenze da Genova in poi, e sino all'altro ieri non era neppure possibile venire a Roma: si poteva andare ma non si ritornava.

Partendo da Venezia per giungere a Roma, a Bologna vi erano più fermate di 3 ore; una fu tolta, le altre rimangono, e i poveri viaggiatori che sarebbe stato meglio averli lasciati a casa, sono obbligati a passare tre ore di notte sia a Firenze sia a Bologna passeggiando per la stazione.

Dissi che un buon servizio ferroviario è cooperatore di unità, dissi che è fattore di equilibrio parlamentare; ma vi è ancora un'altra questione che è attinente alle nostre finanze.

Sono pochi giorni che abbiamo discusso il bilancio della spesa per le finanze; in quel bilancio vi è un capitolo il quale alloga oltre 40 milioni per le garanzie chilometriche, che è quanto dire per l'e-

sercizio ferroviario. Se il servizio ferroviario fosse buono, io ritengo fermamente che quella somma sarebbe assai inferiore, e forse non si sarebbe stati costretti a mettere tasse dolorose per chi le ha subite e per chi le ha votate.

Mentre spendiamo una sì grossa somma non abbiamo neppure la soddisfazione di dire che gli azionisti delle società ferroviarie siano pagati, poichè per talune società il pagamento degli azionisti è un fatto che tiene dell'adamitico o del tempo preistorico; questi 40 milioni vanno a rotondare gli stipendi ad un personale, il quale in compenso non ci dà neppure un corrispettivo di un buon servizio ferroviario.

Quando il movimento dei viaggiatori e delle merci non era un monopolio ferroviario, ma esisteva autonomo, migliaia e migliaia di persone trovavano in esso mezzi di sussistenza senza dare nessun carico al Governo; oggi noi abbiamo spesa una somma ingente per la costruzione delle ferrovie; paghiamo oltre a 40 milioni per l'esercizio delle medesime; per esse saremo fra breve chiamati a nuovi sacrifici; e non abbiamo nemmeno un buon servizio ferroviario!

Con ciò, lo ripeto, io non intendo fare un'accusa, nè dare alcun biasimo al Governo, perchè so che esso se ne è preoccupato al pari e più di me, e so ancora come sia impotente a reprimere e condurre società indisciplinate, le quali per la maggior parte non vogliono ascoltare. Ma quando io penso che questo servizio ci è di così grave spesa con sì miseri risultati e vedo cosa avviene all'estero, davvero non so abbastanza dolermi del servizio ferroviario italiano.

In Francia, la maggior parte del servizio ferroviario è attivo; nel Belgio, egualmente; nell'Olanda, la stessa cosa; così nell'Austria e non parlo dell'Inghilterra...

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Dell'Inghilterra? **MANFRIN...** si dell'Inghilterra per le tasse che percepisce lo Stato. I proventi ferroviari in Inghilterra formano una delle maggiori rendite dello Stato.

Se non che, io mi riassumo per non andare troppo in lungo, che in verità l'argomento mi farebbe eccedere i termini di semplici osservazioni e raccomandazioni, e mi rivolgo pertanto all'onorevole ministro dei lavori pubblici con queste preghiere:

Primo: che si faccia ritorno alla velocità che vi era prima nei treni diretti fra l'alta Italia e Roma;

Secondo: che vi siano dei treni diretti con pari velocità, se possibile, sulle linee maremmana e ligure;

Terzo: che il viaggiatore, giunto a Firenze, possa, senza essere incomodato, continuare il suo viaggio;

Quarto: che, come fu fatto per la linea del Brennero, ai punti di Torino, Milano e Venezia vi siano dei vagoni nei treni diretti che conducano a Roma;

Quinto: che da Bologna, come per lo passato, vi sia, lungo la linea adriatica un vagone diretto parimente per Roma.

Io spero che queste mie domande l'onorevole ministro non le troverà eccedenti, anzi, io faccio pieno affidamento sulla di lui saviezza ed energia, affinché l'Italia possa finalmente avere un servizio ferroviario degno di un paese che ha speso oltre un miliardo e mezzo per la costruzione delle sue ferrovie, che spende annualmente oltre quaranta milioni per esercitarle, e che fra breve sarà chiamato a nuovi e seri sacrifici per riparare ad errori e colpe che certamente non sono colpe ed errori dei contribuenti. (*Bene!*)

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. L'onorevole Manfrin ha spaziato intorno ad un argomento importante, ma è disceso ad alcuni particolari, i quali credo che non sono degni dell'attenzione della Camera, ma bensì degli uffici specialissimi e locali, ai quali debbono rivolgersi le lagnanze sugli inconvenienti da lui deplorati.

Però, nel suo discorso, vi ha un concetto, il quale è degnissimo della considerazione del Parlamento, e, se non erro, si riassume nell'osservare che il servizio ferroviario in Italia non va bene.

In ciò io convengo con lui: ma l'onorevole Manfrin ha soggiunto: il servizio ferroviario non è andato mai bene, ed ora va peggio che pel passato. In ciò mi permetto di dissentire intieramente da lui, e credo che anche la coscienza pubblica non concorra nel suo parere.

Egli, a sostegno del suo asserto, ha toccato la questione degli orari, e ha detto: Come? voi, ora, col nuovo orario, ci fate venire a Roma più tardi di quel che si veniva prima. Ma davvero, onorevole Manfrin, è così?

MANFRIN. Perfettamente!

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Scusi, cominciamo dai treni internazionali. Comincio da Berlino, che ella ha ricordato. Prima, tra Berlino e Roma si impiegavano 59 ore per l'andata e 63 per la venuta; ora si va e si viene in 52 ore. È forse questo un peggioramento?

Parliamo ora di Vienna. Prima si andava e si veniva da Vienna in 48 ore; ora si va in 44 e si viene in 42. Ed è questo un altro peggioramento?

Ma l'onorevole Manfrin ha detto che a Bologna i treni da Venezia per Roma si trattengono tre ore. Ma io ho qui l'orario! Ambidue i treni diretti di Venezia sono in perfetta coincidenza a Bologna coi treni per Firenze; e nè chi arriva da Venezia a Bo-

logna col treno di notte è punto obbligato ad attendere quello che viene dal Brennero per Modena.

Egli si è lamentato della soppressione di un terzo treno diretto che vi era prima da Torino a Firenze, non a Roma; per Roma non vi erano che due treni diretti, uno si arrestava a Firenze. Vi era un treno di mattina, numero uno, se non isbaglio, e poi un treno che partiva alle 11 20, e poi un treno di sera. Erano i treni fondamentali di tutto il nostro movimento ferroviario. Perché ne abbiamo soppresso uno? È stata una necessità assoluta, se volevamo ottenere quell'abbreviamento che ho detto nei due treni internazionali di Vienna e di Berlino.

Prima a Roma si arrivava alle 9 30 venendo da Cormons; ora si giunge alle 8, con un abbreviamento, come ho detto, nel viaggio da Vienna di quattro ore.

È stata una necessità assoluta, perchè fu una condizione messa dal Governo austriaco al beneficio che abbiamo conseguito nell'andamento dei treni da Roma a Vienna, e da Roma a Berlino, perchè il Governo austriaco pose questa condizione anche per i treni di Berlino, che passano sul suo territorio, per la via del Brennero.

Dunque, per raccorciare il tempo da Roma a Vienna, è stato necessario di far partire da Torino il treno prima delle 11 e 20; si è dovuto farlo partire alle 9 e 40. Il treno che partiva alle 5 50 antimeridiane, non aveva la sua coincidenza a Firenze se non che con un *omnibus*, il quale arrivava la mattina a Roma alle 7 e mezzo, e di rado arrivava in orario. Ma dovendo far partire il treno delle 11 e 20 in coincidenza colla posta internazionale di Francia alle 9 e 40, si rendeva inutile evidentemente il treno della mattina.

Ma vi è di più: contemporaneamente ci si apriva la Ligure, e per conseguenza venivamo ad avere un altro treno di comunicazione tra Roma e la metà dell'alta Italia. Questo secondo treno di notte rendeva ancora più inutile uno dei treni della mattina, perchè così seguitavamo ad avere tre treni dall'Italia superiore nell'Italia media fino a Roma, e tutti e tre treni diretti, mentre prima ne avevamo due soli diretti, il terzo non aveva prosecuzione oltre Firenze se non per mezzo di un *omnibus*. Tutto questo l'onorevole Manfrin chiama un peggioramento...

Una voce a sinistra. Impieghiamo otto ore e mezza.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Lo so; ma nella maremma non si va di buone gambe. Per andare di buone gambe nella maremma ci vogliono delle buone rotaie e delle buone traverse; e la mia responsabilità sarebbe grandissima se io permettessi che si andasse con una velocità maggiore.

Una voce al centro. Però l'abbiamo pagata per una buona linea.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. L'onorevole Manfrin si lamenta ancora specialmente che a Firenze non sia possibile procedere fino a Roma coi vagoni che vengono da Venezia...

MANFRIN. E da Torino, e da Milano.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. L'onorevole Manfrin conosce le condizioni della stazione di Firenze, e sa come le due società abbiano distribuito quel locale. La difficoltà delle manovre per far passare un vagone della società dell'Alta Italia sulle linee appartenenti alle Romane è tale da richiedere molto maggior tempo ed incomodo per i viaggiatori, di quello che non richiegga la disposizione che lo costringe a lasciare un vagone dell'Alta Italia per passare, attraverso al caffè della stazione, in un vagone delle ferrovie romane.

Quanto alla velocità, ripeto che oggi si arriva a Roma più presto di prima. Infatti, prima da Bologna si giungeva a Roma alle nove e mezza, oggi si giunge alle otto.

Dunque io conchiudo dicendo che la questione, nel suo aspetto generale, è degna certo di considerazione...

DI SAN DONATO. Domando la parola.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI.... ma, quando si vuole richiamare l'attenzione del Parlamento, bisogna accennare a concetti più generali, che ispirino risoluzioni di un'altra natura che non siano quelle che possano riguardare i bagagli o un vagone di più o di meno, o una mezz'ora di più o di meno che si impieghi per giungere a Roma.

MANFRIN. Domando la parola per un fatto personale.

PRESIDENTE. Accenni il suo fatto personale.

MANFRIN. L'onorevole ministro dei lavori pubblici pare ritenga come io sia d'opinione che il Governo non ha messo sufficiente cura per migliorare il servizio delle ferrovie, la qual cosa non avendo io detto, anzi, avendo asserito il contrario, desidererei di poter esprimere questo mio concetto nella sua verità, affinché sia meglio conosciuto dalla Camera, e dall'onorevole ministro stesso.

Osservo all'onorevole ministro che i reclami si farebbero molto volentieri se vi fosse possibilità di farlo.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Chi glielo impedisce?

MANFRIN. Io me ne appello a quanti sono venuti qui a Roma se il servizio non sia peggiorato; esso è migliorato nelle linee estere, ma nelle nazionali è peggiorato.

È verissimo quello che dice l'onorevole ministro che da Berlino e da Vienna si impiega minor tempo

di prima, ma quando siamo in Italia impieghiamo più tempo.

Indicherò Venezia per non citare altre città.

A Venezia il convoglio, che nell'orario partiva prima alle 2 35 pomeridiane, arrivava a Roma alle 9 25 antimeridiane, e così impiegava 19 ore; ora si parte da Venezia alle 12 e minuti, e si arriva a Roma alle 8 3/4, quasi alle nove.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. No, arriva alle 8.

MANFRIN. Sono circa 21 ore.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Alle 8.

MANFRIN. Abbiamo perduto quasi un'ora, e in correlazione, senz'altro io citi altro, sono 2 o 3 ore secondo il punto di partenza, se Milano o Torino; e questo fatto che io ho asserito or ora, lo posso asserire, perchè l'ho provato io stesso pochi giorni sono terminate le vacanze di primo d'anno, per cui non si può dire che non sia la verità.

La corsa principale, e la più veloce di tutte non è più come era. La maremmana, dice l'onorevole ministro, non è sicura; egli ha perfettamente ragione; se non è sicura, non faccia treni veloci onde nessuno ne soffra. Ma c'è una domanda che viene naturalmente, come mai dopo avere spesi tanti danari abbiamo una strada così pessima?

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Quali danari?

MANFRIN. Ne abbiamo speso tanti!

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Di qui a Chivone, nulla.

MANFRIN. Abbiamo una garanzia chilometrica che paghiamo.

La linea non è sicura, sta bene, ma perchè non abbiamo le coincidenze? Che ha che fare la bontà della linea con le coincidenze? Sono due cose affatto differenti.

Quanto a Firenze, concordo con ciò che disse l'onorevole ministro, che la condizione è poco favorevole per potere continuare il viaggio, ma che si provveda, è dovere delle società, anche scarseggiassero di fondi; un po' più, un po' meno per combinare una comodità mi pare che non debba occorrere grave cosa.

E giacchè egli ha toccato il caffè della stazione, mi sia permesso di dire che il suo vero nome sarebbe un paretaio dove i viaggiatori si chiudono dentro, impedendo loro di andare oltre, e raggiungere il convoglio.

L'onorevole ministro voleva da me dei concetti più generali; in verità io non saprei come fare, ho cominciato dall'origine d'Italia, quasi da Adamo (*Ilarità*), in verità non saprei dove trovare concetto più generale o andare più in là.

Ad ogni modo io tengo a mente e tengo a cuore ciò che l'onorevole ministro ha detto, che cioè egli

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DELL'8 MARZO 1875

studierà di fare in modo che il servizio ferroviario migliori.

Di queste parole io prendo atto, come prendo atto della sua confessione che il servizio ferroviario in Italia non è buono.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Non rientro punto nella questione, voglio soltanto dire una cosa alla Camera.

Il nuovo orario ha destato molto minori reclami che tutti gli altri.

SECCO. Non si reclama, perchè si è riconosciuto che è inutile.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Il nuovo orario ha destato molto minori lagnanze che l'orario antecedente.

Ho qui una lista di questi reclami ricevuti per gli orari antecedenti, ed un'altra di quelli che si sono fatti dentro un determinato periodo di tempo, contro l'orario attuale.

Ecco il riassunto dei ricorsi ricevuti contro l'orario attuale. Per le linee dell'Alta Italia 9, per le Romane 1, per le Meridionali 2; in tutto 12.

Per l'orario antecedente il riassunto dei ricorsi è: per la linea dell'Alta Italia 7, per le Romane 18, per le Meridionali 11; in tutto 36.

Mi pare che questo sia anche un criterio attendibile per la Camera a fine di giudicare se i lamenti prodotti ora dall'onorevole Manfrin abbiano un fondamento.

DALL'ACQUA. Ho chiesto la parola per dirigere una preghiera all'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Il tronco di ferrovia Modena-Mantova, quantunque non ultimato, venne dal signor ministro fatto aprire all'esercizio negli ultimi giorni di giugno dell'anno scorso, e ciò coll'evidente intenzione di caricare alle provincie di Modena, Mantova e Verona la manutenzione della strada prima nazionale che da Modena per Mirandola conduce a Verona. E questo carico era addossato alle suddette tre provincie, le quali avevano già speso tre milioni per costruire la suddetta ferrovia, e che, per il nuovo carico della manutenzione loro imposta, vengono ad avere un peso maggiore fino alla concorrenza di lire 10,540,000.

Dopo che la ferrovia fu aperta al pubblico esercizio, nessuno pensò più a farla ultimare.

Fu già dal Comitato interprovinciale di vigilanza della suddetta ferrovia diretta all'onorevole signor ministro la nota dei lavori che tuttavia mancavano al compimento dell'opera. E l'onorevole signor ministro ebbe la bontà di rispondere d'aver dato le opportune disposizioni in proposito, soggiungendo che aveva affidato al commissario regio la cura di

invigilare la esecuzione. Ma fino ad ora nè la preghiera fu esaudita nè la promessa fu mantenuta.

Sarebbe egli vero ciò che accenna la Commissione generale del bilancio, che i commissari regi non hanno facoltà sufficiente per indurre le società ferroviarie all'adempimento dei loro doveri?

Intanto ogni dì più le condizioni delle parti principali della ferrovia Mantova-Modena vanno peggiorando.

Cito ad esempio la stazione di Mantova. A questa stazione i passeggeri smontano dai vagoni su un marciapiede che è tutto sgretolato, e lo percorrono quanto è lungo il treno, esposti a tutte le intemperie delle stagioni, e spesso ad una pioggia battente, contro la quale non vi ha schermo.

Pare a lei, onorevole ministro, che ciò sia conforme alla civiltà dei tempi presenti?

Io non domanderò che davanti alla stazione sia fatta una tettoia, quantunque l'importanza che ha acquistato la stazione di Mantova, per l'aggregazione della strada Cremona-Mantova, possa giustificare questa domanda.

Ma se non ciò, perchè non fare almeno ciò che è compreso nel progetto che va unito all'atto di concessione, applicare cioè una *marquise* al muro interno della stazione verso i binari, e ricostruire il piano del marciapiede in modo solido e con materiali che resistano alle ingiurie del tempo?

Queste due opere sono già comprese nella nota suindicata.

Io mi lusingo che l'onorevole signor ministro vorrà con benigno animo accogliere la preghiera che ora nuovamente gli fo di voler compiacersi di ordinare che sia effettivamente compiuta questa ferrovia e che quindi ne segua il collaudo, dal quale io credo che debba derivare una liquidazione di credito a vantaggio della provincia.

E poichè sono sul campo delle preghiere, ne aggrungerò un'altra. In tutte le città d'Italia i pubblici stabilimenti sono illuminati a gas. Perchè la stazione di Mantova è illuminata a petrolio? La luce è scarsa nelle sale del caseggiato, per cui riesce assai difficile l'eseguimento delle pratiche necessarie per la consegna dei bagagli e delle merci. Essa è ancora più scarsa nella piazza ove sono i binari; sicchè quei viaggiatori i quali per continuare il loro viaggio debbono scendere da un vagone e salire nell'altro, possono correre qualche serio pericolo.

Per quanto assicura l'ingegnere della società concessionaria che ha costruito quella strada, la canalizzazione per la condotta del gas è fatta. Perchè la società dell'Alta Italia, che ora esercita questa ferrovia Mantova-Modena, non ne usa?

E che? La città di Mantova è essa discesa a così basso livello da dover essere equiparata al più oscuro villaggio, dove vi sia la più meschina stazione?

Io interesso vivamente l'onorevole ministro ad interporre la propria autorità presso la società dell'Alta Italia affinché cessi questa illuminazione, la quale presentemente non è più che da taverna, ed è affatto indegna di una provincia che ha avuto il coraggio di spendere più che quattro milioni di lire per costruire il proprio tronco di strada, il di cui esercizio offre alla detta società un lucro non indifferente.

NEGROTTO. Sono lieto, o signori, di essere stato così ben preceduto in questa discussione dall'onorevole mio amico Manfrin, il quale mi risparmierà così di dover lungamente intrattenere la Camera su questo argomento.

In primo luogo dichiaro che io non intendo nemmeno di entrare nella questione sollevata fra l'onorevole Manfrin e l'onorevole ministro, se il servizio fosse meglio fatto prima, o dopo che egli ha assunta l'amministrazione dei lavori pubblici. Se il servizio prima d'ora era meno ben fatto che attualmente, la Camera comprenderà facilmente come i servizi ferroviari in Italia lasciassero e lascino certamente molto a desiderare.

Debbo anzitutto rammentare alla Camera, che nella legge dei lavori pubblici vi ha un articolo il quale dà facoltà assoluta al ministro di stabilire gli orari delle ferrovie; quindi, se il ministro non li fissa in modo che si possa arrivare per la via la più diretta, evidentemente non si può incolparne le società, ma il ministro, il quale non ha saputo fare rispettare dalle società la legge.

L'articolo 41 della legge sui lavori pubblici prescrive che, « L'amministrazione superiore ha il diritto di fissare, sentiti i concessionari, gli orari delle corse delle ferrovie pubbliche, in modo da conciliarne gli interessi e di ottenere quel ben ordinato servizio di velocità nelle dette corse, tanto per i convogli ordinari ed accelerati dei viaggiatori, quanto per quelli delle merci, che meglio soddisfa ai bisogni del servizio ed alle esigenze della pubblica sicurezza. »

È già da gran tempo che Camere di commercio, Consigli comunali e provinciali, e perfino la Camera si preoccuparono che i servizi ferroviari non fossero fatti per le vie le più dirette, lamentandosi anche del modo in cui si eseguiva il servizio delle merci. E difatti nella seduta 18 maggio 1870, la Camera facendosi carico di tali lagnanze, che le pervenivano da pressochè tutte le provincie d'Italia, ha creduto opportuno di approvare il seguente or-

dine del giorno, accettato dall'onorevole ministro dei lavori pubblici e dall'onorevole Depretis, relatore della Commissione generale del bilancio.

« La Camera confida che il ministro dei lavori pubblici vorrà dare le opportune disposizioni a che le società delle ferrovie, giusta il disposto della legge sui lavori pubblici, debbano attivare prontamente le corrispondenze per le vie più dirette, e nel modo più esatto. » Questo ordine del giorno era da me proposto, e vi si associarono gli onorevoli Fano, Ricci, Bombo, Salaris, Concini e l'onorevole Gabelli.

Dopo quest'ordine del giorno, che cosa si è fatto? Il primo orario compilato lo fu in modo da soddisfare, se non in tutto, almeno per molte linee, l'ordine espresso dalla Camera. Ma nel successivo cambiamento d'orario si ritornò subito allo *status quo ante*, e quindi non si è più provveduto a migliorare le coincidenze, nè a far percorrere ai passeggeri le vie più brevi per mettere i centri commerciali più importanti del paese in comunicazione tra loro la più diretta.

Io non entrerò a discutere delle linee che vi ha accennato l'onorevole Manfrin; dirò soltanto, relativamente alla linea ligare, che io non potrei dividere la sua opinione intorno alla celerità che per ora dovrebbe imprimersi ai convogli sulla Maremmana, stante la poca solidità del materiale stabile, ma credo che le 14 ore ed un quarto che da Genova si impiegano per giungere a Roma potrebbero essere ridotte a 12 ore ed un quarto, anche senza aumentare la velocità; perocchè opino che, se si volesse stabilire un treno diretto da Pisa a Roma, come vi è da Genova a Pisa, si potrebbe guadagnare, sulle sedici o diciassette stazioni che incontransi sulla Maremmana, un'ora e mezza di tempo. Un risparmio di un'altra mezz'ora si potrebbe anche facilmente ottenere, quando lo si volesse, sulla linea da Milano a Genova.

Attualmente il treno da Milano a Genova impiega cinque ore a percorrere 168 chilometri, mentre quello da Torino a Genova percorre un'eguale distanza in sole quattro ore e mezza. Quindi chiaramente si scorge che, ove si volesse pareggiare la velocità delle due linee, si potrebbe avere mezz'ora di profitto pel convoglio da Milano a Genova, e quindi si otterrebbero due ore di risparmio da quelli che da Milano e Torino recansi in Roma, ed un'ora e mezza da coloro che partono da Genova.

Ma avvi ancora un'altra considerazione a farsi: se si può venire in Roma da Milano e da Torino per Genova nel tempo che ora ho detto, ma come non si potrà da Roma ritornare colà, senza impiegarvi, come accade adesso, un'ora di più? Ciò per i passeggeri; vediamo ora per le merci.

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DELL'8 MARZO 1875

Sulla linea da Genova a Pisa il servizio delle merci a piccola velocità non è ancora stato messo in esecuzione, quindi le merci si fanno passare da Genova a Pisa, per Alessandria, Bologna, Pistoia con un percorso di 483 chilometri, mentre potrebbero pervenire a Pisa percorrendo soltanto 168 chilometri.

Veda dunque la Camera quanto danno ciò arrechi al commercio, sia per la maggiore spesa di trasporto, sia per la perdita di tempo, poichè le merci, invece di giungere a destinazione in 10 o 12 giorni, ne devono impiegare 17 o 18.

Se poi guardiamo ad altre linee, le quali sono già da molto tempo in esercizio, ci troviamo, o signori, in questa bella condizione: da Genova a Milano si fa percorrere continuamente ai convogli diretti la sola linea Alessandria-Vigevano, con un percorso di 168 chilometri, mentre che da Genova a Milano si dovrebbe adottare la linea più diretta Novi-Tortona-Voghera-Pavia, in complesso lunga soli 151 chilometri, e quindi più breve della prima di 17 chilometri. Che piacere sia questo di far percorrere le linee più lunghe per fare spendere di più ai viaggiatori e farli rimanere più a lungo sulla ferrovia, io nol comprendo davvero, e direi quasi: non accade che in Italia che si faccia spendere di più per arrivare più tardi, mentre negli altri paesi, e specialmente in Inghilterra, se si fanno sottostare i passeggeri ad un maggior dispendio, si è per dar loro il vantaggio di farli giungere più presto alla loro destinazione.

Esaminiamo un'altra linea, quella da Genova a Venezia, e la cosa è più grave ancora.

Certamente gli interessi che esistono tra le due più importanti città e porti del Mediterraneo e dell'Adriatico sono molteplici ed importanti assai, come lo sono quelli tra Milano e Genova; ebbene, da Genova a Venezia, chi vuole andarvi in convoglio diretto, è obbligato a percorrere la linea Alessandria-Bologna-Padova e Venezia, della lunghezza di 481 chilometri.

Se si adottasse invece la linea Genova-Novitortona-Voghera-Pavia-Milano-Venezia, non si avrebbero a percorrere che 436 chilometri, quindi una differenza in meno di 45 chilometri. Io prego l'onorevole ministro a correggermi se nel mio calcolo non sono esatto (*Fa segni che lo sono*). Ma perchè non dice dunque alle società ferroviarie che ella è obbligata a far eseguire la legge, che ne ha la responsabilità, e che, direi, quasi tutti i giorni ne è dalla Camera eccitato?

Finalmente, leggerò un brano dell'accurata relazione compilata dall'onorevole Lacava a nome della nostra Commissione generale del bilancio:

« L'apertura di nuove linee, come quelle di Savona-Torino e di Genova-Spezia-Pisa doveva, come era naturale, apportare diversi mutamenti nel servizio delle merci e nel sistema degli orari, specialmente per le corse dal Piemonte e dalla Liguria verso Roma e viceversa. Pare però che col nuovo orario entrato in vigore il 15 gennaio ultimo non si sia provveduto a tutto; e difatti non pochi sono i reclami, sia per ottenere una corsa più celere fra la media e l'alta Italia per la linea litorale tirrena, sia sul modo come è fatto il servizio dei bagagli, i quali spesso sono inviati per linee diverse da quelle percorse dai viaggiatori, sia per la mancanza fino ad ora del servizio delle merci nelle linee Savona-Torino e Genova-Pisa. »

Ed in seguito, noti bene la Camera questo:

« Questi ritardi e deviazioni non sono fatte dalle società certamente a caso, e chi voglia fermarvi la sua attenzione troverà che lo scopo è duplice, quello di rovinare od assorbire le società secondarie, e l'altro di riversare i trasporti su di alcune linee anzichè su di altre per speculare sul sistema delle garanzie chilometriche dello Stato. È necessario perciò provvedervi, poichè non è questione solamente di celerità di viaggi e di economia di tempo, ma d'interesse generale.

« La Commissione invita quindi il Ministero ad esaminare questi diversi argomenti e prendere gli opportuni provvedimenti. »

Dopo quest'ultimo eccitamento dato dalla Commissione, parmi non restimi che di associarmi ad essa nel raccomandare all'onorevole ministro dei lavori pubblici perchè procuri che all'epoca della discussione del bilancio dell'anno prossimo, tanto i miei onorevoli colleghi quanto io, non siamo nuovamente obbligati di ritornare su questo argomento; e posso accertare l'onorevole ministro che saremmo lietissimi di constatare che, specialmente i principali centri commerciali del regno, possano essere soddisfatti dei provvedimenti che in proposito dal Governo saranno stati presi.

CHINAGLIA. L'argomento sul quale intendo dire alcune parole avrebbe trovato forse il suo posto più naturale nella discussione dello stato di prima previsione della spesa pel Ministero delle finanze. Però, siccome credo che esso abbia un'attinenza diretta al capitolo del bilancio che noi stiamo discutendo, non ho creduto di dovermi ristare dal prendere la parola. Tanto più mi sono sentito confortare in questa idea e mi sono lasciato indurre da questa tentazione, in quanto che ho considerato che, nel mentre il bilancio dei lavori pubblici offre un terreno su cui vengono a raggrupparsi ardentissimi voti di spese, la mia parola invece non avrebbe

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DELL'8 MARZO 1875

fatto che esprimere (come esprimerà) il desiderio di un'economia che io non credo nè inattuabile nè dispregevole.

Entro in argomento.

Colla legge del 28 agosto 1870 veniva approvata la convenzione 5 luglio 1869, conchiusa fra il Governo e la società delle ferrovie dell'Alta Italia, in base alla quale convenzione la società stessa assumeva l'appalto del mantenimento, dell'esercizio e della costruzione di alcune linee ferroviarie.

Per effetto degli accordi stipulati veniva stabilito che il Governo potesse partecipare nella ragione di nove decimi sugli utili netti dell'esercizio. D'altra parte la società dell'Alta Italia, su questi eventuali proventi, si obbligava di fare al Governo stesso una anticipazione di 45 milioni in quattro eguali rate, le quali, da più tempo, si sono maturate.

I primi decimi di beneficio dovevano essere convertiti nel pagamento degli interessi e nell'ammortizzazione del capitale in quanto offrirono il margine corrispondente.

La misura degli interessi era stata stabilita nella ragione annua dell'8 per cento; e finalmente, con un patto aggiuntivo a quella convenzione, veniva determinato che il Governo potesse operare l'affrancamento della somma di debito, dopo cinque anni dalla data dell'approvazione della convenzione stessa.

Come ebbi occasione di dire, l'approvazione venne impartita colla legge del 28 agosto 1870; di maniera che siamo, si può dire, alla vigilia del giorno in cui il Governo, volendolo, potrebbe esercitare questo suo diritto di affrancamento della somma di 45 milioni.

E qui, a complemento del fatto, devo avvertire che questa somma di 45 milioni fu poi ridotta nella minore cifra di 44,334,975 lire, inquantochè coi primi utili dell'esercizio, si operò una parziale ammortizzazione, e vennero anche pagati gl'interessi delle prime rate di pagamento. Senonchè in seguito utili non se ne verificarono punto, e in conseguenza di ciò, per pagare gl'interessi, si dovettero nei bilanci passivi del Ministero delle finanze stanziare i fondi relativi.

L'interesse complessivo, corrispondente alla somma attuale di tale nostro debito, rappresenta la ragguardevole cifra di 3,546,798 lire, che anche ultimamente abbiamo stanziato al capitolo 6 dell'ultimo stato di prima previsione della spesa del Ministero delle finanze, che venne da ultimo votato dalla Camera.

Ora, io non voglio certo entrare nella lunga disamina, e nemmeno nell'apprezzamento di quei motivi i quali nel 1870 possono avere consigliato al

Governo l'accettazione di quella sovvenzione a condizioni che in allora, per necessità di cose, saranno sembrate accettabili.

Io non voglio entrare in questa discussione; soltanto mi preme di stabilire che, fino da quando si concluse quella convenzione, colla clausola risolutiva che io ho accennato, si ebbe in animo di crearsi per l'avvenire quei temperamenti e quei correttivi che forse lì per lì, subito per subito, non si potevano avere.

In conseguenza di ciò, io domando ai signori ministri, e per me è indifferente che mi risponda tanto il ministro dei lavori pubblici, quanto quello delle finanze, a cui più specialmente forse sarebbe diretta questa istanza; domando se essi abbiano posta attenzione alla esorbitanza di questo aggravio (e sono certo che non sarà loro sfuggita), e se, essendo oramai vicino il momento in cui potrebbe operarsi l'affrancamento di quella somma, forse non valga la pena di escogitare ed attuare opportunamente qualche operazione finanziaria, la quale possa menomarci gli oneri inerenti al debito a cui ho accennato.

E qui osservo che, ove si potesse ottenere solo il risparmio del semplice uno per cento, tenuto pure calcolo del minorato provento sulla tassa di ritenuta sull'interesse, la quale necessariamente verrebbe a riflettersi sopra una somma minore, avremmo non pertanto sempre una economia di 384,828 lire.

Io credo che questa economia sarà trovata abbastanza ragguardevole, e tanto più mi confermo in questo pensiero, inquantochè continuamente in quest'Aula ci arriva all'orecchio l'eco di profondi dibattiti che si impegnano per ottenere dei risparmi di molto minore rilievo, ed una cura incessante affatica gli animi di noi tutti nella ricerca di economie, grandi o piccole, non importa, purchè vere economie esse siano.

Conchiudo. Credono i signori ministri che, allo stato attuale del nostro credito, il quale ha già dato dei saggi e dei felicissimi indizi di sapersi rialzare da quella prostrazione in cui malauguratamente ha dovuto soggiacere negli anni passati, si possa fare a fidanza colla fiducia del pubblico a condizioni meno onerose di quelle che ci vennero praticate dall'Alta Italia colla convenzione a cui ho accennato? Io credo e spero che lo si possa. In ogni modo, sentirò volentieri una parola che mi conforti in questo pensiero, o, per lo meno, nettamente mi dica che questa mia speranza non è stata che una illusione.

MINGHETTI, presidente del Consiglio e ministro per le finanze. Sagacissima è l'osservazione dell'onore-

vole preopinante, e mostra come egli abbia ben posto mente ai nostri bilanci, e come abbia trovato realmente un punto nel quale noi possiamo valerci di una facoltà che ci eravamo riservata mediante la legge del 1870, e, nelle condizioni attuali del credito, menomare il peso che gravita sulle nostre finanze.

Io posso assicurare l'onorevole Chinaglia che questo pensiero non era sfuggito all'amministrazione, e che l'amministrazione ha deciso di restituire questo capitale all'epoca prefissa, e che già alla direzione delle ferrovie questa risposta è stata significata.

Io avrò occasione in altro momento ed in migliore opportunità di dire in qual modo intenda che a questo punto sia provveduto.

PRESIDENTE. L'onorevole Garelli ha facoltà di parlare.

GARELLI. L'onorevole mio amico Pissavini mi ha già prevenuto nel fare alcune vive istanze all'onorevole ministro dei lavori pubblici relativamente al servizio di piccola velocità, al servizio telegrafico governativo, ed al miglioramento dell'orario lungo la linea Torino Savona. A queste varie interrogazioni ha già risposto l'onorevole ministro, ed io sono lieto di prendere atto delle sue dichiarazioni.

Però, sopra due altre questioni io debbo chiamare l'attenzione dell'onorevole ministro. La prima riguarda la costruzione del tronco Bra-Carmagnola. Questa linea forma da lungo tempo un desiderio vivissimo di quei paesi, i quali per ottenere questo scopo, si sono imposti dei duri pesi, e dei gravi sacrifici.

L'onorevole mio amico e collega Spantigati ha già parecchie volte in questa Camera e coll'autorevole sua parola perorato questa causa, ed io credo che il Governo non possa, nè debba rifiutarsi dal secondare e dallo aderire a questi giusti e ripetuti reclami.

Io non insisterò certamente nel portare innanzi alla Camera le tante ragioni che militano in loro favore, perchè so che il Governo già ne conosce perfettamente la loro bontà, il loro fondamento. Solo mi limito a pregare l'onorevole ministro perchè voglia definire una volta questa già lunga pendenza e togliere così dal dubbio e dall'incertezza quelle popolazioni, le quali vivono nella continua speranza di vedere un giorno o l'altro realizzati i loro voti.

E questo io lo credo ora tanto più necessario e tanto più urgente, perchè, dopo il collaudo della linea di Savona che succederà tra breve, l'impresa Guastalla si intenderà sciolta e svincolata da quegli impegni e da quegli obblighi che si assunse ap-

punto per la costruzione di questo tronco Bra-Carmagnola.

La seconda questione è quella che riguarda la costruzione della linea Mondovì-Cuneo-Bastia o Carrù destinata a congiungere la linea Torino-Cuneo con Torino-Savona.

La prima parte di questa linea sta per essere compiuta tra pochi mesi; ma per la seconda parte, cioè da Mondovì a Cuneo, avvi una grave difficoltà, senza rimuoverla la quale non sarà possibile la sua esecuzione. Questa difficoltà non è nè tecnica, nè finanziaria, ma è piuttosto di ordine amministrativo.

Nella convenzione 30 giugno 1864 annessa alla legge del 14 maggio 1865, nella parte che tratta dell'obbligo dell'esercizio accollato alla società dell'Alta Italia, nella dicitura, o nella compilazione della convenzione medesima, venne dimenticata la parola Cuneo. In conseguenza di questa omissione, la società dell'Alta Italia non si crede tenuta di assumerne l'esercizio.

A me pare che il Governo, dopo che ha riconosciuta l'importanza e l'utilità di questa linea, tanto dal lato commerciale, quanto dal lato militare, e dopo che ha accordato il sussidio di un milione, abbia avuto l'intenzione di estendere l'obbligo dell'esercizio a tutta intera la linea, e non di limitarlo alla sola metà. Esso avrebbe reso con ciò l'esercizio impossibile; perchè tutti sanno come non si potrebbe esercitare con qualche utile un tronco di ferrovia isolato della lunghezza di circa 22 chilometri, compreso fra due tronchi che già appartengono alla società delle ferrovie dell'Alta Italia.

Le parti interessate fecero già mille tentativi per risolvere cotesta questione che in apparenza pare assai facile, ma che realmente non si può risolvere senza il concorso e la volontà del Governo, tanto più che è il Governo l'autore di tale convenzione.

Gli studi relativi già si sono compiuti, i capitali occorrenti si hanno in pronto, e non vi manca che la soluzione delle difficoltà dell'esercizio.

CARANTI. Domando la parola.

GARELLI. Perciò io prego l'onorevole ministro a voler dare a questa convenzione la sua giusta e reale interpretazione, e ad adoperare la sua autorità e la sua efficace influenza a risolvere un dubbio che ritarda l'esecuzione di un'opera, donde deriva un danno gravissimo al commercio e alle industrie di quei paesi.

Io attendo dalla compiacenza dell'onorevole ministro una categorica e benevola risposta intorno alle due questioni che sottopongo all'autorevole suo giudizio.

DI SAN DONATO. L'onorevole ministro Spaventa ha

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DELL'8 MARZO 1875

oggi dovuto ancora persuadersi che non si hanno rose senza spine. Dopo essere stato nella presente discussione del bilancio oggetto da tutte le parti della Camera di elogi e di ringraziamenti, principia oggi ad avere delle punzecchiature, le quali cominciano a farsi vive. In quanto a me non si aspetterà certamente nè elogi nè censure, nè la Camera udirà le solite raccomandazioni.

Io non ho che un lamento a fare all'onorevole ministro. Avendo egli promesso di esaminare molte questioni gravissime, voglio sperare che studierà ancora questa (e sarebbe un po' tardi se vogliamo), che è una questione semplicissima. Io desidererei che si vedesse da che provenga che da Napoli a Roma, che sono 252 chilometri, non ci si debba impiegare meno di 8 ore e 40 minuti. E prendo coraggio dalle osservazioni dell'onorevole Manfrin, a cui l'onorevole ministro rispondeva che tutto si avvicina a Roma, persino Berlino; quando Napoli, dal momento che abbiamo avuto la fortuna di avere Roma, si è allontanata da essa invece di avvicinarvisi.

Io ricordo benissimo, o signori, che quando noi eravamo costretti a prendere il passaporto per andare alla tappa, capitale provvisoria che era Firenze, qualche volta la ferrovia si permetteva d'impiegare da sette ore o sette ore e mezza da Napoli a Roma, meno assai di quello che avviene ora che Roma è capitale del regno d'Italia e che a Ceprano non si perde più quel tempo lunghissimo che era reclamato dalla verifica dei passaporti e dall'ufficio di dogana per i bagagli!

Noi ora siamo condannati a ricordarci di quelle antiche vetture napoletane che facevano il traffico da Napoli a Roma e per lo che vi ponevano da 18 a 19 ore di tempo.

L'onorevole ministro mi dirà che di tutto questo è stato tenuto conto e che fa parte del gran concetto delle convenzioni ferroviarie, e rispettivi riscatti.

Io però mi faccio il caso, onorevole signor ministro, che queste non siano approvate, ma allora dovremo sempre restare nella medesima condizione?

Noi miglioriamo sempre, dice l'onorevole ministro, e sta bene per altre linee. Ma per quella di Roma a Napoli mi permetto di ricordare che si è sempre peggiorato. E questa peggioria si è accresciuta ogni volta che un ministro sia successo ad un altro; se ora il convoglio di Napoli per arrivare a Roma impiega otto ore e mezza, io temo grandemente che, ove si avesse un altro cambiamento di Ministero, le otto ore diventerebbero nove.

Io prego quindi l'onorevole ministro, che è stato così gentile di accettare molti voti motivati per studi più gravi da fare, di spendere una mezz'ora

di più per vedere di trovar modo d'abbreviare questo tragitto, che principia a divenire insopportabile.

Un altro lamento vorrei fare all'onorevole ministro. Bisogna dirlo, tutte le cose eccezionali si debbono osservare sempre in quella benedetta Napoli; accennerò ad un fatto che pare incredibile, ed è questo. Le ferrovie meridionali danno il biglietto d'andata e ritorno sino a Bologna colla durata di otto a dieci giorni; le Romane invece non lo vogliono dare che per 48 ore!

Credo che le lagnanze per questo fatto siano già arrivate fino al Ministero, ma non sono state, a quanto pare, molto ascoltate.

L'onorevole ministro mi dirà che questo non dipende da lui; so per altro che la sua energia talvolta e anche il dovere di ministro, lo inducono ad entrare in certe cose che sarebbero al di là di quello che potrebbe; perciò sarebbe necessario che si occupasse anche un pochino di questa anomalia. Il fatto sta che un napoletano o qualcuno che si trovi a Napoli deve preferire le ferrovie meridionali alle Romane, perchè quelle accordano i biglietti d'andata e ritorno col vantaggio da me accennato, e queste ultime, no. Quando si veniva a Roma col passaporto, s'impiegavano nel tragitto sette ore e un quarto, sette ore e mezza al più, si accordavano biglietti a metà prezzo; sotto il regno d'Italia dobbiamo metterci otto ore e quaranta minuti senza alcuna agevolazione di prezzo. Io spero che l'onorevole ministro vorrà occuparsene davvero; è un lamento che ho inteso specialmente per parte del commercio che vi ha un interesse direttissimo, come lo prego pure a por mente che anche il servizio delle merci sulle ferrovie romane non procede bene per ragione di orario e per difetto di vetture. (*Movimento al banco dei ministri*)

Capisco i segni dell'onorevole ministro; ma come dobbiamo far noi? Dobbiamo ancora vivere di speranze? Ella sa che ognuno di noi ha vissuto per parecchi anni di speranza, ed oramai la lunghezza dello aspettare arreca fastidio, tanto più quando il rimedio non pare difficile.

TORRIGIANI. La Camera ha constatato senza dubbio le idee generali svolte su questo capitolo 23 dalla Commissione del bilancio sopra tre punti importantissimi; quello del servizio ferroviario, quello dell'efficacia dei commissariati, per quanto alla sorveglianza del servizio, e finalmente degli accenti che si sono avanzati alle società ferroviarie prima della liquidazione dei conti.

Secondo me, è necessario che non si anticipino somme di danaro sotto l'aspetto di accenti, i quali ritardano quella liquidazione, senza la quale nasce un involuppo dannosissimo all'amministrazione.

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DELL'8 MARZO 1875

Ma poichè la Camera non si occupa in questo momento che della parte del servizio ferroviario, io mi limito a questo, dopo tutto ciò che è stato esposto dall'onorevole mio amico Manfrin, dall'onorevole Negrotto e da altri deputati.

Quando l'anno scorso si discuteva il bilancio dei lavori pubblici, io diressi qualche parola all'onorevole ministro, il quale mi rispose in modo del tutto soddisfacente, relativamente alla ferrovia delle Maremmane.

Allora si parlò del modo di riordinare quella ferrovia con un nuovo armamento, a cui l'onorevole ministro non aveva allora punto rinunciato, e credo che non vi rinuncerà neppure in questo momento.

Ma l'onorevole ministro deve riflettere che la ferrovia delle Maremmane ha 19 stazioni che s'interpongono tra Pisa e Civitavecchia. I treni percorrendo quella via ferrata, non solamente toccano, ma si arrestano a tutte quante queste stazioni, e quindi è impossibile che non ci sia perdita di tempo, non dico di mezz'ora o di minuti, ma di ore intere. Questa idea di accelerare la venuta a Roma è non solo una cosa importantissima sotto l'aspetto generale, ma anche sotto l'aspetto politico, che noi non dobbiamo dimenticare.

Io non parlo qui come persona, ma come rappresentante della nazione per accedere alla Camera, e quindi dico che, coll'armamento rinnovato sulla strada ferrata delle Maremmane, il servizio sarà molto migliore e più celere; ma osservo all'onorevole ministro che se col nuovo orario del 15 febbraio si sono corretti parecchi degli inconvenienti cui io alludo, perchè, delle 19 stazioni che s'intercedono fra Pisa e Civitavecchia, il treno del mattino non si ferma a 7.

Con quell'orario, il quale coincide con 5 ore e 35 minuti del mattino, arrivando da Genova a Pisa, da Pisa passando poi a Roma, vi arriva alle ore 2 45 pomeridiane. Ma siccome restano ancora 12 stazioni nelle quali il treno si ferma, tutti noi riconosceremo, senza dubbio, che le stazioni che si presentano con qualche importanza sono solamente quelle di Cecina, di Grosseto e di Orbetello. Ora, perchè non mettere innanzi l'idea di un orario in forza del quale il treno si arresti in queste tre stazioni soltanto?

Onorevole ministro, è questa una idea che io le raccomando molto, e che mi duole non sia stata toccata da alcuno dei miei onorevoli colleghi che mi hanno preceduto nella discussione.

Passo ad un'altra considerazione importante.

Se noi immaginiamo che si arrivi per la linea Bologna-Pistoia-Firenze a Roma, noi vediamo tutta quella quantità di tempo a cui alluse così bene il

mio amico Manfrin; ma se si volesse fissare come punto intermedio Pistoia, per gli arrivi da Torino, da Milano, e da Venezia a Bologna, onde passare da Pistoia a Pisa in un'ora e mezza di tempo, per ciò che abbiamo già indicato di abbreviazione nel percorso tra Pisa e Civitavecchia, avremo il vantaggio di tre ore di tempo fra l'alta Italia e la capitale.

Essendo bene armato il tronco di ferrovia tra Civitavecchia e Roma, se si tenesse a calcolo la linea tra Pistoia e Pisa, la quale, ricordiamolo bene, ha un percorso di soli 65 chilometri con 12 stazioni innanzi alle quali tutti i treni si arrestano, riducendo ad una o due le stazioni di quel tronco dove arrestarsi, nessuno può dubitare del vantaggio di tempo che si otterrebbe per tutti i trasporti dall'alta Italia alla capitale.

Considerate le cose come debbono esserlo, nessuno vorrà notare dannose queste modificazioni alla nobilissima città di Firenze, la quale, notatelo, o signori, è città troppo importante per se stessa onde possa occuparsi di questa questione secondaria. Col punto di convergenza e di arresto a Pistoia, si arriva dall'alta Italia a Pisa in un'ora e mezza, e con altre sette ore si potrà percorrere la strada tra Pisa e Roma; così noi avremo il risparmio di tre o quattro ore per tutte le ferrovie che dall'alta Italia giungono sino alla capitale.

Mi pare che queste sieno considerazioni che l'onorevole ministro deve assolutamente curare.

Se io avessi insistito dicendo che prima di tutto ciò bisogna rinnovare l'armamento della Maremmana, a cui spero che un giorno vi si giungerà, vi sarebbero altre considerazioni più importanti di quelle che io ho sviluppate: ma affinchè si provveda che i treni non si arrestino avanti a tante stazioni, io torno ad insistere sulla linea fra Pistoia e Pisa, giacchè fra le dodici non ne ha che due importanti, quella di Lucca e di Pescia, e tutte le altre potrebbero essere trascorse senza fermarsi. Parlo naturalmente dei convogli diretti, non degli *omnibus*.

Spero che l'onorevole ministro non dimenticherà questa mia raccomandazione che ho avuto l'onore di presentare alla Camera, e che offre dei vantaggi reali, senza nessun aggravio alle finanze dello Stato.

DI SAMBUY. Io ho chiesto la parola, quando l'onorevole Manfrin ha detto alla Camera che erasi di molto peggiorato il servizio degli orari ferroviari, e siccome io, a dire il vero, non sono persuaso di questo asserto, poichè anzi credo che si sia ottenuto molto nella via del progresso (e che assai si debba all'onorevole ministro, che colla sua energia ha saputo migliorare parecchi orari) io ho chiesto di par-

lare avvegnachè anche non consentendo interamente nell'opinione dell'onorevole Manfrin, non negherò certamente che vi siano molte lagnanze ancora, le quali hanno pur il diritto di manifestarsi alla Camera, per indurre l'onorevole ministro a provvedere in proposito.

L'onorevole Manfrin, per provare il supposto peggioramento, citava un esempio, e diceva: ma vedete un po', il treno di Venezia impiegava 19 ore per venire a Roma, ora impiega un tempo molto maggiore. Forse l'onorevole Manfrin non ha consultato bene l'orario, oppure sarà giunto a Roma con qualche ritardo, perchè io vedo che attualmente il treno da Venezia a Roma vi impiega 19 ore e 17 minuti...

Voci. No, 21 ore.

DI SAMBUY. Perdonino; si parte da Venezia alle 12 45 e si arriva a Roma alle 8 02, il che fa un totale di 19 ore e 17 minuti.

Ma questo io dico passando, perchè non mi voglio arrestare di più sopra inconvenienti già notati. Vi sono realmente molte lagnanze, e prego l'onorevole ministro di volerle seriamente considerare onde apportarvi un valido rimedio.

Nella penultima seduta l'onorevole Pissavini ha fatte molte savie osservazioni sulla linea da Torino a Savona.

A lui mi unisco completamente e ringrazio l'onorevole ministro di avere dichiarato che sarà provveduto fra poco tempo al servizio delle merci. Ma su quella linea non vi sono treni diretti, a meno che si voglia considerare come diretto il convoglio che è indicato come tale, ma che non lo è certamente. Si è qualificato treno diretto, forse perchè si è tolta la fermata alla città di Carmagnola; ma ognuno sa che quella città per la sua importanza, e per lo svolgimento del suo commercio sarebbe invece uno dei due o tre punti che avrebbe diritto di mantenere la fermata nei treni che fossero realmente diretti. Per cui è una derisione l'averlo chiamato treno diretto, ed è un danno per la città di Carmagnola, senza verun vantaggio per il resto della linea.

Un'altra lagnanza fortissima che la Camera di commercio di Torino ha già mossa al Governo è la seguente: si dovrebbe partire da Torino in tempo per andare a Milano e ritornare in giornata; ma, in grazia di certi provvedimenti d'orario (che riconosco indispensabili mercè le comunicazioni internazionali), ora si parte molto più tardi, e non si può far ritorno nella stessa giornata. Eppure la distanza tra le due città è sì poca che, per coloro i quali avessero solo pochi affari da sbrigare, dovrebbe potercisi andare e tornare nello stesso

giorno. Mi si dirà da taluno: voi non avete consultato bene l'orario. Se non si torna per la via diretta, si può ritornare col treno che passa da Alessandria e che parte da Milano verso le sette di sera. Ma, o signori, quando un commerciante fa questo viaggio, prende un biglietto di andata e ritorno per viaggiare a minor costo. Che cosa gli accade la sera a Milano quando si presenta col suo biglietto per ritornare per la linea di Alessandria? Si sente dire che non può prendere quella via, che il suo biglietto di ritorno lo può buttar via, imperocchè occorre ne compri un altro a tariffa intiera, se vuole tornare a casa entro la sera.

Vede ognuno che questa è una canzonatura, oltre al danno per questo disgraziato, il quale quando si crede di poter tornare a casa sua, si vede chiuso lo sportello, a meno che non metta di nuovo la mano al borsellino.

Questo mi credevo in dovere di osservare in omaggio alle economie di tempo e di spesa, di cui non si fa sufficiente caso. Non voglio estendermi minutamente su tante altre lagnanze particolari; l'unica raccomandazione che voglio fare al signor ministro è questa: vi sono molti centri secondari, ma però assai importanti, i quali, con sacrifici gravi, direi quasi superiori alle loro forze, procurarono di essere riuniti alla rete generale delle ferrovie, ed ora si trovano in pessima condizione di coincidenza. Le società ubbidiscono qualche volta agli ordini del Governo; ma il più spesso trovano modo di esimersene. Io credo che il Governo potrebbe ottenere assai più in questo senso, e confido che il signor ministro saprà energicamente ottenerlo.

Ma v'ha di più; poichè ho parlato di un servizio che non ha ritorno, debbo parlare di un orario ancora più importante che serve per venire in Roma e che non giova quando si parte dalla capitale!

L'onorevole ministro, sfondando un *Rouheriano*: *jamais!* ha saputo obbligare la società delle ferrovie dell'alta Italia a percorrere la via più breve per portare in Roma, con quattro ore di vantaggio, tutti i corrieri di Francia, Belgio, Inghilterra e Spagna.

Fu un provvidissimo ordinamento; ma è rimasto una specie di mistero; poichè nell'*Indicatore ufficiale* delle ferrovie non si fa menzione di questo servizio *direttissimo*.

Noi sappiamo che da Torino parte il treno n° 5 alle 7 20 della sera, e che per la via Genova-Maremma può arrivare a Roma alle 2 45; senza consultare l'orario prendiamo posto nel convoglio e, bene o male, arriviamo a Roma.

Molti invece ignorano questo nuovo servizio, ed

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DELL'8 MARZO 1875

un forestiere sarà bravo se scoprirà, nelle varie pagine dell'orario, indicata la corrispondenza più diretta da Torino, o, diremo meglio, da Modane a Roma. Bisogna compulsare tutto l'orario per trovare in cinque pagine diverse le volute coincidenze. Questa sarà un'abilità dell'amministrazione ferroviaria che nutre disegno di far passare il pubblico ove è maggiore il costo, e ne coglie il più gran numero, meno quei pochi che sanno procacciare meglio il loro pro curando la economia del tempo e del danaro.

Non vi descriverò questo servizio qual è fatto, per non dilungarmi e stancare la Camera. Aggiungo però che essendomi noto l'arrivo in Italia di quell'illustre scrittore, che è Giulio Verne, non dubito che egli sia venuto per descrivere fra i suoi viaggi straordinari anche quello che si dice diretto da Modane a Roma!

Spero sul serio che l'onorevole ministro provvederà successivamente a migliorare un servizio troppo infelice cogli attuali trasbordi a Genova, a Pisa, e spesso anche in Alessandria, ove, all'arrivo del treno n° 5, invece di proseguire immediatamente per Genova e Maremma, come dovrebbe un *direttissimo*, aspetta che parta da Alessandria il treno per Bologna e Firenze, perchè quella è la linea che, più costosa e lunga, ha le simpatie della società.

E sapete le conseguenze di questo ritardo? Nientemeno che talvolta accade che il treno arriva a Genova quando è partito il treno della Spezia (ove dovrebbe invece proseguire lo stesso treno partito da Torino), e così sono già rimasti in Genova e i viaggiatori e le corrispondenze dell'Occidente!

Questo fatto mi pare abbastanza grave, perchè segnalato al ministro egli vi ponga (non dico immediato riparo, perchè in certi punti egli non lo può ancora ottenere) ma di ripararvi appena le circostanze glielo permetteranno. Faccio voti perchè al più presto possibile si possa venire in 16 ore da Torino a Roma; impiegando 4 ore invece di 4 e mezza tra Torino e Genova; 5 ore da Genova a Pisa e 7 da Pisa a Roma; poscia permetta il ministro di aggiungere questo voto, che quella linea che serve per venire dall'alta Italia possa anche essere percorsa per ritornarvi. È vero che da Genova è stato ristabilito un treno di notte che potrebbe portare a Torino e a Milano, ma è un treno *misto*! Pare un'ironia, che il treno direttissimo da Roma debba a Genova consegnare i suoi viaggiatori e le corrispondenze ad un treno misto che impiega 7 ore e 42 minuti per percorrere i 166 chilometri che separano Genova da Torino!

Credo di aver dimostrata l'inutilità del temperamento che ha ristabilito quel treno.

Io mi unisco alle domande degli altri onorevoli preopinanti, dell'onorevole Di San Donato per ottenere miglior servizio tra Roma e Napoli; faccio eco agli onorevoli Pissavini e Garelli, ma non credo che si possa dire peggiorato lo stato del servizio, e dichiaro anzi che molto avendo già fatto l'onorevole ministro per migliorarlo, si può nutrire ragionevole speranza di vederlo ognor più progredire come lo richiede la civiltà dei tempi nostri. (*Bene!*)

CAGNOLA. Io ho chiesta la parola per rivolgere una preghiera al signor ministro dei lavori pubblici affinché voglia il più prontamente possibile risolvere la questione del tronco Treviglio-Coccaglio. In Lombardia l'opinione pubblica giustamente reclama l'esecuzione della legge.

Diffatti, successivamente nella convenzione del 30 gennaio 1864, ed all'articolo 13 di questo capitolato si legge:

« A chiarimento delle stipulazioni contenute nell'articolo 2 del capitolato annesso alla convenzione 25 giugno 1860 è dichiarato che l'obbligo di costruire la linea da Treviglio a Coccaglio non verrà imposto alla compagnia prima che il prodotto lordo della linea Milano-Peschiera per Bergamo abbia raggiunto le lire 35,000 per chilometro. »

Prego la Camera concedermi un momento di attenzione ed ascoltare un breve racconto che intendo fare di questo sventurato tronco ferroviario.

La convenzione in data di Torino 25 giugno 1860, firmata Jacini, allora ministro dei lavori pubblici, all'articolo 2 dice:

« La società non avrà obbligo di costruire la linea da Treviglio a Coccaglio, se non nel caso che, scorso il termine prefisso dall'articolo 5 per il compimento delle linee lombarde ivi contemplate, l'esperienza avesse dimostrato essera questo tronco diretto necessario al commercio o desiderabile nello interesse dello Stato.

« Spetterà al Governo di decidere della opportunità di tale costruzione; e qualora esso lo imponesse, dovrà la stessa venir compiuta entro due anni dal giorno della notificazione di questa risoluzione alla società. »

Ed all'articolo 5 dice:

« Prima d'incominciare i lavori per ciascheduna linea, la società dovrà assoggettare all'approvazione del Governo un progetto comprendente il piano ed il profilo della strada, le piante, gli spaccati e le elevazioni delle stazioni, degli scali merci, degli edifici principali e dei ponti che hanno almeno dieci metri di luce. Quanto alle opere di minore importanza, la società potrà limitarsi alla presentazione dei tipi, in base ai quali debbono essere eseguiti. Il

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DELL'8 MARZO 1875

progetto sarà corredato da una particolareggiata perizia e di una memoria descrittiva e spiegativa.

« Sarà cura della compagnia di presentare i progetti in tempo utile, onde il loro esame e la loro approvazione non abbiano ad essere causa di ritardo nell'esecuzione. »

Credo che queste 35 mila lire per chilometro venissero presto raggiunte, perchè il Parlamento più volte votò ordini del giorno in questo senso, e finalmente una voce sorse più specialmente a domandare al ministro che intimasse a questa società l'esecuzione della legge. Il ministro infatti, con decreto, mi pare del 7 gennaio 1873 (non ricordo bene il giorno preciso, ma credo nel gennaio del 1873), ordinò alla società la costruzione di questo tronco. La società impiegò cinque mesi a fare gli studi. Prego la Camera di tener conto di questo fatto. Impiegò cinque mesi a fare gli studi, e finalmente il 17 giugno del 1873 stesso, la società presentò il suo progetto rettilineo dalla stazione attuale di Treviglio alla stazione di Coccaglio.

Quando si seppe della presentazione di questo studio, naturalmente sorsero le solite gare di campanile; i paesi che si trovavano al sud della linea domandarono che la linea si abbassasse al sud; quelli che erano al nord domandarono che la linea si mantenesse secondo il tracciato ufficiale.

Si fecero allora reclami al ministro. Finalmente il Ministero, con decreto 21 ottobre, approva il tracciato proposto dall'Alta Italia; e in questo decreto, avendo il Governo preso cognizione dei reclami dei diversi paesi sì al nord che al sud della linea, mette un considerando nel decreto. Non lo rammento precisamente, ma ricordo di averlo letto nel *Giornale di Bergamo*. Insomma il concetto è questo: che il Governo, avendo studiato questi reclami, trovava che gl'interessi delle popolazioni poste al sud della linea si equilibravano perfettamente cogl'interessi di quelle che si trovano al nord, e perciò trovava giusto di approvare il tracciato già proposto dall'Alta Italia.

Potete immaginarvi con quanta gioia naturalmente questo decreto venne accolto dalle popolazioni che si attaccavano a questo tracciato, e vi si attaccarono proprio come ad un'ancora di salvezza, nelle questioni che nacquero poi dopo.

Mà qui non è tutto; il Governo approvava il decreto, ma quando eravamo giunti ad un certo punto imponeva alla società, secondo me, una piccola e giustissima diversione verso l'industriale città di Chiari; e questa diversione dal tracciato retto non doveva, secondo il decreto ministeriale, oltrepassare i 500 metri.

E qui comincian le dolenti note.

La società prese occasione da questa piccola modificazione portata dal Governo al tracciato da essa fatto ordinare per negare la costruzione, disposta anche a muovere lite al Governo, e disse: presenteremo un altro progetto di modificazione. Difatti la società presentò un altro progetto, secondo il quale, la strada partiva bensì da Treviglio, ma cambiava il punto di congiungimento. Non andava più a Coccaglio, ma andava invece a Rovato. Il Ministero rispose che non poteva accettare quel progetto, perchè diceva: in questo modo cambia la legge; voglio sentire il parere del Consiglio di Stato. Il parere del Consiglio di Stato fu contrario alla società, perchè la legge precisava Treviglio e Coccaglio, quindi i due punti dovevano essere toccati.

Vennero in seguito presentati dalla società diversi altri progetti. Io non mi faccio ad esaminarli, perchè non voglio entrare nel merito della questione; mi sono limitato a raccontarne, il più brevemente che mi era possibile, la storia.

Ora, dopo l'ultimo progetto, le questioni di campanile si fecero più vive, gl'interessi che si andavano a toccare si fecero sempre più grossi.

I grandi comuni, i mandamenti intervennero, e credo che il Ministero fu in questi mesi inondato di petizioni, di ricorsi, di tavole statistiche che mostravano gl'interessi che si venivano a turbare, chi sostenendo una linea alta, chi una linea bassa; ma di questo io non voglio assolutamente discorrere.

Tutti questi lavori, tutti questi documenti sono sul tavolo del ministro, sono all'esame del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Ora io dichiaro non voler entrare in quel ginepraio di progetti; ho piena, intima fiducia nel senno e nella giustizia del Consiglio superiore dei lavori pubblici, composto di uomini egregi. Io ho piena fiducia poi nell'alto senno del ministro e nella sua energia, ed accetto dapprima qualunque sia la decisione che egli crederà di prendere, perchè sono persuaso che sarà dettata dal sentimento del bene generale. Dunque dichiaro francamente che io qui non sono venuto per propugnare nè una linea, nè l'altra; sono venuto per dire alla Camera lo stato della questione, ed invocare dal ministro una definitiva ed ultima risposta, sperando che ora, che il giudizio di prima e di seconda istanza è stato dato, venga finalmente pronunziato anche quello di cassazione, e si tolga assolutamente ogni difficoltà per l'avvenire. (*Bravo! Bene!*)

PRESIDENTE. Ora la facoltà di parlare spetterebbe all'onorevole Fano; ma ella intende trattare dello stesso argomento?

FANO. Sì, dello stesso argomento.

PRESIDENTE. Allora debbo far osservare che qui

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DELL'8 MARZO 1875

non si tratta di costruzioni, ma di esercizio. Ora, l'onorevole Cagnola avrebbe dovuto parlare sull'argomento che ha trattato quando venisse in discussione il titolo delle ferrovie in costruzione, e non ora, perchè non si tratta che di esercizio.

Dunque, onorevole Fano, la pregherei di differire per non ingenerare una confusione.

FANO. Dacchè l'onorevole Cagnola ha parlato su quest'argomento, e l'onorevole presidente gliel'ha permesso, io credo che a me debba essere lecito...

PRESIDENTE. Permetta, onorevole Fano, io ho permesso all'onorevole Cagnola di svolgere il suo argomento perchè, mentre egli cominciava a parlare, io stava firmando delle lettere di servizio...

LACAVA, *relatore*. Domando la parola per una dichiarazione.

PRESIDENTE. Dunque questo suo rimprovero è immeritato. E quando io le rivolgo la preghiera di differire a parlare su quest'argomento, insino a che venga in discussione il titolo delle costruzioni, io credevo che ella volesse persuadersi che io, facendo quelle osservazioni, non m'ispirava che al sentimento del buon procedimento parlamentare.

FANO. Domando la parola.

PRESIDENTE. La facoltà di parlare spetta all'onorevole relatore per una dichiarazione.

LACAVA, *relatore*. Tengo a dichiarare alla Camera che la Commissione generale del bilancio si era riservata di trattare della questione della ferrovia Coccaglio-Treviglio nella relazione speciale che essa si è riservata di presentare sopra le altre questioni che riguardano la società dell'Alta Italia. Io non immaginava di vedere oggi l'onorevole Cagnola, a proposito di un capitolo che riguarda semplicemente l'esercizio delle ferrovie costruite, venir a toccare di questa questione che riguarda le ferrovie da costruire, e della quale, come diceva, la Commissione generale del bilancio si è riservata di riferirne alla Camera con un'apposita relazione.

CAGNOLA. Domando la parola.

PRESIDENTE. La facoltà di parlare spetta all'onorevole Fano.

FANO. Dietro questa dichiarazione del relatore della Commissione, e le esortazioni che mi ha rivolto l'onorevole presidente, io rinunzio per oggi, e mi riservo di parlare su questo argomento quando verrà in discussione l'appendice accennata dall'onorevole relatore della Commissione.

Quando io domandava la parola, voleva associarmi al desiderio manifestato dall'onorevole Negrotto rispetto alle comunicazioni tra Genova e Milano; non ne dirò le ragioni, perchè l'onorevole Negrotto le ha troppo bene esposte.

PRESIDENTE. Dunque l'onorevole Fano si riserva

di parlare, quando la Commissione avrà deposta quell'appendice che si è riservata di presentare, oppure avrà il diritto di parlare quando verrà la parte straordinaria che ha tratto al titolo delle ferrovie.

L'onorevole De Renzis ha facoltà di parlare.

DE RENZIS. Fra le tante petizioni, raccomandazioni e preghiere che ha avuto l'onorevole ministro dei lavori pubblici in questa seduta, mi permetterò anch'io di rivolgergli una raccomandazione, sicuro che essa è tanto modesta e tanto breve che non potrà parere che io voglia abusare della pazienza dell'onorevole ministro e della Camera.

L'onorevole Comin, or sono due giorni, mentre io per occasione era assente dalla Camera, ha parlato dello stato miserando in cui si trova la stazione di Caserta.

Io non posso che confortare le parole dell'onorevole Comin. Caserta, come capoluogo di provincia, meriterebbe di avere una stazione più degna, o per lo meno che attraesse maggior attenzione per parte delle ferrovie romane.

Io mi associo certamente alle preghiere dell'onorevole Comin a riguardo di quella stazione; però non posso tralasciare di dire all'onorevole ministro che, oltre alla stazione di Caserta, vi è pure una città italiana che non è meno conosciuta, che non ha meno bisogno di un luogo adatto...

Voci. Capua!

DE RENZIS... per potere imbarcare viaggiatori e merci.

I miei onorevoli colleghi, forse perchè hanno un giorno vista quella stazione, e non perchè io sia deputato di Capua, hanno avuto sul labbro la parola *Capua*. Infatti, non è possibile passare una volta sola, fermarsi un istante sotto le mura della città di Capua, senza rimanere rabbriviti dello stato miserando in cui trovasi quella stazione.

Non so se il signor ministro in questi ultimi anni è passato da quelle parti; forse vi sarà passato di notte, ma se egli vi si fosse fermato di giorno un solo minuto, avrebbe visto che non è più un edificio moderno, ma una specie di rudere antico che non ha neanche la bellezza della costruzione architettonica.

Ora, siccome l'onorevole ministro ha risposto all'onorevole mio collega Comin che di questo affare bisognava parlarne allorquando verrà decisa la legge sulle ferrovie, io mi aspetto indubitatamente di vedere l'onorevole ministro sorgere per darmi la medesima risposta.

Ora, se l'onorevole Comin ha avuto la gentilezza di accettare che tale questione venga trattata quando si discuterà la legge delle ferrovie, attenderò anche io, ma il giorno in cui verrà questa discussione io

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DELL'8 MARZO 1875

non lo so precisare ancora, e forse l'onorevole ministro non lo sa nemmeno lui.

L'onorevole Di San Donato ha fatto poi un'ipotesi che io dovrei chiamare disgraziata, ha detto che forse quel giorno l'onorevole ministro dei lavori pubblici non sarebbe su quel banco; e se pure facesse una promessa, essa non avrebbe molta efficacia. Io domando perciò qualche cosa di più positivo. Pregherei l'onorevole ministro perchè, anche senza la discussione della legge sulle ferrovie, mandasse qualcheuno a visitare lo stato in cui si trovano quei fabbricati; egli che ha tanti ispettori ed ingegneri a sua disposizione, può togliersi la curiosità con poca spesa, e può benissimo fare perdere un giorno ad un suo dipendente e spendere quella giornata di paga per sapere in che stato si trova la stazione di Capua. Le ferrovie romane hanno avuto oggi in quest'Aula tanti rimproveri, che veramente potrebbe dirsi che hanno fatto il loro esame di coscienza; io, oltre all'esame di coscienza, desidererei che l'onorevole ministro dei lavori pubblici facesse fare loro anche un atto di penitenza.

PRESIDENTE. La parola spetta all'onorevole Manetti.

Voci. Non è presente.

PRESIDENTE. È iscritto in seguito l'onorevole Caranti.

Voci. La chiusura! la chiusura!

Altre voci. Parli! parli!

CARANTI. Alle raccomandazioni state fatte dall'onorevole Garelli debbo aggiungerne una vivissima mia all'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Dacchè si è posto mano alla costruzione della linea Mondovì-Bastia, il congiungimento di Mondovì con Cuneo è divenuta una vera necessità. (*Conversazioni*)

Se facesse mestieri domandare concorsi pecuniari, comprenderei tutta la gravità della cosa in questi momenti in cui non si vogliono nuove spese. Ma quella provincia non ha più bisogno di ricorrere a nuovi soccorsi governativi, dappoichè lo stanziamento già accordato basta, ed almeno ragionevolmente non se ne può pretendere altro maggiore. A rendere prontamente possibile la costruzione di quella linea, basta un'assicurazione che qualcuno ne assumerà l'esercizio.

Sa la Camera per esplicita dichiarazione precedente che, se non fu incluso il nome di Cuneo nella convenzione che assegnava all'Alta Italia l'esercizio, fu effetto di una vera dimenticanza, alla quale prego il signor ministro di voler rimediare, interponendo tutta la sua autorità a ciò. Si tratta di una linea che, secondo me, deve stare a cuore anche al Governo, perchè ha senza dubbio molta

importanza strategica, congiungendo il passo delle due Bormide con Cuneo; ma di questo io non debbo occuparmi. Ma, in nome di grandi interessi economici, raccomando all'onorevole ministro di voler fare quanto sta in lui perchè sia posto rimedio all'antica dimenticanza.

PRESIDENTE. L'onorevole Giudici vuol parlare su questo capitolo?

GIUDICI. Io desidero parlare sul capitolo che riguarda le strade ferrate.

PRESIDENTE. La parola spetta all'onorevole Lioy.

LIOY. Quando l'onorevole Di Sambuy citava alcuni importanti centri di commercio immolati alle prescrizioni del nuovo orario delle ferrovie, non seppi frenare il desiderio di aggiungere a quelli adottati dal mio collega un altro esempio, e chiesi la parola. Volevo rammentare all'onorevole ministro quanto col nuovo orario abbia sofferto il capoluogo di una provincia ove fiorisce nella vallata dell'Astico una fra le più cospicue capitali delle industrie del regno. Volevo raccomandargli Vicenza, che è appunto una delle vittime, Vicenza, che, avvezza a comunicare con Roma in 17 ore, ne impiega adesso ventidue!

Senonchè il mio vicino, l'onorevole Grossi (*Ilarità*), con l'esperienza parlamentare che tutti in lui onoriamo, mi avverte che non lice intrattenere la Camera sopra interessi puramente locali. Ond'io cedo al savio consiglio che mi auguro anzi sia ascoltato da tutte le parti di quest'Assemblea, e rinunzio alla parola, pago d'aver posto sott'occhi all'onorevole ministro il danno che colpisce una sì patriottica città, danno che sono sicuro ei verrà prontamente riparare. (*Bene!*)

TOSCANELLI. Vari oratori hanno parlato del modo col quale è esercitata la linea Genova-Pisa-Roma, ed il ministro ha detto che non si poteva accelerare l'orario a causa delle condizioni nelle quali si trova quella ferrovia. Ma l'anno decorso, rispondendo all'onorevole Terrigiani, disse che aveva già messo in disparte i mezzi per riattare quella linea, in modo che la percorrenza potesse essere molto più celere e più pronta...

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Non è vero.

TOSCANELLI... ma siccome l'amministrazione delle ferrovie romane è in mano dello Stato, e vi è sempre una certa attività nella rendita di quella rete ferroviaria, attività che l'onorevole ministro dei lavori pubblici spende come crede, in risarcimento di quelle linee; così non vi è nessun ostacolo che si impieghi la somma che è necessaria per mettere in buona condizione la ferrovia della quale ragiono, e che è una delle più importanti d'Italia.

Il ministro dei lavori pubblici ha fatto fare degli

studi su quest'argomento, e questi studi portano che, qualora la linea fosse compressata, e messa una traversa di più per ogni lunghezza di rotaia (il che importerebbe un dispendio inferiore ad un milione, ed in tre mesi, col reddito netto delle Romane, il ministro dei lavori pubblici ha un milione disponibile), allora su quella strada la percorrenza potrebbe giungere a 65 chilometri all'ora.

È notabile una circostanza molto importante, cioè che prima che vi fosse il treno diretto, il treno aveva un percorso di chilometri 37 20 all'ora; il treno diretto invece cammina meno, sebbene non si fermi a sette stazioni, come si fermava il treno ordinario, vale a dire invece di percorrere chilometri 37 20 all'ora, ne percorre soltanto 37 10. Ecco ciò che si è guadagnato col treno diretto e con sette stazioni che non hanno altrimenti il loro servizio ferroviario coi treni diretti.

Siccome sono stati fatti degli studi, e poichè vi sono i mezzi disponibili per codesta linea, la quale è una delle più importanti d'Italia, giacchè farà sì che la Lombardia, il Piemonte e il Genovesato, potranno, per dir così, con prontezza venire a Roma; poichè quando essa sarà in buone condizioni, in dieci ore si potrà venire da Genova a Roma; in 14 ore da Torino a Roma; in 15 ore da Milano a Roma; è certo che così facendo si turbano gravi interessi costituiti, gl'interessi cioè delle altre società, le quali vedrebbero scomparire la percorrenza sulle loro linee; è certo che debbonsi incontrare gravi difficoltà, ma io non dubito punto che l'onorevole ministro dei lavori pubblici, si persuaderà dell'importanza di questa questione per il movimento economico del nostro paese, e che vorrà ai vari oratori che hanno parlato ed a me, dirci qualcosa che realmente ci faccia sperare che sarà messa la linea in buone condizioni, senza aspettare le convenzioni ferroviarie, alle quali l'onorevole ministro dei lavori pubblici rimanda tutte le questioni relative alle ferrovie, perchè quelle convenzioni sono di là da venire, e non ne è prevedibile il risultato.

In una parola, siccome i lavori che occorrono per mettere in buone condizioni quella ferrovia sono importantissimi, siccome la somma che occorre è minima, e siccome questa somma si può ricavare dalle rendite che danno le ferrovie romane, ora amministrate in fatto dallo Stato, io non so comprendere perchè non vi si proceda, specialmente dopo le dichiarazioni fatte dall'onorevole ministro all'onorevole Torrigiani, le quali fecero concepire delle giuste speranze.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Io prego per prima cosa la Camera di considerare quale è la po-

sizione del ministro dei lavori pubblici per rispetto a tutte le questioni che si sono mosse dai diversi oratori che hanno preso la parola su quest'argomento. Riflettano, signori, trattarsi qui di un servizio pubblico sì, ma che non trovasi sotto la dipendenza direttissima, assoluta dello Stato. Questo servizio è affidato a società private, le quali hanno le loro convenzioni e capitolati col Governo, i loro diritti, i loro obblighi fissati da queste convenzioni.

Quando si pretende dal ministro dei lavori pubblici che dia conto di ogni minimo fatto, di ogni minimo inconveniente od abuso che succeda in queste amministrazioni, per dire il vero, a me pare che sia pretendere troppo. Ciò che bisogna pretendere dal ministro dei lavori pubblici, gli è che egli si giovi di tutti i mezzi che le leggi e le convenzioni gli danno per esigere che queste società facciano il loro dovere; e bisogna domandargli conto di ciò nei limiti tracciati dalle leggi e dalle convenzioni.

Ora, l'impressione nella quale io sono rimasto dopo i molti discorsi da me uditi, è stata questa, che parecchi oratori hanno dimenticato i limiti in cui i poteri del ministro sono racchiusi.

Fatta questa preliminare osservazione, passo a rispondere partitamente a ciascuno degli oratori.

Parlerò secondo l'ordine nel quale essi hanno preso la parola.

Il primo, se non erro, è stato l'onorevole Dall'Acqua, il quale mi ha fatto una raccomandazione circa la condizione in cui si trova la stazione di Mantova. Egli si è preoccupato specialmente della illuminazione scarsa ed insufficiente di quella stazione.

Ebbene, io prenderò informazione della cosa. Per dire il vero, non sono sceso ancora ad occuparmi financo della quantità di petrolio che si consuma nelle stazioni. Tuttavia sarà mia cura, se vi ha questo sconcio, di chiedere che esso sia corretto.

L'onorevole Negrotto poi merita una risposta più larga. Egli ha fatto sue le riflessioni generali dell'onorevole Manfrin, e di più ha aggiunti alcuni lamenti più particolareggiati intorno al servizio che oggi si fa tra Genova e Roma.

Rispondendo all'onorevole Negrotto, io intendo di rispondere ancora a parecchi oratori, come all'onorevole Torrigiani, all'onorevole Toscanelli, i quali hanno interloquuto intorno a questo servizio diretto tra Roma e Genova. Certamente questo servizio non è ancora quale deve essere, e non può essere ancora quello che deve essere. Bisogna notare che è istituito da poco, e sopra una strada non ancora compiuta interamente; vi mancano ancora molte opere di consolidamento.

Ma l'onorevole Negrotto, mi pare, ha richiamato

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DELL'8 MARZO 1875

principalmente l'attenzione della Camera su questo fatto: Come avviene, dice egli, che nel venire da Genova a Roma s'impiegano quattordici ore e mezzo, e nell'andare da Roma a Genova s'impiega un tempo maggiore? Questo mi pare sia stato il punto più culminante dei suoi lamenti.

Ebbene, io ho considerato più volte questo punto, e la spiegazione mi è parsa molto naturale. La differenza tra l'uno e l'altro viaggio, credo che sia di 50 minuti. Ora, come si perdono questi 50 minuti? Nel venire si parte da Genova di notte, alla mezza dopo la mezzanotte, e si giunge a Pisa alle 5 32 e poi a Roma alle 2 45 pomeridiane. Nell'andare si parte da Roma alle 8 15 del mattino e si arriva a Genova alle 11 20 pomeridiane. Ciò costituisce una differenza di 50 minuti fra l'andata ed il ritorno. Come si perdono questi 50 minuti? Si perdono essi in tal modo: nell'andata il treno è obbligato da Roma a Pisa, per ragioni di servizio locale, di toccare 4 o 5 stazioni che trascura nel venire. Perchè può trascurarle nel venire e non può trascurarle nello andare? Rispondo che se queste stazioni non sono toccate nell'andare, non c'è verso di provvedere al servizio: si dovrebbe istituire un altro treno apposito per i bisogni locali, e ora altro treno non si può istituire, perchè la società delle Romane non ha materiale sufficiente, nè io posso cavare il sangue da una rapa.

Di più, osservo che andando da Roma a Genova è necessario di fermarsi a Pisa per mangiare, necessità che non si verifica nel venire, perchè si arriva a Roma, come ho già detto, alle 2 45 pomeridiane.

Nello andare poi da Pisa a Genova la sera s'incontrano molti treni.

Il treno 38 parte da Pisa alle 5 55, e s'incrocia nella sua corsa con treni facoltativi e coi treni *omnibus* 209, 215, 213, e prende passo sul 212 alla stazione di Piazza Brignole. Ora, tutti questi incrociamenti portano necessariamente delle perdite di tempo per i rallentamenti di precauzione e per le fermate al punto degli incrociamenti. Al contrario, il treno che parte la notte alle 12 e mezzo da Genova arriva a Pisa senza nessun incontro, perchè dalle 12 e mezzo antimeridiane alle 5 32 non vi sono treni per via; queste spiegazioni dovrebbero persuadere l'onorevole Negrotto.

NEGROTTA. E da Genova a Milano?

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Mi si domanda del treno di Milano. Ma io non ho mutato nulla nel treno di Milano. Il servizio però è peggiorato; c'è lentezza; c'è fiacchezza, si dice. Ma, onorevole Negrotto, ha mai saputo prima che la società dell'Alta Italia sia stata condannata per contravvenzione a causa di ritardi? L'ha mai saputo? Io ve-

ramente non lo sapeva, ma nel secondo semestre 1873, ho trovato che gli erano state fatte parecchie contravvenzioni negli anni innanzi, che non erano mai state giudicate; io le feci giudicare, e la società fu condannata. Nel corso del 1874 ha avuto 59 processi, e venne condannata 23 volte.

BROGLIO. Poche!

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Sarà poco, ma è qualche cosa (*ilarità*) che finora non era accaduto.

Vengo ad un tema più grato; rispondo all'onorevole Garelli, che mi ha interrogato sopra due argomenti, uno dei quali concerne la costruzione della linea Bra-Carmagnola. Egli ricorderà la dichiarazione che feci l'anno passato in proposito. Dissi che mi sarei adoperato in tutti i modi per venire ad una conclusione di questo affare. Accettai anche l'invito fattomi dall'onorevole Spantigati di studiare la questione sotto un punto di vista da lui accennato, cioè che si sarebbe potuto obbligare la società ad assumere l'esercizio di questo tronco; e questo studio è stato fatto. Il Consiglio di Stato se ne è occupato, ma la conclusione è stata che noi non abbiamo diritto di obbligare la società ad assumere l'esercizio di questa strada.

Ebbene, io ho fatto altre pratiche colla società per vedere di persuaderla; ma la società propone condizioni che io credo inaccettabili, per essere onerosissime allo Stato. Stando così le cose, che si ha da fare?

Possiamo noi ordinare la costruzione di questo tronco di strada, quando non abbiamo diritto di obbligare la società dell'Alta Italia ad esercitarla? Di che utilità sarebbe la costruzione di questo tronco? Non vi sarebbe altra utilità che di avere un passaggio diretto da Savona a Torino; ma se noi dobbiamo inframmettere alle due parti esercitate dalla società dell'Alta Italia un'altra piccola società che eserciti questo tronco, il vantaggio sarebbe assolutamente nullo: anzi ne risulterebbe danno, poichè la spesa non avrebbe compenso.

L'onorevole Garelli mi ha raccomandato che interponga tutta l'autorità del Governo per persuadere la società dell'Alta Italia di assumere l'esercizio della ferrovia da Mondovì a Cuneo poichè essa ritiene che, secondo le convenzioni esistenti, non sia obbligata ad assumere questo esercizio. E veramente nel leggere le convenzioni esistenti rincresce di vederci talvolta alcune lacune inesplicabili, se non si sapesse come queste convenzioni s'iansi fatte nella furia degli avvenimenti politici ed economici che si svolsero in Italia in questi ultimi 15 anni.

Mentre il Governo prometteva un sussidio per la costruzione di una ferrovia da Bastia o Carrù a Cuneo passando per Mondovì, colla legge che ap-

provava la convenzione del 30 giugno 1864 colla società dell'Alta Italia si obbligava poi la società ad assumere l'esercizio della ferrovia soltanto da Bastia a Mondovì, dimenticando il resto. Cosicchè la parola Cuneo, nella clausola che esprime quest'obbligo, rimase nella penna. La società si fa forte di questa dimenticanza, e dichiara di essere aliena dall'assumere l'esercizio del prolungamento della ferrovia da Mondovì a Cuneo qualora fosse costruito.

Io, a questo proposito, non posso che ringraziare l'onorevole Garelli della fiducia che ha che io saprò adoperare tutti i mezzi per esercitare qualche influenza in tale questione; ma quale possa essere l'esito degli uffici miei e delle mie pratiche, io non saprei qui garantirlo.

Dopo l'onorevole Garelli viene l'onorevole Di San Donato, il quale mi fa una raccomandazione molto giusta. Non è già che io non mi sia preoccupato della condizione degli orari delle ferrovie napoletane. L'onorevole Di San Donato potrà far fede se fino a questo anno gli orari delle ferrovie napoletane fossero abbastanza considerati. Quest'anno però un miglioramento grande si è ottenuto: si è avuto un treno diretto da Napoli fino a Lecce che non c'era stato mai. Questo treno diretto è in coincidenza col treno di Roma, onde il viaggio da Napoli o Roma a Lecce, anzi ad Otranto, si è abbreviato.

Resta la ferrovia Roma-Napoli. Certo il tempo che ora s'impiega da Roma a Napoli è soverchio: otto ore e mezzo per fare 260 chilometri sono troppe. Ma è da considerare che la ferrovia Roma-Napoli non è tutta buona. Ve ne è una parte da dover sistemare da capo; le traverse non sono tutte abbastanza solide e sicure, e l'armamento non è tutto rinnovato. Finchè questo non si faccia, sarebbe un rischio l'aumentare la velocità attuale.

Ma vi è di più. Siccome questa ferrovia è in mano di una società stremata di forze, così, se si volessero nei treni diretti sopprimere molte fermate a stazioni secondarie, bisognerebbe istituire dei treni secondari per il servizio locale, ed ogni istituzione di treni, per soddisfare il servizio locale, richiede un materiale di cui la società non può disporre.

Queste sono le ragioni che mi hanno trattenuto dall'esigere che l'orario tra Napoli e Roma sia fin d'ora migliorato.

Segue poi l'onorevole Torrigiani, ma, dopo le osservazioni dirette all'onorevole Negrotto, credo che egli non si dorrà se non mi intrattengo maggiormente sull'argomento da lui trattato.

Qualora, sotto il peso di tutte le dimande che mi furono indirizzate, avessi dimenticato una domanda

sua, lo pregherei di avvertimene, perchè, ripeto, sono qui per dargli tutte le informazioni che posso.

TORRIGIANI. Pistoia-Pisa.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Lo ringrazio. Ha ragione.

Quando fu fatto l'orario da Roma a Genova, non mi sfuggì la possibilità di congiungere i treni provenienti dalla parte di Bologna, per mezzo della ferrovia Pistoia-Pisa, al treno di Pisa-Roma. Ma si trovò una difficoltà pel momento insuperabile; una differenza di tempo. Questa differenza si sarebbe potuto rimuovere, ma a Roma si sarebbe giunti più tardi. Ora importava di giungere qui al più presto.

Ringrazio l'onorevole Di Sambuy della giustizia fatta agli sforzi miei per migliorare il servizio ferroviario.

Le osservazioni poi da lui aggiunte intorno ai miglioramenti che si possono introdurre ancora in questo servizio sono giuste. Egli sa che io non ho mancato di portare già la mia attenzione sui punti ai quali ha accennato; e quando il tronco ultimamente aperto da Spezia a Sestri sarà un po' più consolidato, e fra qualche mese avremo il tronco Tuoro-Chiusi (ed io gli dirò or ora perchè parlo del tronco Tuoro-Chiusi), allora io confido che parecchi degli inconvenienti saranno rimossi. Ora non sarebbe possibile.

Ecco qual è l'importanza di questo tronco Tuoro-Chiusi nell'orario della ferrovia ligure.

La Camera non può non intendere che un servizio da Roma a Genova deve essere anche collegato a Pisa con Firenze, la quale è una città da non rimanere senza comunicazione diretta con Genova, onde il servizio anche oggi è ordinato per modo che i treni si trovino in coincidenza a Pisa con quelli per Firenze.

Il giorno in cui sarà aperto il tronco Tuoro-Chiusi, di necessità le ferrovie romane dovranno alterare tutto l'insieme del proprio orario, perchè questa scorciatoia abbreviando di tanto il viaggio da Roma a Firenze, porta con sè una variazione in tutte le coincidenze dei treni toscani, e per conseguenza bisogna mutare anche la coincidenza a Pisa con i treni Genova-Roma.

Ora, stante questa prossima apertura del tronco Tuoro-Chiusi, io mi sono detto che, se anche fosse possibile fare oggi un miglioramento nell'orario dei treni Roma-Genova, bisognerebbe astenersene, per non mutare ogni mese, perchè queste mutazioni non sono senza inconvenienti. Ma potrei ora mutare l'orario Genova-Roma?

Come ho detto, la Maremmana si trova in cattive condizioni; la strada Sestri-Spezia non è ancora

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DELL'8 MARZO 1875

abbastanza consolidata; i ponti metallici tra Massa e Pisa non sono abbastanza larghi da poter passarvi i vagoni dell'Alta Italia provenienti da Milano e da Torino, ed è necessario prima di riformare questi ponti.

Ora, questo lavoro è già stato ordinato ed è in punto di cominciare, onde spero che tra due o tre mesi, e forse prima, sarà compiuto.

Quando tutto ciò sarà fatto, vi sarà modo di tenere conto delle raccomandazioni dell'onorevole Di Sambuy, ed io confido che qualche miglioramento otterremo.

L'onorevole Cagnola ha intrattenuto la Camera sulla costruzione della ferrovia Coccaglio-Treviglio, ed io ho sentito con piacere che la Commissione del bilancio intenda di fare una relazione sopra tale questione, e con ciò essa mi renderà un favore, aiutandomi a risolvere un problema dove sono implicati interessi opposti e importantissimi, che si accheteranno innanzi all'autorità della Camera.

Io non ho avuto la fortuna di sentire il discorso dell'onorevole Cagnola, perchè, mentre egli ha parlato, ho dovuto assentarmi per poco da quest'Aula, ma sono sicuro che egli avrà fatto l'esposizione precisa e vera delle cose, da non avere bisogno di alcuna correzione. A quest'ora la strada sarebbe fatta, se il contrasto degli'interessi che vi s'incontrano non fosse stato tale da costringere il Ministero a ritardare una risoluzione. Ora però siamo giunti ad un punto che una risoluzione deve prendersi, e questa io prometto alla Camera sarà presa subito dopo finita la discussione del mio bilancio. (Bravo! a destra)

La società aveva presentato un progetto di linea diretta. Io pretesi un avvicinamento alla città di Chiari e con ciò approvai il progetto. La società non accettò questo decreto del Governo, anzi l'impugnò e minacciò un giudizio d'arbitri, dichiarava che questo decreto era contrario alle convenzioni esistenti.

Essa si fece quindi a presentare contemporaneamente un altro progetto che si scostava affatto dal testo delle convenzioni vigenti. Le cose erano così, quando cominciò quell'agitazione da parte dei municipi interessati.

Io ho sottoposto la questione al Consiglio delle strade ferrate; so che il relatore è pronto a riferirne al Consiglio e non passerà quindi guari tempo che la questione sarà risolta.

All'onorevole De Renzis non potrei dire altro se non quello che dissi all'onorevole Comin.

Ma egli vorrebbe che io aggiungessi qualche cosa di più. Egli dice: se le convenzioni non sono approvate, la stazione di Capua rimarrà così? Io non

so come rimarrà. So però che l'unica via per migliorare quelle stazioni è di procurare il danaro necessario per migliorarle. Ma siccome la società a cui appartengono danaro non ha, così se non troviamo altra via, questo miglioramento non si farà.

L'onorevole Toscanelli è alla coda. (*Si ride*)

Egli mi domanda: perchè non migliorate l'armamento della strada maremmana anche prima che le convenzioni siano approvate? Questo è il sugo del suo discorso. Le Romane, secondo lui, ora che non pagano i loro debiti, hanno un certo fondo disponibile che potrebbe servire a rifare l'armamento della Maremmana. Ma per rifare l'armamento della Maremmana ci vuole una somma molto superiore a quella che crede l'onorevole Toscanelli.

Quest'anno la somma, di cui poteva disporre la società delle Romane, in parte è stata destinata all'acquisto di locomotive, ed in parte a quello di rotaie pei bisogni dell'ordinaria manutenzione, senza di che si correrebbe il rischio di fuorviare, direi, ad ogni piè sospinto. Sono stati destinati due milioni e trecento mila lire circa per compera di rotaie.

Ma non ci è solamente la ferrovia della Maremmana da rifare; ci è tutta la rete da mantenere; e se la somma di cui la società poteva disporre fosse stata impiegata tutta per una rifazione generale della strada maremmana, avremmo rifatta questa, ma saremmo rimasti con tutte le altre linee in cattivo stato di manutenzione.

Per queste ragioni io non avrei potuto imporre alla società d'impiegare sopra la Maremmana la somma della quale essa poteva disporre per l'acquisto di rotaie e di locomotive necessarie per il servizio generale.

Ma vi è di più. Quando avrete rinnovato l'armamento della Maremmana credete d'aver risolto il problema di un viaggio più celere da Roma a Genova? Non l'avrete risolto, perchè non è solamente l'armamento che manca sulla strada delle Maremmane; mancano i caselli di guardia, mancano molte altre cose senza di cui i treni notturni non possono correre con sicurezza.

Dunque è necessario, se si vuole un vero e regolare servizio, attendere di avere i mezzi per rinnovare l'armamento e per fare gli altri lavori che mancano su quella linea.

All'onorevole Liroy sono grato di avermi risparmiato il fiato che mi resta, dichiarando di rimettersi a me per procurare che il torto ricevuto da Vicenza nella compilazione dell'ultimo orario sia riparato.

NEGROTTI. L'onorevole ministro dei lavori pubblici, per essere più breve e credo anche per non avere buone ragioni da rispondermi, ha creduto

bene di saltare a piè pari la questione delle comunicazioni ferroviarie tra Genova e Milano, e Genova-Milano e Venezia.

Faccio nuovamente osservare alla Camera come sianvi 45 chilometri di differenza in meno, se da Genova per andare a Venezia si seguisse la via Novi-Tortona-Voghera-Milano, invece della via Genova-Alessandria-Bologna-Padova, che attualmente si deve percorrere da chi vuole servirsi di un convoglio diretto.

In secondo luogo poi debbo notare all'onorevole ministro che, relativamente alla questione della linea da Genova a Roma per la Maremmana, non ho mai preteso che si dovesse percorrere quella linea con una maggiore velocità; io diceva soltanto che basterebbe non fermarsi in tutte le stazioni di quella linea per guadagnare due ore circa sull'intero percorso.

Finalmente un'altra questione abbastanza grave io rappresentava all'onorevole ministro, e su questa egli nemmeno mi ha risposto.

Io gli diceva che le merci a piccola velocità in partenza da Genova si fanno passare sulla linea Bologna-Pistoia-Pisa, invece di farle transitare direttamente da Genova-Spezia a Pisa, tronco che è aperto dal 24 di ottobre, facendosi così percorrere alle medesime un tratto di 483 chilometri invece di 168.

Or bene; a questa domanda, che parmi interessi altamente il commercio, l'onorevole ministro che cosa ha risposto?

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Scusi! Risponderò.

NEGROTTA. L'onorevole ministro dovrebbe ricordarsi che quanto io ora gli raccomando gli è già stato ordinato con un ordine del giorno dalla Camera, ordine del giorno che venne accettato dal ministro che allora presiedeva ai lavori pubblici, come venne bene accolto, a nome della Commissione generale del bilancio, dall'onorevole suo relatore, che era allora l'onorevole Depretis, e poichè egli ha risposto con tanta vivacità che egli non poteva soddisfare il mio desiderio, io credo potergli dire che non farebbero male, tanto egli quanto i suoi colleghi, a cercare in biblioteca un certo volume, dove vi sono riuniti tutti gli ordini del giorno della Camera, e tenerlo sul tavolo nel loro gabinetto per farne tesoro.

Io non credo che gli onorevoli ministri non vengano mostrarsi ossequenti agli ordini del giorno della Camera, e così, quando avranno quel volume dinanzi agli occhi, meglio se ne ricorderanno.

L'onorevole ministro sappia che non è un favore che io gli chiedo, perocchè non trattasi che di eseguire la legge.

E se egli farà quello che la legge prescrive, nel rendere un utile servizio al commercio ed alle popolazioni, si mostrerà anche ossequente alle deliberazioni della Camera.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Sormani-Moretti.

TORRIGIANI. L'ho domandata io prima la parola.

PRESIDENTE. Se l'avessi udito, gliel'avrei data prima.

SORMANI-MORETTI. Stante l'ora tarda, io pregherei la Camera di rimandare a domani la discussione.

PRESIDENTE. Ma allora, onorevole Sormani-Moretti, con tutti questi prolungamenti, alla fine di agosto non avremo ancora finito questo bilancio. È impossibile: non si è quasi votato che un capitolo in tutta la seduta.

SORMANI-MORETTI. Io mi compiaccio di rendere giustizia al ministro per la cortesia con cui ha risposto a tutti i singoli oratori; ma in pari tempo sembrami opportuno osservargli che egli dimenticò di dichiarare se aderisce o no alle idee espresse con tanta saviezza dalla Commissione del bilancio nella sua relazione. Ed è precisamente ciò che io aspettavo da parte mia, e quindi ora desidererei avere spiegazioni dal signor ministro.

Il signor ministro, nel cominciare a rispondere alle molte rimostranze fattegli oggi in questa Camera, ha detto: ma voi non tenete conto abbastanza della posizione in cui è il ministro, posizione la quale dipende da convenzioni speciali e dalle leggi esistenti.

Ad una tale considerazione mi permetterò di contrapporre: che alle eventuali lacune delle leggi si può rimediare presentando degli appositi progetti di leggi, onde correggere i difetti riconosciuti nelle leggi esistenti, e che agli svantaggiosi patti delle passate convenzioni colle società ferroviarie si può pure rimediare, stabilendo con queste nuovi accordi, lo che è tanto più facile quando, come nelle circostanze attuali, si stanno per l'appunto concludendo nuovi contratti o convenzioni speciali, o si meditano e combinano novelle transazioni colle società stesse.

Le osservazioni fatte dagli oratori che mi hanno preceduto, se giuste, possono benissimo pertanto venire opportune.

E che siano in gran parte giuste, il ministro non potè in fondo negarlo.

Certamente dell'inconvenienti nel servizio ferroviario ne esistono ancora, e non pochi. Alcuni, è vero, sono già stati tolti, e mi piace di constatarlo io stesso, poichè altra volta ebbi l'onore di richiamare l'attenzione della Camera su questo argomento. Ma se godo di rendere giustizia all'ammini-

strazione dei lavori pubblici, e di riconoscere in ispeciale guisa quanto ha fatto personalmente l'attuale ministro dei lavori pubblici, pur tuttavia degl'inconvenienti, ripeto, ve ne sono ancora, non giova negarlo, e non pochi, e vale la pena procurare almeno di diminuirli, se non è possibile di torli via tutti.

I più degli oratori che mi hanno preceduto hanno parlato dei treni internazionali, dei treni diretti e delle coincidenze pei servizi postali e dei viaggiatori, dirò così, di lungo corso. Certamente si possono fare altri miglioramenti ancora per questi servizi di primo ordine, e si faranno naturalmente coll'apertura o consolidamento delle recenti linee e dei nuovi tronchi tuttora in costruzione; ma vi sono molti altri inconvenienti a cui bisogna pure ovviare, ed ai quali finora poco o nulla si pensò, per ciò che concerne il servizio dei treni *omnibus*, i quali servono più specialmente alle comunicazioni tra i paesi vicini, al disimpegno degli affari quotidiani, ai mercati, ai traffici minuti, e quindi agli operai ed ai commercianti, pei quali il tempo non è meno prezioso che lo sia pei viaggiatori a lungo corso di prima o di seconda classe. Vi è, per esempio, un treno che parte dal Friuli la mattina, ed arriva a Verona cinque minuti dopo che è partito il treno che da Verona va a Mantova, e di là prosegue per Modena e per altre parti d'Italia. Il treno del Friuli giunge a Verona alle ore 1 e 20, ed il treno per Mantova parte alle ore 1 e 15. Veda il signor ministro, veda la Camera che vi è una piccolissima differenza, una differenza di soli cinque minuti, alla quale si potrebbe rimediare agevolmente, e rimediare si deve, non potendo avere, per farla sparire, nessuna seria obiezione o difficoltà di servizio, mentre quella mancanza di coincidenza per cinque minuti fa perdere a molti, parecchie ore della giornata, e per di più fa perdere poi la possibilità di ulteriori coincidenze con treni diretti, e quindi ha conseguenze di ancora maggiore perditempo e danni.

Questo lo cito semplicemente a titolo di esempio, e mi limito a questo, sia per l'ora tarda, sia per non tediare la Camera, sia perchè mio assunto non è di ricordare casi speciali, ma d'accennare a che v'è da esaminare, da studiare e da correggere molti inconvenienti che si verificano negli orari in vigore per le coincidenze fra le linee secondarie e le principali. A queste coincidenze negli incroci delle linee non badò finora gran che il Ministero, malgrado i lagni e ricorsi che s'ebbe; e, come accenna la relazione della Commissione, forse della dimenticanza del Ministero, preoccupato delle linee principali e delle più importanti comunicazioni, approfittarono le società, per ragioni speciali del loro privato

interesse, per preferire, poniam caso, una linea meno breve la quale non ha garanzie, ad altre che hanno garanzia governativa, o per favorire questa o quella località, o per assecondare le viste ed i rapporti che vuole avere con l'una, piuttosto che con l'altra società consorella.

Vi sono delle linee, come, per esempio, quella di Pisa-Pistoia di cui vi parlava testè l'onorevole Torrigiani, nella quale dovrebbe per verità riordinarsi tutto il servizio onde completarlo e metterlo non solo in coincidenza con quei treni maggiori e diretti ai quali soli faceva cenno il ministro nella sua risposta all'onorevole Torrigiani, ma anche coi treni minori, sicchè Lucca con Firenze e con altre parecchie vicine località fosse congiunta con orari di arrivi e partenze meno incomodi ed assurdi.

Se l'onorevole ministro vorrà fermare un momento la sua attenzione sulle necessità anche locali di quei paesi, troverà che nella linea Pisa-Pistoia vi è molto da fare, così come altresì nelle linee: Siena-Asciano-Grosseto; Siena-Orte-Roma; Mantova-Cremona; Cremona-Brescia, e sopra quasi tutte le minori linee ed i tronchi secondari.

Se osserva e medita gli orari di quelle linee, vedrà il ministro come si potrebbero raggiungere, con non tanta difficoltà, miglioramenti utilissimi al pubblico servizio.

E non è già solo sopra l'orario dei treni dei viaggiatori che vale la pena di richiamare l'attenzione del ministro, ma v'è anche la questione della spedizione, del viaggio e dell'arrivo delle merci, le quali so che in alcune stazioni delle linee romane vengono talvolta persino rifiutate.

Ma, mi dirà qui l'onorevole ministro, che la società delle Romane manca di materiale mobile e che non si può cavare sangue da una rapa. Questo io posso dire: sapevamcelo, ed infatti io lo dissi da un pezzo, quand'anche molti lo negavano; ma ciò che io non sapeva allora ed ora so, egli è che sopra la linea delle Romane vi sono stati persino industriali i quali hanno offerto di provvedere e mantenere a loro proprie spese il materiale mobile necessario per trasportare quelle merci che erano ruscate e neanche questo espediente fu accettato!

Delle rimostranze giuste sui servizi ferroviari ve ne sono molte altre ancora.

Vi sono, tra gli altri, i lagni presentati con una petizione alla Camera in questi scorsi giorni, dalla città di Livorno, riferentesi al servizio delle merci di quel porto importantissimo pel suo commercio con l'alta Italia, attesochè malgrado la breve distanza che vi ha fra Pisa e Livorno, non essendovi nella stazione di Livorno un apposito ufficio della società dell'Alta Italia, le merci non sono colà nè

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DELL'8 MARZO 1875

recapitate a domicilio, e sia inviandovele, sia ricevendole colà per spedirle oltre Appennino non si vuole tener conto dei chilometri da Livorno a Pisa, nel computo dello sconto d'abbuono che si suol fare oltre una data lunghezza di percorso.

Ma io accenno di volo a tutte queste cose soltanto come ad alcuni punti sui quali sarebbe davvero opportuno che si fermasse l'attenzione del ministro, distratto od assorbito quasi esclusivamente dai reclami fatti sopra il servizio dei treni diretti ed internazionali.

Vi sono anche le coincidenze ed i percorsi viziosi che si fanno talvolta fare ai bagagli dei viaggiatori, e parecchi altri minori ma non indifferenti servizi su cui potrei dire molte cose curiose, svelando molti inconvenienti ed abusi, ai quali dovrebbero e potrebbero rimediare, per avventura, colle attuali leggi. Che se poi a questi e ad altri inconvenienti e convenzioni colle società non si potesse porre rimedio, e perchè, dico io, non si può cogliere, per riempire qualsiasi lacuna, l'opportunità delle convenzioni ferroviarie che stanno per concludersi e sancirsi, e delle questioni che si trattano e successive transazioni che si faranno e del necessario, indispensabile successivo riordinamento dei servizi tutti delle strade ferrate?

Io credo fermamente dal canto mio che una delle cose a cui deve attendere con cura specialissima il Ministero è quella di assicurare il servizio cumulativo e di fare in modo che le società sieno obbligate ad intendersi e mettersi fra loro d'accordo, sicchè il pubblico servizio non abbia come ora a risentirsi e soffrire per le contrarietà e per le gelosie e per le gare che fra loro esistono.

Circa al modo di organizzare e di rendere obbligatorio tale servizio cumulativo, senza ricordare le proposte che furono ventilate da una Commissione speciale di cui ebbi l'onore di far parte; senza rammentare quello che altre volte propose alla Camera il compianto deputato Valerio, mi riferirò a quanto fu fatto e si fa presso altre nazioni, e quanto si fece e si cerca fare per prendere le intelligenze ed assicurare i servizi cumulativi internazionali.

E se il ministro mi dicesse come taluno dei suoi antecessori parvemi obbiettasse altra volta che a questo accordo pel servizio cumulativo, le società non si possono obbligare, risponderai: approfitti egli delle opportunità vicine per obbligarle, per vincolarle a ciò che è di somma necessità pel pubblico servizio.

Concluderò rinnovandogli ora categoricamente la domanda da cui presi le mosse a parlare, se, cioè, si accosta egli ed aderisce alle idee che sono state su questo argomento del servizio ferroviario espresse

nella sua relazione dalla Commissione del bilancio, le quali idee mi pare si riassumano in queste due: 1° d'invitare il ministro a vedere se l'autorità dei commissari è o no sufficiente, e se non occorra per avvalorarla un apposito progetto di legge; 2° d'invitare il ministro ad esaminare ancora più completamente ed a provvedere conseguentemente a tutte quelle questioni di coincidenze, di ritardi e di deviazioni, le quali, come con alcuni cenni cercai provare, richiedono, per verità, tuttavia le sue cure solerti.

TOSCANELLI. L'onorevole ministro dei lavori pubblici mi ha collocato alla retroguardia degli oratori...

Voci. Alla coda! (*ilarità*)

TOSCANELLI... che hanno parlato su questo capitolo, ed io ne lo ringrazio, chè la retroguardia è sempre il corpo più scelto, il corpo più coraggioso.

Quanto alla spesa, il ministro ha impugnato che fosse quale l'indieava. Ma io non me la sono cavata dalla testa; lo so dalle persone stesse che hanno eseguita la stima, per ordine del commissario regio, delle ferrovie romane. Il ministro non se ne rammenterà; ma c'è una perizia ad esso inviata, dalla quale risulta che, per aumentare una traversa nella lunghezza di ciascuna rotaia, e per compressare la strada, basta la somma di un milione.

L'onorevole ministro ha descritto la strada in pessimo stato, ed invece le traverse attuali sono buonissime, ed in buono stato è il piano stradale. Le rotaie soltanto sono alquanto leggiere per resistere alla spinta dei treni celeri e delle grosse macchine che ci vogliono coi treni celeri. Ed è questo il motivo per cui nel progetto, anzichè di cambiare le rotaie, si proponeva, fra una traversa e l'altra, di metterne una di più.

Il ministro ha aggiunto qualche cosa di più. Ha detto: non ci sono i mezzi. Mi permetta di dirgli che a me sembra che egli si trovi in un'aperta contraddizione, perchè, studiando il disegno di legge delle convenzioni ferroviarie, vi è una forte cifra di milioni di reddito netto che ha la società romana, prelevate le spese di ordinaria manutenzione. Oggi il ministro dice: tutti i redditi vanno per l'ordinaria manutenzione; allora sparisce il reddito netto.

Dunque, una delle due: o non è vero che ci sia questo reddito netto, e allora sarà esattissima la risposta che io ho avuto oggi; o vi è un reddito netto, e siccome si tratta di un caso di una suprema importanza, perchè la Lombardia, il Piemonte, il Genovesato e tutta l'Italia che si trova dal lato del mezzogiorno potrebbe in un piccolissimo spazio di tempo venire a Roma; e quando fosse in buone condizioni la linea della quale ragioniamo, appunto il treno celere, a cui hanno accennato vari oratori,

Pistoia-Pisa ed anche Firenze-Pisa, potrebbe essere utilissimo, qualora non vi fossero degli orari che artificialmente creano uno stato diverso di cose. Con percorsi veramente razionali, la linea delle maremme è la linea più importante d'Italia, e che più di ogni altra lavorerebbe.

Finalmente il ministro ha detto: ma le stazioni non sono in buona condizione. La costruzione delle stazioni è una cosa importante, quando i treni devono fare delle manovre, ma allorchè vanno sempre a diretto, la stazione vuol dire poco, e non sarebbe nulla se non ci fosse stazione nel luogo dove si prende acqua, e si dà l'unto alle ruote.

Dunque, in verità, non dovendo questo treno diretto fare alcuna manovra, o voltata, se non che nella stazione di Civitavecchia, la quale è in buone condizioni, avendo di più detto il ministro l'anno scorso che aveva la maniera di trovare le somme disponibili all'onorevole Torrigiani...

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Non è vero!

TOSCANELLI... e che aveva già pensato a questo. Francamente, io mi rallegro di vedere che ci ha pensato, perchè, se ciò non fosse, non avrebbe incaricato gl'ingegneri delle ferrovie romane di fare gli studi necessari per vedere di mettere in buone condizioni questa linea.

Dunque a me pare, per tutte queste ragioni, che potrebbe farsi qualche cosa, ed io che conosco troppo la solerzia del ministro dei lavori pubblici, ed i vantaggi che ha apportati in molti rami del servizio ferroviario, non dubito punto che se ne occuperà, e che anche l'armamento ed il servizio sulla linea Genova-Pisa-Roma finirà per essere migliorato; molto più che ci sono tali e tanti interessi, che è nella forza delle cose che questo debba accadere, senza attendere la linea Tuoro-Chiusi, che, per connettercela con la presente questione, bisogna proprio trattarla da un punto di vista che a me piace di saltare a piè pari.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Ora comincio dall'onorevole Toscanelli, e lo metto alla testa.

L'onorevole Toscanelli, sottile, ma non esatto, secondo il suo solito, ha notato una specie di contraddizione nella quale io sarei incorso dicendo da una parte che il prodotto netto della società delle Romane sia di 7 milioni, e dall'altra che, tolte le spese di esercizio, le casse della società delle Romane rimangono vuote.

L'onorevole Toscanelli ha quindi concluso: dunque, se le casse sono vuote, il prodotto netto non c'è; dunque il ministro ha detto cosa non vera.

Ebbene, io ho detto cosa vera, e il ragionamento dell'onorevole Toscanelli non sta, perchè poggia sopra dati inesatti.

Se l'onorevole Toscanelli sapesse che la società delle Romane ha bisogno di spendere quei 7 milioni, non per le spese di esercizio, ma per le spese di riparazione della strada, perchè se la strada non si ripara l'esercizio non è possibile, egli non si meraviglierebbe che questi 7 milioni nelle casse della società non vi sieno.

Infatti consta, come la Commissione delle ferrovie sa, che fino a quest'anno la società delle Romane ha fatto sopra i prodotti netti dal 1871 in poi 17 milioni di lavori di riparazioni e di nuove costruzioni sulle sue linee. Questi 17 milioni rientrano in quei 50 milioni stimati necessari dalla Commissione d'inchiesta, che indicò tutti i lavori che rimanevano a fare, perchè le linee delle Romane si potessero ritenere in istato di ordinaria manutenzione.

Quanto poi al calcolo che egli ha fatto della spesa che occorre per rinnovare l'armamento della maremma esso è del tutto erroneo. Sono 337 chilometri da Roma a Livorno; se si vuole rinnovare l'armamento, calcolate quanto meno volete al chilometro (quanto, per esempio, noi abbiamo convenuto di dare alle Meridionali, cioè 21,000 lire a chilometro) 21,000 lire per 337 chilometri mi danno una somma di lire 7,077,000. Ora dunque non mi si venga a dire che si rifà l'armamento della Maremmana con un milione.

TOSCANELLI. Non ho detto questo, ho detto accomodare.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Non è questione di accomodare; se si vuole treni celeri bisogna assolutamente rinnovare le rotaie, perchè le rotaie attuali sono del peso di circa 28 chilogrammi per metro corrente.

Ora, treni celeri con macchine pesanti, come ci vogliono per avere treni celeri, non possono farsi sicuramente sopra rotaie che non pesino 36 chilogrammi per metro corrente.

L'onorevole Sormani-Moretti mi domanda se io aderisco alle idee della Commissione del bilancio.

La Commissione del bilancio non ha fatto nessuna proposta, per conseguenza io non so cosa significhi aderire alle idee sue.

Io posso tener conto delle osservazioni della Commissione del bilancio, nei limiti in cui credo che esse sieno giuste; se la Commissione del bilancio, come ne avrebbe il diritto, mi formulasse qui una proposta precisa, io avrei l'obbligo di dichiarare se l'accetto, e fin dove l'accetto. Ma essa si è ristretta a fare nel bilancio delle osservazioni, e queste osservazioni non possono essere un soggetto di utile discussione. Ma l'onorevole Sormani-Moretti toccò il punto del commissariato...

SORMANI-MORETTI. È nella relazione del bilancio.

SESSIONE DEL 1874-75 — DISCUSSIONI — TORNATA DELL'8 MARZO 1875

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Lo so, è nella relazione. Io trovai al mio Ministero un lavoro sopra il commissariato, al quale credo l'onorevole Sormani-Moretti abbia preso parte. Io mi giovai di molte idee contenute in quel lavoro per dare autorità al commissariato più di quanto gliene aveva attribuita l'ordinamento precedente, stabilito dai regolamenti del 1862. L'onorevole Sormani-Moretti deve avere veduto nel regolamento 31 ottobre 1873 che il commissariato ha acquistato molto maggiore importanza di quella che aveva prima. Però al di là di così io non poteva andare, perchè avrei urtato manifestamente nella legge.

Se l'onorevole Sormani-Moretti ricorda il testo dell'articolo 287 della legge dei lavori pubblici, vedrà che le attribuzioni dei commissari si riducono ad una mera sorveglianza, ma che l'autorità dispositiva è tutta raccolta nelle mani del Governo. Non dimeno io ebbi in mente di estendere le loro facoltà fino a quell'ultimo limite che la legge mi consentiva.

Il Consiglio di Stato si mostrò assolutamente contrario a quest'estensione di facoltà nei commissari accreditati presso le diverse società. Una ragione addotta dal Consiglio di Stato mi fece molto senso. Il Consiglio di Stato mi disse: ma badate, se voi rendete così indipendenti i commissari dal Ministero, voi rischiate di avere questioni con le società ferroviarie; questioni le quali possono impegnare lo Stato in conseguenze serie. Quando un commissario ha fatto un atto grave senza autorizzazione del ministro, e quest'atto può recare un pregiudizio ad una società, questa non chiederà conto delle conseguenze al commissario, ma al Governo; ond'è prudente che il Ministero, massime nelle gravi questioni, mantenga intera l'autorità che il Governo ha sulle società ferroviarie nelle sue mani, e non la distribuisca a dei commissari.

A me parvero queste considerazioni del Consiglio di Stato molto gravi, e perciò tenni l'autorità dei commissari nei limiti dentro i quali è stabilita dal regolamento del 1873.

Quanto poi ai lamenti di cui la Commissione del bilancio si è fatta eco per qualche inconveniente del servizio ferroviario, io per primo riconosco che non è perfetto; ma questo servizio non è solo imperfetto in Italia; esso lo è pure in altri paesi.

Io ho letto nel *Times* delle cose riguardo al ser-

vizio ferroviario inglese da far rizzare i capelli. Del resto, colà si lamentano, sebbene siano trattati molto meglio di noi, perchè resta sempre qualche cosa di meglio da desiderare. Noi ci lamentiamo, e forse molto più a ragione, perchè siamo più lontani dall'averne un servizio così ben fatto come in Inghilterra.

Ad ogni modo, se col segnalare questi inconvenienti si esprime il desiderio che dei miglioramenti si procurino, io non ho per canto mio da contraddire.

Queste sono le spiegazioni che io posso dare all'onorevole Sormani-Moretti.

PRESIDENTE. L'onorevole relatore ha facoltà di parlare.

Voci. A domani! (*Movimenti diversi*)

PRESIDENTE. Finiamola con questo capitolo; parli onorevole Lacava.

LACAVA, relatore. Io non sono uso ad intrattenere mai lungamente la Camera. Prendendo la parola per rispondere alle diverse osservazioni che si sono fatte in questo capitolo, dovrei naturalmente dilungarmi, ma dovendo parlare in quest'ora, in cui a tutti preme di uscire presto, così io mi limiterò a pochissime osservazioni.

Voci. A domani!

PRESIDENTE. Se io non ascoltassi che il mio desiderio, sarei il primo a volere terminare presto la seduta; ma egli è che, se in una seduta come in quella d'oggi, non si votano che pochi capitoli, noi non ultimeremo la discussione sul bilancio nemmeno da qui a due mesi.

DEPRETIS. Ma se non c'è più nessuno nella Camera!

PRESIDENTE. Per me faccio quello che la Camera decide.

Voci. Sì! sì! A domani!

PRESIDENTE. Allora domani seduta al tocco.

La seduta è levata alle ore 6 3/4.

Ordine del giorno per la tornata di domani:

Seguito della discussione dello statò di prima previsione pel 1875 del Ministero dei lavori pubblici.