

LXXIII.

TORNATA DEL 30 GIUGNO 1878

PRESIDENZA DEL VICE-PRESIDENTE PIANCIANI.

SOMMARIO. *Petizione trasmessa ad una Commissione. = Congedi. = Seguito della discussione dello schema di legge sull'inchiesta ferroviaria e sull'esercizio provvisorio delle ferrovie dell'Alta Italia — Aggiunta proposta dal ministro per i lavori pubblici all'articolo 1, emendata dalla Commissione, dopo osservazioni e riserve del deputato Gabelli, e considerazioni del relatore Nervo e del deputato Castellano, approvata dalla Camera — Approvazione degli articoli 2 e 3 — Articolo 4 e aggiunta presentata dal ministro — Osservazioni ed obiezioni all'articolo dei deputati Indelli, Mussi Giuseppe, Robecchi; e risposte del ministro — Osservazioni e avvertenze del relatore e dei deputati Castellano, Englen, Gabelli, Morpurgo, Incagnoli intorno all'aggiunta del ministro; la cui deliberazione, dopo ritirate le risoluzioni presentate dai deputati Dell'Angelo e Gabelli, viene differita alla tornata prossima — L'articolo 4 è approvato — Approvazione dell'articolo 5, in seguito ad avvertenze del deputato Cavalletto, cui risponde il deputato Trompeo — Approvazione degli articoli 6 e 7 — Modificazione proposta dal relatore all'articolo 8 — Schiarimenti dati dal ministro — Istanze dei deputati Pissavini, Lugli; ed altre spiegazioni del deputato Spaventa e del relatore — È chiusa la discussione sopra questo articolo; e dopo osservazioni dei deputati Lugli, Pissavini, Depretis, Spaventa, del relatore e del ministro, l'articolo è approvato colla modificazione proposta dal relatore — Aggiunta della Commissione all'articolo 9 — Raccomandazioni dei deputati Negrotto e Bortolucci, alle quali risponde il ministro — Risoluzioni presentate dal deputato Nervo, accettate dal ministro e dalla Commissione come raccomandazioni — Osservazioni in proposito dei deputati Amadei e Pissavini; e risoluzione presentata dal deputato Cavalletto, che è approvata coll'articolo e coll'aggiunta della Commissione — Articolo 10, al quale è proposta un'aggiunta dal deputato Bonacci — Considerazioni dei deputati Liroy, Spaventa, Morrone — È domandata la chiusura di questa discussione; ammessa dopo opposizioni del deputato Mantellini — L'aggiunta del deputato Bonacci è trasmessa alla Commissione, e l'articolo è approvato — Osservazioni dei deputati Chinaglia, Liroy, Lugli intorno all'articolo 11 — Incidente suscitato da una interruzione del deputato Breda — L'articolo è approvato con una modificazione proposta dal ministro e consentita dal relatore — Approvazione degli articoli 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18 ed ultimo. = Proroga del mandato degli uffici attuali fino alla sospensione delle sedute per le ferie estive. = Il ministro per i lavori pubblici presenta un disegno di legge per la sistemazione della calata esterna del molo di San Gennaro nel porto di Napoli; che è trasmesso alla Commissione del bilancio.*

La seduta è aperta all'una pomeridiana.

Il segretario Pissavini dà lettura del processo verbale della tornata precedente, che è approvato.

Il segretario Quartieri legge il sunto delle seguenti petizioni:

1733. Il Consiglio comunale di Colosimi, provincia di Cosenza, rassegna un suo voto affinché la linea ferroviaria Eboli-Reggio interna, progettata dall'ingegnere Gargiulo, venga preferita a qualunque altra linea.

1734. La Giunta municipale di Partanna, provincia di Trapani, fa voti perchè la nuova legge per la riduzione della tassa sulla macinazione dei cereali apporti i medesimi vantaggi a tutte indistintamente le provincie del regno.

1735. La Camera di commercio ed arti della provincia di Arezzo si associa alla petizione di quella di Varese diretta ad ottenere la franchigia postale agli uffici camerati almeno nelle corrispondenze colle autorità governative e coi comuni del rispettivo distretto giurisdizionale.

SESSIONE DEL 1878 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 30 GIUGNO 1878

PRESIDENTE. Vi sono le seguenti domande di congedo:

Per motivi di famiglia, l'onorevole Fratellini, per giorni 15, e l'onorevole Rega, per giorni 5. Per ufficio pubblico, gli onorevoli Diligenti e Borghi, per giorni 10.

(Sono accordati.)

L'onorevole Morelli Donato ha facoltà di parlare sul sunto delle petizioni.

MORELLI DONATO. Prego la Camera di voler dichiarare d'urgenza la petizione numero 1733 e inviarla alla Commissione che sostiene la discussione del progetto di legge per le costruzioni ferroviarie.

Con questa petizione il comune di Colosimi, provincia di Cosenza, fa voti al Governo ed alla Camera perchè la linea ferroviaria Eboli-Reggio interna, progettata dall'ingegnere Gargiulo, venga preferita a qualunque altra linea.

PRESIDENTE. Non facendosi obiezioni è approvata l'urgenza della detta petizione e sarà trasmessa alla Commissione incaricata dell'esame del progetto di legge, a cui la medesima si riferisce.

(La Camera approva.)

SEGUITO DELLA DISCUSSIONE DEL PROGETTO DI LEGGE PER UN'INCHIESTA FERROVIARIA E PER L'ESERCIZIO DELLA RETE DELL'ALTA ITALIA.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del progetto di legge per una inchiesta sull'esercizio delle ferrovie italiane e per l'esercizio provvisorio della rete dell'Alta Italia.

La Camera ricorderà che ieri rimase sospesa la votazione sopra un'aggiunta all'articolo 1.

Prego il signor ministro a dichiarare se accetta quest'aggiunta come è stata proposta dalla Giunta e che suonerebbe così:

« La Giunta esaminerà inoltre se convenga che lo Stato proceda al riscatto degli opifici di Pietrarsa e dei Granili in Napoli. »

BACCARINI, ministro per i lavori pubblici. Domando la parola.

PRESIDENTE. Non c'è la Commissione.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Ma quello l'ho proposto io.

PRESIDENTE. Sì, ma sa che n'è stata tolta una parte.

(Entra nell'aula l'onorevole Nervo.)

Dacchè la Commissione si trova rappresentata dal suo relatore e da alcuni suoi colleghi, prego l'onorevole ministro di dichiarare se accetta l'emendamento ch'è stato presentato dalla Commissione stessa alla sua aggiunta.

BACCARINI, ministro per i lavori pubblici. Dichiaro che non ho difficoltà di accettare la soppressione di quelle parole, quantunque io creda che l'interesse del demanio sarebbe meglio salvato senza la soppressione delle parole stesse.

PRESIDENTE. L'onorevole Gabelli ha facoltà di parlare.

GABELLI. Ieri l'onorevole Castellano, rispondendo a quanto io aveva detto intorno alla convenienza di presentare apposito progetto di legge... (*Coversazioni, rumori*)

PRESIDENTE. Facciano silenzio, li prego.

GABELLI. per il riscatto degli opifici di Pietrarsa e dei Granili, disse che la mia era infine una proposta da cocodrillo..

CASTELLANO. Chiedo di parlare.

GABELLI. Mi hanno detto qui una volta che sono eccentrico; a pigliarmi in santa pace questo titolo mi mostrai abbastanza rassegnato; ma di pigliarmi del cocodrillo proprio non mi sento la forza; perchè se vi è parte che io non sappia fare è proprio quella del cocodrillo. (*Si ride*)

Io pregherei la Camera a permettermi di rispondere poche cose al discorso dell'onorevole Castellano (*Segni d'impazienza a sinistra*), non fosse altro, per togliermi di dosso questa taccia.

L'onorevole Castellano disse ieri che le Meridionali avevano l'obbligo di costruire un apposito opificio; che, per risparmiare la spesa dell'apposito opificio, si erano servite dello stabilimento di Pietrarsa. Ha criticata alquanto aspramente questa condotta della società per le Meridionali, e la disse determinata da un'eccessiva sete di guadagni.

Bei guadagni, onorevole Castellano, che hanno fatti finora le società ferroviarie! Per la società delle Meridionali, per esempio, siamo incerti se debbasi tenerla su col modificare i contratti di concessione o se si debba andare fino al riscatto, pur di evitare il fallimento. Vede l'onorevole Castellano che il provvedimento relativo all'officina di Pietrarsa, non l'ha molto sollevata. Ma l'onorevole Castellano dopo d'averci detto che la società delle Meridionali ha fatto male a servirsi dell'opificio di Pietrarsa invece di costruirne uno apposito, ha fatto gli elogi del ministro Depretis, il quale ha sovvenuto l'officina di Pietrarsa che serviva alla società delle meridionali.

Vorrei che l'onorevole Castellano mettesse un po' d'accordo le opinioni alquanto, a parer mio, discordanti sul male fatto dalla società delle Meridionali e sul bene fatto dal Ministero. La società delle Meridionali e il ministro Depretis hanno operato nell'identico modo e coi medesimi fini. Hanno tutti e due cercato di sostenere uno stabilimento ch'è nel de-

SESSIONE DEL 1878 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 30 GIUGNO 1878

siderio di tutti che stia in piedi. E la mia proposta mira a tenerlo in piedi, ma osservando le norme che il potere esecutivo ha debito di osservare, e non già con mezzi della natura di quelli, dei quali ieri ho parlato.

L'onorevole Castellano ci ha parlato molto dell'industria nazionale, della necessità di servirsi dell'industria nazionale, della convenienza che i grandi stabilimenti sieno aiutati, commettendo loro quanto può essere necessario ad altre industrie del paese.

Su questo nulla ho a ridire. Sono perfettamente di accordo sul punto che, tutto ciò che si può utilmente fare in paese, lo si faccia. Ma, era perfettamente inutile di venire a sollevare una questione *d'economia politica*, quando non si trattava che del modo di provvedere alle condizioni degli opifici di Pietrarsa. Capisco che l'introduzione di queste questioni può giovare alla tesi dell'onorevole Castellano, ma non è, parmi, ben fatto di giovarsene.

L'onorevole Castellano ci ha parlato d'ordine pubblico. Mi par troppo ricorrere a questa idea quando si tratta delle condizioni d'uno stabilimento industriale. Sia pur grande l'officina di Pietrarsa, ma non credo che, quando trattasi delle condizioni in cui si trovino degli stabilimenti industriali, si debba invocare (e lo si fa sempre) la considerazione dell'ordine pubblico, per giustificare aiuti e soccorsi dal Governo. Dove si va quando questa considerazione s'imponga? Si va a questo: che lo Stato sia il garante di tutte quante le imprese che abbiano la buona intenzione di fallire.

Assumendo le ferrovie, ci disse l'onorevole Castellano (per persuaderci di una cosa della quale siamo tutti persuasi, io per il primo, che si deve cioè cercare di salvare, se è possibile, da rovina l'opificio di Pietrarsa), assumendo le ferrovie, lo Stato avrà bisogno di uno stabilimento industriale dove si costruiscono vagoni, macchine od altro che serve all'industria ferroviaria.

Ma, onorevole Castellano, a me pare un po' difficile che l'opificio di Pietrarsa possa avere un legame di qualunque genere con l'assunzione delle ferrovie per parte dello Stato.

Per tutte queste...

PRESIDENTE. Parli alla Camera, onorevole Gabelli (*Rumori*)

GABELLI. Scusi; ma io rispondo all'onorevole Castellano, perchè intendano tutti: se avessi avuto la intenzione di parlare all'onorevole Castellano solo, l'avrei preso qui fuori della Camera...; nomino l'onorevole Castellano, perchè è lui solo che ha parlato su quest'argomento.

La società dell'Alta Italia, per i bisogni delle sue linee, aveva, ed ha tuttavia, una quantità di offi-

cine, alcune delle quali di molta importanza, quali sono quelle di Torino e di Verona.

Fino ad ora questi stabilimenti hanno bastato alla costruzione, per meglio dire, alla manutenzione, poichè a costruire noi stentiamo assai: sono state costruite alcune locomotive, ma con poco vantaggio dell'industria, poichè quelle fabbricate in Italia, ci costano molto di più che non le locomotive fabbricate all'estero.

Per le grandi riparazioni delle locomotive, per la costruzione dei vagoni, per tutto quanto può occorrere all'andamento di una grande rete ferroviaria come è quella dell'Alta Italia, la società era servita a sufficienza dai suoi stabilimenti.

Ed essendo gli stabilimenti dell'Alta Italia sufficienti per i bisogni della rete, non so vedere qual legame esista tra la legge dell'inchiesta e dell'esercizio provvisorio ed i provvedimenti per aiuti all'opificio di Pietrarsa.

Io mi auguro che il movimento delle nostre reti ferroviarie vada crescendo tanto da fare insufficienti gli opifici che oggi ci sono nell'Alta Italia, e che si debba ricorrere all'opificio di Pietrarsa; ma ho paura che l'augurio sia buono per i tempi di là da venire.

MAZZARELLA. Troppi fatti personali.

PRESIDENTE. Non interrompa, onorevole Mazzarella.

GABELLI. Non so vedere come tutte queste questioni abbiano poi a fare colla risoluzione da me presentata alla Camera. Non si tratta di decidere se occorra o no l'opificio di Pietrarsa, se possa servire ad un uso piuttosto che ad un altro. Si tratta unicamente della questione: se i provvedimenti che il Governo ci ha presentato fossero quelli che la Camera deve adottare; se anche adottandoli, si dovesse adottarli lì sul tamburo, come un'aggiunta ad una legge che non ha niente a fare coll'opificio di Pietrarsa, o se fosse più ragionevole di presentare un apposito progetto di legge.

Questa è l'unica questione, ed è l'unica che io abbia sollevato qui alla Camera. Non ritornerò su alcuno dei provvedimenti che dissi ieri avere adottato per Pietrarsa l'onorevole Depretis. Ma chieggo all'onorevole Depretis, ed alla Camera (poichè trattasi di cosa che io non posso decidere, e quindi domando a chi sa più di me degli schiarimenti), domando, può essere considerata ancora esistente la società di Pietrarsa?

Ricordo che (qualunque siano le riserve) è avvenuto ed è dato corso ad un contratto fra il Governo e la società di Pietrarsa pel quale la società è *sciolta*; che è avvenuto che uno stralciatario sia stato posto per conto del Governo, e poi *accidentalmente*

SESSIONE DEL 1878 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 30 GIUGNO 1878

(non so quanto questo *accidentalmente* possa essere applicato ma... han detto così), sia diventato anche rappresentante degli interessi della società, brutta cosa per mio modo di vedere poichè lo Stato e la società possano avere interessi contrari; e non applaudo quindi niente affatto a che nella stessa persona si accumulino le due parti di rappresentante dell'interesse dello Stato, e di rappresentante dell'interesse sociale.

Chieggo dunque all'onorevole Depretis e alla Camera: il contratto porta sì o no, dal momento che è già in esecuzione, lo scioglimento della società di Pietrarsa? Vive ancora sì o no questa società di Pietrarsa, società anonima...

Voci. Basta! basta! (*Rumori*)

PRESIDENTE. Lascino parlare.

GABELLI... società anonima, e che per conseguenza non credo che, *essendo già eseguito* quel contratto, esista più?

Anche questa questione potrebbe dare origine ad imbarazzi seri ed impone quindi di esaminare a fondo i provvedimenti da adottare. In conclusione questo io ho domandato ieri e ridomando: che la Camera, prima di decidere in qualunque modo, faccia uno studio serio e sia esattamente informata dei fatti che possono avere una influenza sulle sue decisioni.

Desidererei che la questione si mantenesse in questi limiti e non la si facesse più larga col parlare di ordine pubblico, d'industria nazionale od estera, di altri così fatti riguardi che entrano proprio niente colla questione di modo e non di merito da me sollevata

Voci. La chiusura! la chiusura!

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Nervo.

NERVO, relatore. Per accelerare la discussione sopra il progetto di legge dichiaro, secondo le riserve fatte ieri sera, che la Commissione si è riunita di nuovo stamattina per continuare l'esame delle due aggiunte proposte dal ministro dei lavori pubblici.

È intervenuto l'onorevole ministro stesso a dare ulteriori schiarimenti, in seguito ai quali la Commissione ha deliberato di mantenere la sua proposta di ieri per accettare sino da ora queste aggiunte all'articolo 1 relative alla inchiesta.

Riguardo alla aggiunta che dovrebbe esser fatta all'articolo 4, siccome essa è di una indole speciale che richiede ancora qualche esame sopra le porzioni degli impegni che prenderebbe il Governo, il quale verrebbe ad attuare il concetto che è spiegato in questa aggiunta...

CASTELLANO. Domando la parola.

NERVO, relatore... la Commissione sarebbe venuta

in questo pensiero: di proporre alla Camera che se ne faccia oggetto di un piccolo disegno di legge, su cui si riferirà domani.

PRESIDENTE. Ne parleremo all'articolo 4.

NERVO, relatore. Era bene che ne facessi avvertita la Camera.

PRESIDENTE. Per ora stiamo all'articolo 1.

L'onorevole Castellano ha facoltà di parlare. La prego di attenersi unicamente all'oggetto del quale si parla, ossia all'aggiunta proposta all'articolo 1.

CASTELLANO. Ho domandato la parola innanzi tutto per ristabilire la vera posizione dei fatti. L'onorevole Nervo ha annunziato quali sono state le conclusioni della Commissione, io domanderei alla sua cortesia di dirci se queste sono state prese all'unanimità dalla Commissione, o a semplice maggioranza.

PRESIDENTE. Parli dell'articolo 1, dell'articolo 4 ne parleremo in seguito.

CASTELLANO. Ma poichè l'onorevole Nervo ha fatto una mozione che tenderebbe a separare le due parti della proposta ministeriale, malgrado che siavi tra esse un'affinità completa, io debbo occuparmene; ma se la Camera vuole riservare la questione all'articolo 4, riserviamola pure.

NERVO, relatore. Domando la parola.

CASTELLANO. Poichè ho la parola risponderò brevemente alle osservazioni dell'onorevole Gabelli.

Egli mi ha accusato di avergli fatto rappresentare la parte del coccodrillo. Io ho detto ieri che l'effetto della sua mozione sarebbe stato quello di fargli rappresentare la parte di coccodrillo, cioè, che sospendendosi la discussione, e rinviandosi alla sede di quella di un separato ad apposito progetto di legge, sarebbe avvenuto che difficilmente le proposte relative a Pietrarsa avrebbero potuto essere votate; e di conseguenza, arrestandosi la vitalità di quello stabilimento, all'onorevole Gabelli, che ha mostrato tante buone intenzioni verso il medesimo, sarebbe rimasta la soddisfazione di piangerlo dopo averlo ammazzato. Inoltre l'onorevole Gabelli mi ha rimproverato...

PRESIDENTE. Perdoni, questo è fuori della discussione.

CASTELLANO. È un fatto personale, egli mi ha rimproverato di avere voluto fare delle lezioni di economia politica alla Camera. Niente di tutto ciò. Io, senza rispondere agli appunti speciali che ha creduto fare in questo ordine di idee, mi limito a dichiarare che dal mio discorso egli non avrebbe dovuto raccogliere l'impressione che mi sembra lo conturbi; egli ha creduto di vedere nell'unione delle proposte riguardanti gli opifici di Pietrarsa e dei Granili al progetto di legge che si discute un

SESSIONE DEL 1878 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 30 GIUGNO 1878

pericolo per gli stabilimenti industriali dell'Alta Italia...

GABELLI. Niente affatto.

CASTELLANO... ed ha creduto di potere supporre che, caldeggiandosi da noi la risoluzione del problema di Pietrarsa mediante la legge attuale, mirassimo a confiscare in vantaggio ed aumento della sfera di azione dell'opificio di Pietrarsa per l'esecuzione dei lavori che potranno occorrere per le ferrovie dell'Alta Italia sottraendola agli altri stabilimenti industriali dell'Italia superiore, da lui ricordati.

Se l'onorevole Gabelli avesse prestato maggiore attenzione alle mie parole, avrebbe inteso che io ho dichiarato che lo stabilimento di Pietrarsa era stato alimentato dalle costruzioni delle Meridionali, da quelle delle Romane, e dalle ordinazioni del Ministero della marina, e che tutti questi lavori avrebbero potuto bastare ad assicurargli vita rigogliosa, se una cattiva amministrazione non avesse ridotto la società concessionaria alle condizioni in cui è venuta a trovarsi costituita, e che l'hanno obbligata ad entrare in liquidazione.

Dileguato l'equivoco, mi rimane soltanto a rispondere ad una sua obiezione, ed è quella di non vedere il nesso tra la questione di Pietrarsa e la legge attuale.

La connessione è evidente; la pienezza della convenzione 8 gennaio 1878 fu assoggettata alla condizione sospensiva che fossero state approvate per legge le convenzioni ferroviarie concluse dall'onorevole Depretis; se dunque le suddette convenzioni sono state presentate alla Camera come allegati al progetto di legge che è in discussione, domandiamo, laddove la Camera voglia subordinare l'esame di queste convenzioni all'esperimento dell'inchiesta, si potrebbe per questo pretendere che debbano rimanere in aria ed insolute le questioni relative a Pietrarsa?

Insomma, se il Governo deve fare onore alla sua parola, non deve forse decidersi se la convenzione 8 gennaio, non rimanendo ulteriormente in vigore, come dovrà provvedersi diversamente per evitare la chiusura dello stabilimento di Pietrarsa?

È questa la sede opportuna per le determinazioni che si vorranno prendere su tale proposito, e se quindi si voglia o no adottare la proposta del Governo, che tende appunto ad evitare la chiusura dello stabilimento di Pietrarsa?

Ecco perchè mi è parso necessario di dileguare qualunque equivoco che l'onorevole Gabelli colla sua eloquenza ed abilità avrebbe potuto fare ingenerare, e che avrebbe potuto conturbare l'andamento ed il risultato della discussione.

NERVO, *relatore*. Io mi limiterò a dire all'onorevole Castellano, per stare nei termini dell'articolo 1, che la grande maggioranza della Commissione ha accettato questa proposta per l'articolo 1, e riguardo all'altra proposta ne parleremo all'articolo 4.

Voci. La chiusura! la chiusura!

PRESIDENTE. Essendo chiesta la chiusura, domando se è appoggiata.

(È appoggiata.)

Essendo appoggiata, la metto ai voti.

(È approvata.)

Ora domando all'onorevole Gabelli se egli intenda mantenere l'ordine del giorno che aveva presentato dopo che la Commissione ed il Ministero hanno concordato un'aggiunta nella quale si dice:

« La Giunta esaminerà inoltre se convenga che lo Stato proceda al riscatto degli opifici di Pietrarsa e dei Granili in Napoli. »

Il suo ordine del giorno è il seguente:

« La Camera invita il Governo a presentare un progetto di legge per il riscatto dell'opificio di Pietrarsa e dei Granili. »

Veramente quest'ordine del giorno pare assorbito da quell'aggiunta.

GABELLI. Siccome l'aggiunta all'articolo 1 non è per niente in contraddizione col mio ordine del giorno, e d'altra parte la stessa Commissione crede che all'articolo 4 si debba sopprimere l'aggiunta, io conservo il mio ordine del giorno per riproporlo all'articolo 4.

PRESIDENTE. Non resta quindi che porre ai voti l'aggiunta del ministro, emendata d'accordo colla Commissione, che rileggerò:

« La Giunta esaminerà inoltre se convenga che lo Stato proceda al riscatto degli opifici di Pietrarsa e dei Granili in Napoli. »

Pongo ai voti quest'aggiunta. Coloro che l'approvano sono pregati di alzarsi.

(È approvata.)

Ora, essendo stato votato l'articolo 1 per divisione, devo metterlo ai voti tutt'intero.

Ne do lettura:

« Art. 1. Una Giunta procederà ad una inchiesta per riconoscere se ed in quale misura i sistemi di esercizio di ferrovie finora seguiti e le condizioni, i criteri, i calcoli, su cui si fondano le convenzioni finora stipulate, rispondano all'interesse dello Stato; ed inoltre quali siano i metodi da preferirsi per le concessioni dell'esercizio medesimo all'industria privata.

« La inchiesta sarà pubblica.

« La Giunta esaminerà inoltre se convenga che

SESSIONE DEL 1878 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 30 GIUGNO 1878

lo Stato proceda al riscatto degli opifici di Pietrarsa e dei Granili in Napoli. »

(È approvato.)

« Art. 2. La Giunta sarà composta di quindici membri, dei quali sei senatori e sei deputati nominati dalle rispettive Camere, e tre con decreto reale, sentito il Consiglio dei ministri.

« La Giunta eleggerà nel suo seno il proprio presidente.

« Essa presenterà la sua relazione al Governo del Re entro il primo semestre dell'anno 1879. »

L'onorevole ministro accetta l'articolo come è redatto dalla Commissione?

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Lo accetto.

PRESIDENTE. Allora pongo ai voti l'articolo 2 testè letto.

(È approvato.)

« Art. 3. Il Governo provvederà alle spese occorrenti per l'inchiesta mediante prelevazioni sul fondo delle spese impreviste, iscritto al capitolo 97 del bilancio passivo del Ministero del Tesoro. A quest'uopo sarà aggiunto al bilancio 1878 del Ministero dei lavori pubblici un nuovo capitolo 134-bis: *Spese per l'inchiesta sull'esercizio delle strade ferrate.* »

Nessuno domandando la parola, pongo ai voti questo articolo 3.

(È approvato.)

« Art. 4. A datare dal 1° luglio 1878 e fino al 30 giugno 1880 sarà assunto dal Governo, per conto diretto dello Stato, l'esercizio delle strade ferrate italiane componenti la rete ora esercitata dalla Società delle strade ferrate del Sud dell'Austria. »

Sopra questo articolo ha facoltà di parlare l'onorevole Indelli.

INDELLI. Le brevi osservazioni che io intendevo fare sopra questo articolo hanno perduto della loro importanza dopo le dichiarazioni fatte ieri dall'onorevole ministro. Ma stimo utile aggiungere qualche altra cosa.

Questo articolo 4 è il primo della legge, col quale, dopo essersi parlato dell'inchiesta, si viene a parlare dell'esercizio. Ora, in esso è detto che il Governo eserciterà provvisoriamente le strade ferrate dell'Alta Italia fino al 30 giugno 1880.

Il Governo aveva domandato tale facoltà fino al 31 dicembre 1879; la Commissione si è preoccupata del breve tempo dell'esercizio provvisorio a fronte degli studi che il Governo è obbligato a fare sull'inchiesta, e ha prolungato l'esercizio fino a tutto il primo semestre del 1880.

Io ieri avevo presentato un ordine del giorno, che poi, per abbreviare la discussione, non ho svolto: e il mio ordine del giorno aveva particolarmente

per iscopo quest'articolo in quistione. Il Governo coll'articolo 4 non prende nessun impegno fino al 1880; ed è con questo metodo che bisogna rendersi conto dell'economia della legge. L'inchiesta sarà presentata entro il primo semestre del 1879. E poi con l'articolo 4 è concesso al Governo l'esercizio provvisorio fino al 30 giugno 1880. Ma non è detto nella legge che il Governo prima del 30 giugno 1880 presenterà un progetto di legge per regolare l'esercizio delle ferrovie, sia col sistema governativo sia con quello sociale.

Or tutto ciò è importante, perchè io fo considerare alla Camera che lo Stato prende l'esercizio delle proprie ferrovie; e quindi va a trovarsi nel suo patrimonio.

Cosicchè, quando noi saremo arrivati al 30 giugno 1880, e il Governo non avrà presentato nessun progetto di legge per l'esercizio sociale, il Governo potrà continuare l'esercizio per conto dello Stato, perchè si troverà nel patrimonio suo.

Anche l'altro giorno l'onorevole ministro diceva che quando pure non fosse stata approvata questa legge per oggi 30 giugno, egli, giusta la legge sull'amministrazione del patrimonio dello Stato, andava di fatto a prender possesso al 1° luglio delle ferrovie dell'Alta Italia: e ciò è naturale e di stretto diritto.

L'importanza infatti che ha questa legge intorno all'esercizio provvisorio non è che parziale; essa è relativa alle modalità di questo esercizio, perchè non essendovi nelle leggi generali sul patrimonio dello Stato delle disposizioni secondo le quali il Governo debba e possa esercitare un'azienda ferroviaria, con questo progetto di legge si viene appunto a determinare con quali modalità speciali questo esercizio delle ferrovie dovrà procedere per conto dello Stato. Or queste forme che noi prescriviamo col presente progetto di legge sono date fino al 30 giugno 1880, e per necessità il Governo dovrebbe presentarsi al Parlamento prima di quell'epoca e dire: consentitemi un'altra proroga per l'esercizio di queste ferrovie.

Ma io ritengo che il Governo non abbia bisogno di presentarsi al Parlamento per domandare ancora altro periodo di esercizio delle sue ferrovie; perchè le ferrovie appartengono allo Stato, e per conseguenza, fino a che non intervenga un'altra legge, la quale conceda quest'industria ad un'azienda sociale, lo Stato rimarrà dove si trova. Perciò io non veggo quanto siffatta posizione di cose, dal punto di vista di coloro che sono partigiani del sistema sociale, possa tornar gradita.

Finchè noi avevamo l'articolo 4 della legge del 1876, col quale il Governo aveva preso impegno di presentare un progetto di legge in un tempo deter-

SESSIONE DEL 1878 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 30 GIUGNO 1878

minato, le ragioni dei partigiani dell'esercizio privato erano splendidamente affermate ed al sicuro. Ma da oggi, no. Io ho pienissima fiducia, particolarmente dopo le sue dichiarazioni, nell'onorevole ministro dei lavori pubblici; ma le condizioni nelle quali abbiamo votato l'articolo 4 del 1876, vanno ad esser variate immensamente; perchè lo Stato non prendendo nessun impegno, quando arrivi il 30 giugno 1880, potrà dire *bonum est nos sic esse*. Ci siamo dentro; ci vogliamo stare, senza aver bisogno della licenza di alcuno. Finchè l'onorevole Baccarini, sarà al Governo, ripeto, io ho pienissima fiducia in lui e nelle sue intenzioni. Ma pur troppo i Ministeri sono passeggeri, e domani al posto dell'onorevole Baccarini potrà sedere un partigiano del principio contrario. Ed allora che cosa accadrà? Accadrà che non trovando prescritto alcun termine in cui debba presentare un progetto di legge, non lo presenterà, e dirà: ci siamo a casa nostra, ci siamo nell'esercizio governativo, e ci staremo.

Torno a dire, è vero che la legge che discutiamo prescrive ed assegna delle modalità nell'esercizio governativo provvisorio, e che quando questo venga a spirare al 30 giugno 1880, si potrà dire che vi è bisogno di un'altra legge che regoli siffatto esercizio. Ma è vero pure che ammesso non aver lo Stato bisogno di altra legge per continuare nell'amministrazione della cosa propria, la questione di forma rimarrebbe assorbita. E quindi è chiaro che se il Governo non prende formale impegno con la legge istessa che discutiamo di presentare una nuova legge per l'esercizio (perchè l'onorevole Baccarini lo ha preso solo come ministro) il pericolo è grave.

Io non voglio prolungare questa discussione, e non presento un emendamento; ma mi attendo almeno dall'onorevole Baccarini delle spiegazioni categoriche, non già solo sulle sue intenzioni, perchè su ciò le spiegazioni le ha già date ampie e soddisfacenti, ma intorno al modo come questa legge potesse essere interpretata nell'avvenire, del che, torno a dire, mi preoccupo molto.

PRESIDENTE. La parola spetta all'onorevole Panattoni.

PANATTONI. Le dichiarazioni emesse ieri dall'onorevole ministro tolgono la ragione della mia iscrizione, e rinunzio alla parola.

PRESIDENTE. La parola spetta all'onorevole Mussi Giuseppe.

MUSSI GIUSEPPE. Anch'io non mi permetterò certo un lungo discorso perchè deve oggi adottarsi il precetto: *motus in fine velocior*, anche per le parole.

Io prego soltanto l'onorevole ministro a dichiarare se intende di introdurre nessuna variazione

nella sede attuale dell'amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia.

Io credo che trattandosi di una legge la quale stabilisce un ordine di cose affatto provvisorio è bene di conservare l'amministrazione dove si trova, anche perchè attualmente situata nella località più conveniente, cioè nel centro di tutte le linee che deve esercitare.

Io non ho altro da aggiungere.

PRESIDENTE. La parola spetta all'onorevole Robecchi.

ROBECCHI. Anch'io non voleva indirizzare che una semplice interrogazione all'onorevole ministro dei lavori pubblici. In tutta questa legge non veggio fatta menzione di un fatto importantissimo, ed è quello delle linee appartenenti ad altre società private, che sono ora esercitate dalla società dell'Alta Italia. Se ne parlava incidentalmente all'articolo 14, ma questo è stato soppresso dalla Commissione. Ora questo è un fatto di tale natura che mi pare che meritasse la pena di spendervi attorno qualche parola, se non altro per rassicurare i moltissimi interessi che sono involti in questa questione.

La Camera sa che la società dell'Alta Italia non amministra solamente la rete di sua proprietà e di sua spettanza, ma che essa ha anche in affitto, a determinate condizioni, molte altre linee che appartengono ad altre società, linee che costituiscono una importante rete secondaria di almeno 1500 chilometri. Ora alcune di queste condizioni sono determinate per legge, e specialmente dalla legge del 1865; altre invece sono contrattuali, ed alcuni di questi contratti vanno a scadere ora.

E non è fuori di luogo il notare che la società dell'Alta Italia aveva qualche volta accettato per l'esercizio di queste linee secondarie delle condizioni assai onerose, in vista di altri vantaggi che lo Stato accordava ad essa, in corrispettivo della concessione e dell'esercizio affidato alla società stessa delle linee principali e arteriali che naturalmente sono le più fruttuose e le più produttive.

Ora, in forza di questa legge, questo stato di cose si cambia; l'affittuario viene ad essere mutato; e nell'esercizio di queste linee secondarie, come nella cura degli interessi di queste società, lo Stato subentra e si sostituisce alla società dell'Alta Italia. Or bene, è naturale che queste società abbiano a preoccuparsi della nuova situazione di cose in cui vanno a trovarsi; come è ovvia la domanda che io mi permetto di sottoporre all'onorevole ministro dei lavori pubblici per conoscere il suo pensiero intorno a questa materia, e per sapere se, ed a quali condizioni, lo Stato creda di continuare (come non dubito, perchè molti di questi esercizi sono deter-

SESSIONE DEL 1878 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 30 GIUGNO 1878

minati per legge, e principalmente dalla legge del 1865) l'esercizio di queste linee. E d'altronde bisogna pur sapere chi avrà l'autorità di rinnovare i contratti che stanno per scadere.

In questa occasione io mi permetto di pregare anche l'onorevole ministro a volere essere benevolo e ad usare i massimi riguardi a queste società, molte delle quali sono assai benemerite del paese per aver costruito delle linee ferroviarie senza alcuna garanzia e senza sovvenzione di sorta, sebbene esse dovessero poi versare nelle casse dello Stato tributi gravissimi.

Ora era nata qui in certi casi una condizione di cose strana e singolare, poichè gli interessi di queste società private amministrate dall'Alta Italia, alle volte erano in contraddizione con quelli della compagnia affittuaria, appunto perchè non di rado le linee si facevano concorrenza tra di loro. Abbiamo veduto parecchie volte la società dell'Alta Italia cercare di deviare il movimento delle linee appartenenti ad altre società da essa esercitate, per attirarlo sulla rete di sua proprietà, sia col mezzo degli orari più incomodi e più lunghi, sia col negare il servizio di corrispondenza, o in altri modi.

Questo, fino ad un certo punto, era nella natura delle cose, perchè, come dissi, vi era contrasto e gara d'interessi. Ma io credo che lo Stato non possa prestarsi a queste guerre nocive per tutti.

Lo Stato, nell'esercizio ferroviario non ha per fine il lucro, ma bensì lo svolgimento del benessere generale dei cittadini, la tutela dei diritti di tutti, e principalmente quelli che lavorano, e di quelli che hanno arrischiato dei forti capitali in opere di pubblica utilità.

E qui è anche opportuno richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro dei lavori pubblici su questo fatto. Quando si effettuerà la consegna di queste linee appartenenti a società private allo Stato, lo Stato abbia ad avvertire se queste linee, sia per l'armamento, sia per la costruzione, (siano veramente nello stato in cui si devono trovare in forza dei contratti che vennero stipulati tra queste società particolari e la società dell'Alta Italia, affinchè lo Stato non abbia ad essere involto eventualmente in litigi ed in questioni giuridiche.

Io non voglio annoiare più a lungo la Camera, e mi basta avere sottoposte all'onorevole ministro queste osservazioni, cercando di provocare da lui una cortese risposta affine di tutelare e di tranquillare questi legittimi interessi.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro ha facoltà di parlare.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Le osservazioni fatte dall'onorevole Indelli, alle quali qualche cosa,

come ha detto egli stesso, io aveva inteso di rispondere ieri, meritano certamente l'attenzione della Camera.

Io non credo che l'onorevole Indelli intenda, come parmi aver detto egli stesso, di proporre nessun'aggiunta, e di far figurare un termine precettivo nella legge, perchè penso che potrebbe tornare di danno all'interesse pubblico. Però, non solo l'intenzione mia e dell'attuale Ministero, nel fissare ad un anno dopo il termine degli studi del Governo, era quella di indicare il tempo necessario per potere presentare un progetto di legge, ma credo che implicitamente questo debba intendersi da chiunque vota questi due anni di esercizio.

E ripeto che se io non avessi temuto un danno per gli interessi dello Stato nello stabilire precettivamente un termine a così breve scadenza per la presentazione d'un disegno di legge, l'avrei fatto di mia iniziativa; ma possono prodursi molte eventualità le quali vengano a ledere gli interessi dello Stato quando si fa un contratto di esercizio. Per conseguenza credo che l'onorevole mio amico Indelli vorrà tenersi contento di questa dichiarazione, che mi sembra corrispondere a quello ch'egli desidera, e non insistere altrimenti in proposito.

L'onorevole Robecchi, e più specialmente l'onorevole Mussi, mi hanno chiesto se io non ritenga opportuno che la sede del Consiglio d'amministrazione, e di tutto ciò che vi è annesso, debba rimanere dove è stata finora.

Non ho difficoltà di dire che mia opinione si è che l'amministrazione debba stare dove trovasi la cosa amministrata. Questo reputo conforme all'interesse pubblico. Non ho però creduto che valesse la pena di fare per questo un articolo di legge, imperocchè l'introdurre in un articolo di legge l'obbligatorietà della residenza d'un ufficio in una città piuttosto che in un'altra, vincola in certo modo di troppo il giudizio che il Governo potrà fare quando avrà visto come quell'ufficio proceda. Intendimento nostro è appunto quello di toccare meno che sia possibile anche su questa materia della residenza degli uffici.

Le osservazioni dell'onorevole Robecchi relativamente all'esercizio delle linee private che furono finora esercitate dalla società dell'Alta Italia, le avrei fatte io stesso, domandando qualche schiarimento alla Commissione sulla soppressione dell'ultimo inciso dell'articolo 14, mentre il resto di quest'articolo essa lo ha fuso tal quale coll'articolo 9. Per un momento ho creduto, e credo ancora ad una omissione, a meno che non s'intenda con le parole: *esercizio delle reti*, accennare più che ad uno stato giuridico, ad uno stato di fatto.

SESSIONE DEL 1878 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 30 GIUGNO 1878

La rete dell'Alta Italia che è di proprietà della società, è di 2000 chilometri, in numero tondo, e la rete delle linee che non sono di proprietà sociale è di 1500.

Se adunque la Commissione ha inteso con la parola *rete, ecc.* accennare allo stato di fatto, io non ho difficoltà che quell'ultimo inciso sia tolto. Ma se invece intendesse di parlare dell'ente sociale, in verità mi parrebbe che dovesse dirsi qualche cosa in questo senso, in quanto che non credo la Commissione abbia avuto in animo d'impedire al Governo di rinnovare i contratti che scadono, per l'esercizio delle linee di proprietà privata. Le linee che hanno convenzioni d'esercizio continuativo fino alla durata dell'antica concessione sociale, sono 16, e per queste credo che la Commissione non abbia obiezioni a fare; rimarrebbe la questione su quattro linee, ove questo punto non fosse chiarito, e sono: Mantova-Modena, Cremona-Mantova, Santhià-Biella, e Palazzolo-Paratico.

Queste linee la società dell'Alta Italia ha esercitato fino ad oggi 30 giugno con convenzioni, in cui è stabilito il 50 per cento sul prodotto lordo, con un minimo che va da 6 a 10 mila lire al chilometro di prodotto netto.

Io credo che la Commissione non abbia inteso di torre al Governo la facoltà di rinnovare questi contratti sia alle condizioni presenti, sia alle condizioni che possano tornare più eque per tutti, ma confacente sempre all'interesse dello Stato.

Di questo dovrà occuparsi il nuovo Consiglio di amministrazione, ma prego la Commissione di chiarire se, come poc'anzi ho detto, con la parola *rete, ecc.*, abbia inteso di accennare ad uno stato di fatto, nel quale caso vi sarebbe compreso anche quello delle linee secondarie.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

NERVO, relatore. Le osservazioni fatte dall'onorevole Robecchi sono giuste ed opportune. Qui, come la Commissione ha già fatto notare, si sono dovute fare delle proposte che tendevano a fondere insieme il disposto di alcuni articoli. Ciò è succeduto particolarmente per l'articolo 9 e per l'articolo 14. Nel riprodurre per la terza volta lo stampone per l'articolo risultante da questa fusione, fu lasciato indietro l'ultimo comma. La Commissione aveva in animo di chiamare su di ciò l'attenzione della Camera e dell'onorevole ministro dei lavori pubblici, soggiungendo come, nel riprodurre l'ultimo comma dell'articolo 14, il quale è così espresso: « sono riservate all'approvazione del ministro dei lavori pubblici, sentito il Consiglio di Stato, le convenzioni che fossero proposte dal Consiglio d'ammi-

strazione per assumere o continuare l'esercizio delle ferrovie, o per impegnare il Governo ad eseguire l'armamento delle ferrovie di proprietà di terzi, » la Commissione ha considerato che quest'ultima autorizzazione, d'impegnare il Governo ad eseguire l'armamento di ferrovie di proprietà di terzi, potrebbe fare argomento della legge sulle costruzioni e non di quella dell'esercizio, e quindi propone, se il ministro anche viene in questa idea, di togliere quest'ultima parte.

Riguardo alla prima resterebbe inteso di aggiungersi all'articolo 9, il che poteva anche dedursi dalla relazione dove c'è un paragrafo dedicato specialmente alla necessità di fare le migliori condizioni possibili a queste società, che sono la manifestazione, in qualunque parte del regno esse si trovino, dell'iniziativa individuale e delle forze locali, e di cui è bene che il Governo non inceppi lo sviluppo con pretese troppo smodate.

PRESIDENTE. Do la parola all'onorevole Indelli, ma osservo che è la seconda volta che parla sullo stesso argomento.

INDELLI. Io non ho che a ringraziare l'onorevole ministro delle importanti sue dichiarazioni sull'intelligenza dell'articolo 4, e ne prendo atto.

PRESIDENTE. La parola spetta all'onorevole ministro dei lavori pubblici.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Ringrazio l'onorevole relatore delle spiegazioni che ha dato su questo punto delle linee secondarie. Credo che intendimento della Commissione sarà di aggiungere questo ultimo inciso all'articolo 9. Non ho poi difficoltà che si lasci fuori la parte che riguarda l'armamento di ferrovie di proprietà di terzi. Io aveva considerato questo caso per potere profittare del materiale che lo Stato si troverà di avere disponibile, piuttostochè alienarlo a cattive condizioni. Ma siccome questo argomento è contemplato in modo speciale nel progetto di legge per le nuove costruzioni, e siccome la durata dell'esercizio provvisorio è così breve che difficilmente potranno entrare in esercizio altre linee prima della scadenza, così, ripeto, non ho difficoltà che sia cancellato l'inciso. *(Ai voti!)*

PRESIDENTE. Onorevole Robecchi, per che cosa chiedeva di parlare?

ROBECCHI. Per ringraziare il ministro ed il relatore per l'assenso dato alle idee da me esposte, e per pregare l'onorevole ministro a tener conto anche dell'ultima delle osservazioni che ho fatto relativamente allo stato in cui si troveranno le linee delle società private quando verranno ad essere consegnate allo Stato. Perchè a me risulta che per talune di queste linee, lo stato dell'armamento, e lo

SESSIONE DEL 1878 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 30 GIUGNO 1878

stato della strada lasciano molto a desiderare e non sono nella condizione prescritta dai contratti in vigore.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Io per verità credo sia obbligo del ministro dei lavori pubblici il ricercare se le cose siano nello stato in cui dovrebbero trovarsi. In questo senso è naturale che io debba tenere il massimo conto delle osservazioni fatte dall'onorevole Robecchi.

PRESIDENTE. La Camera ha inteso che la Commissione ha alcune osservazioni a fare sull'aggiunta presentata dal ministro a questo articolo. L'aggiunta è questa: « Il Governo è autorizzato inoltre a provvedere che sino al 30 giugno 1880 non sia interrotto l'esercizio degli opifici di Pietrarsa e dei Granili, e di trattare all'uopo col Banco di Napoli per le occorrenti anticipazioni di danaro. »

Invito l'onorevole relatore a fare le sue osservazioni.

NERVO, relatore. Non ho che da ripetere su questo punto le dichiarazioni che ebbi l'onore di fare testè.

CASTELLANO. Domando la parola.

NERVO, relatore. La Commissione, nella sua maggioranza, e posso dire anche ad unanimità, s'interessa per questo stabilimento, che insomma è una manifestazione della forza industriale del paese, ed è quindi naturale che la Commissione s'interessi per tutto ciò che può riferirsi allo stabilimento.

Riguardo poi al modo di applicare il concetto dell'onorevole ministro ora, negli ultimi giorni, senza che si potesse studiare la condizione di questo stabilimento nei suoi rapporti col Banco di Napoli, dirò che la Commissione, malgrado la sua buona volontà, non ha potuto farlo subito, perchè ci saranno 30 e più pagine di relazione dell'ispettore delegato allo stralcio di questo stabilimento; ci sono relazioni di ordine economico, finanziario, relazioni che esprimono la valutazione degli ordigni meccanici che sono nei due stabilimenti. Voi capite che con tutta la nostra buona volontà di dedicarci a questa cosa, non si è mica lo Spirito Santo; non si può lì su due piedi indovinare subito una condizione di cose. Quindi la Commissione ha sentito due volte l'onorevole ministro che ebbe la cortesia di intervenire alla sua adunanza, ed è venuta nel pensiero che, per togliere tutti gli attriti cui potrebbe dar luogo quest'aggiunta, per qualunque siasi considerazione di attinenza più o meno immediata con questo progetto di legge, si possa provvedere egualmente, e senza compromettere per nulla la soluzione conveniente di quest'affare, facendone oggetto di un progetto speciale, su cui si riferirebbe domani, e per cui ha già nominato anche il suo relatore. (*Mormorio*)

MAZZARELLA. Siamo in una vera rete.

PRESIDENTE. L'onorevole Castellano ha la parola.

CASTELLANO. Debbo interessare la Camera a voler decidere la questione relativa a Pietrarsa congiuntamente alla legge attuale. Ne dirò brevemente le ragioni, e lascerò a chi spetta la responsabilità di ciò che nella contraria ipotesi potrà avverarsi.

La condizione in cui sono le cose è di tale urgenza, che ha provocato la più lodevole sollecitudine dal Governo. Informi l'onorevole prefetto Bargoni, il quale, con quello zelo che tanto dispiaga nell'amministrazione della provincia di Napoli, ha dovuto ragguaagliare il Governo dell'attuale stato dello stabilimento di Pietrarsa. Ed io, a massima lode del presidente del Consiglio, mi affretto a dichiarare che egli non ha tardato un momento a rassicurare il paese annunciando che, in occasione della discussione della legge sull'esercizio ferroviario, si sarebbe provveduto anche alle sorti di Pietrarsa. Domando adesso, quale effetto farebbe una deliberazione la quale (parliamoci francamente, perchè io non amo gli equivoci) tenderebbe a dir questo: Noi vogliamo separare dalla votazione della legge attuale quella sulla proposta relativa all'opificio di Pietrarsa, per essere liberi nel fare a tale proposta una sorte diversa da quella che vogliamo fare alla legge per l'esercizio ferroviario.

Comprendo che questo possa essere un diritto di ciascun deputato, ma a fianco dei diritti vi sono pure le convenienze da serbarsi verso ogni legittimo interesse cui l'esercizio di quel diritto devesi coordinare; e la convenienza è che, trovandoci agli sgoccioli dei lavori parlamentari, nessuno può fare a fidanza che di un progetto, rinviato dall'oggi al domani, possa essere l'esame effettivamente esaurito dalla Camera; nè io comprendo come potrebbe ciò avvenire per uno speciale progetto di legge, del quale non so a chi apparterebbe l'iniziativa, se cioè al Ministero o alla Commissione, e pel quale, ad ogni modo, occorrerebbe ottenere dalla Camera che, passando sopra a tutte le formalità regolamentari, volesse immediatamente discuterlo; ed ecco che così, per pure questioni di forma, il progetto si vedrebbe esposto a dover subire novelli rinvii.

Ma parliamoci francamente: se non si vuole far niente, la Camera lo dica, ed ognuno, ancorchè a malincuore, pure sarà costretto a mettersi l'animo in pace su tale proposito.

Ma noi ci troviamo inoltre costituiti in una posizione abbastanza singolare. Il relatore ha detto che gli è stato presentato un fascicolo voluminoso di atti riguardanti la proposta aggiuntiva del Ministero per Pietrarsa, e che egli non ha avuto il tempo di leggerli.

SESSIONE DEL 1878 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 30 GIUGNO 1878

Certamente non voglio indagare se la Commissione ha dovuto spendere il suo tempo più utilmente ed in cure più importanti; ma mi permetto fare osservare che quella proposta si riassume in un voto che domanda il Governo, in un vero voto di fiducia, per potere provvedere all'urgenza della situazione.

Il Governo dice: autorizzatemi a prendere gli accordi per provvedere a che l'esercizio dello stabilimento di Pietrarsa non rimanga interrotto.

Ora dellè due l'una: tutte le difficoltà che si mettono innanzi si traducono nel mettere in dubbio quella fiducia che io ho vivissima negli uomini che tengono il governo, i quali hanno presentato la loro proposta nel beninteso interesse dello Stato e che perciò ha richiamato tutta la loro sollecitudine.

Io mi auguro che la Camera voglia accettarla, ad ogni modo, rispettoso, mi rassegnerò alla sua decisione.

CAIROLI, *presidente del Consiglio*. Siccome l'onorevole Castellano accennò a me come quegli che ha assicurato il prefetto di Napoli che la importantissima questione sarebbe risolta, e che il Governo avrebbe cercato di risolverla proponendo l'aggiunta di un articolo in occasione della discussione di questo progetto di legge, così ho domandato la parola per dire che da parte nostra si è adempiuta la promessa.

D'altra parte però non vediamo qual danno possa portare la proroga di poche ore, e quando si prende l'impegno di discutere questa proposta prima delle altre leggi che inevitabilmente dovranno essere discusse dalla Camera; perchè non si può presumere che quantunque il caldo abbia a far anticipare la chiusura delle sedute, non si debbano però votare le leggi urgenti; e queste sono quelle sul bilancio dell'entrata, e sulle modificazioni alla legge del macinato.

D'altronde la Commissione che cosa domanda? Domanda di portare la relazione domani.

Dunque l'onorevole Castellano può essere tranquillo che non solo da parte del Ministero, ma anche da parte della Camera sarà adempiuto il suo voto.

Spero quindi che egli vorrà accettare la proposta.

ENGLÉN. Io aderisco per parte mia completamente al voto dell'onorevole presidente del Consiglio ed a quello della Commissione; non insisto quindi nell'oggi ed acconsento che l'articolo sia discusso domani, ma domando però all'onorevole presidente del Consiglio e alla Commissione che non s'abbia a trattare come di una questione staccata dalla legge attuale, ma di una formola aggiuntiva all'articolo 4.

PRESIDENTE. In questo caso deve rimanere sospesa la votazione della legge.

GABELLI. Chiedo di parlare per fare una semplice istanza.

Se si fa un articolo apposito, io domando che la Commissione si rinuisca per poter riferire, onde esso possa essere discusso immediatamente.

Voci dal banco della Giunta. Siamo d'accordo.

MORPURGO. (*Della Commissione*) In nome della Commissione ringrazio anzitutto l'onorevole presidente del Consiglio dell'aiuto che è venuto a portarle colla sua efficace ed autorevole parola. E poi, se la Camera lo consente, risponderò anche alle parole un po' vivaci, mi si permetta di dirlo, che ha pronunciate l'onorevole Castellano.

L'onorevole Castellano vorrebbe aver ragione del perchè la Giunta proponga che questa questione sia risolta in un progetto speciale, anzichè in quello che si discute.

Se la Camera lo consente io darò con molta brevità questa spiegazione.

L'onorevole Castellano diceva ieri che la sede opportuna della questione di Pietrarsa è questo progetto di legge. La maggioranza della Commissione non è di questo avviso. (*Segni d'assenso del deputato Negrotto*)

Ringrazio l'onorevole Negrotto di questa sua adesione. Diffatti, finchè si trattava dell'aggiunta all'articolo 1, la connessione c'era davvero, perchè in quell'aggiunta si dava una nuova facoltà alla Giunta d'inchiesta e la s'invitava ad esaminare anche questa questione.

Invece colla questione che si solleva all'articolo 4, di che si tratta? Si tratta, osservatelo bene, o signori, si tratta di accordare un vero esercizio provvisorio governativo di due opifici, uno dei quali è bensì di proprietà dello Stato, ma è stato dato in esercizio finora con forma di appalto ad una società privata. E l'altro di questi stabilimenti, cioè quello detto dei Granili, non è punto governativo, non appartiene allo Stato; e, per questa ragione, rende necessario un riscatto vero e proprio. Dunque la questione si mette in questo modo: si dovrebbe accordare facoltà allo Stato di esercitare provvisoriamente un istituto che è di sua proprietà e che esso non ha esercitato finora; e la stessa facoltà si vuole concedere per un altro istituto che è di proprietà privata e che deve essere quindi riscattato. Mi pare pertanto che non ci sia dubbio su questo punto, che connessione tra il progetto di legge per l'esercizio provvisorio delle ferrovie e per l'inchiesta sulle ferrovie da un lato e l'aggiunta che ci è stata proposta, proprio non esiste. (*Bene! a destra*)

SESSIONE DEL 1878 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 30 GIUGNO 1878

Ora, signori, è cosa agevole, facile a risolvere la questione di cui si tratta? Lo sarebbe se la Commissione e la Camera fossero state istruite degli impegni molto gravi che il Governo andrà ad assumere con questo esercizio; imperocchè non è punto nota la condizione giuridica in cui il Governo si porrà quando abbia a sostituirsi alla società che deve abbandonare questo esercizio.

Noi non sappiamo, per dirlo in una parola, quale sarà la natura e l'estensione degli impegni, e saranno gravi di certo, che il Governo sarà chiamato ad assumere. Ora, io mi pongo questo quesito: qual è la Giunta che, volendo rispondere alla fiducia che la Camera in essa ripose, osi proporre di fare le cose alla cieca, senza sapere in quale via il Governo si ponga e quale responsabilità venga ad assumere? Qual è la Giunta che possa dire essere questa questione connessa coll'attuale progetto di legge, quando connessa non è?

Noi avremmo creduto di mancare al nostro dovere se questa proposta che fu fatta in seno della Giunta non avessimo accettata; la Camera può fare ciò che crede. Io non voglio trattare del merito di questa questione che potrà essere discussa ampiamente e risolta come piacerà alla Camera quando il progetto di legge venga sottoposto al suo giudizio, ma non posso a meno di sottoporvi questa sola considerazione: il precedente che si stabilirebbe e che si stabilirà necessariamente con questo progetto di legge, non vi pare, ditelo voi nella imparzialità vostra, un precedente molto pericoloso? Si tratta, o signori, badate bene, quando avvenga una crisi industriale, per qualsiasi causa in un grande stabilimento, in un opificio privato, di sostituire il Governo, la sua azienda, la sua responsabilità, nel suo esercizio. Diciamo chiaro le cose, come sono. E non ne verrà danno. (Bravo! a destra)

Oggi ci si presenta questa questione come una questione di ordine pubblico, ed io mi persuado da parte mia della verità di questo movente; ma bisogna che la Camera sappia... (*Movimenti dell'onorevole Indelli*)

(Scusi, onorevole Indelli, la questione va posta proprio in questo modo).

Io domando se, in altra occasione, in qualche altra parte d'Italia, a Firenze, poniamo, si avveri lo stesso fatto e ci si dica: vi sono centinaia di operai, i quali corrono pericolo di essere posti sul lastrico, il Governo non dovrà capacitarsi di questa necessità e piegare il capo davanti ad essa?

Ci si dirà anche allora che il precedente è di natura sua pericoloso; e si dirà il vero. Noi dobbiamo adunque sapere qual è la portata delle nostre deli-

berazioni e renderci ragione piena di ciò che stiamo per fare.

Dopo le parole dell'onorevole presidente del Consiglio, altre non sono necessarie, io non ne dubito; nondimeno io aggiungo le istanze della maggioranza della Commissione, e le ripeto alla Camera, affinché per ora non si discuta di questa questione.

Il relatore è già stato nominato; egli si darà cura di riferire alla Camera con la maggiore prontezza possibile...

Una voce. Domani.

MORPURGO. (*Della Commissione*)... lo farà domani, e la questione potrà essere risolta in quel modo, permettetemi che lo dica, nel quale un Parlamento deve discutere le questioni che gli sono assoggettate.

PRESIDENTE. L'onorevole Incagnoli ha facoltà di parlare.

Molte voci. Ai voti! ai voti!

PRESIDENTE. Ho data la parola all'onorevole Incagnoli, ed egli ha diritto di parlare. Dopo verremo a votare la chiusura.

INCAGNOLI. Io non debbo dire che cose brevissime di soggiunta e di risposta a quello che ha detto il preopinante.

Mi pare che egli avendo posta a suo modo la questione, non ha però ben posto i principii sopra i quali questa riposa.

Qui non si è nel caso di voler venire di straforo e per una pura incidenza...

MORPURGO. (*Della Commissione*) Non l'ho punto detto.

INCAGNOLI. (Lasciamo stare lo straforo) .. per una pura incidenza a soccorrere un opificio che versa in difficili condizioni e perchè una città non sia commossa dei rovinosi effetti che seguirebbero. Niente di tutto questo.

L'opificio di Pietrarsa unito a quello dei Granili non è un opificio comune come sarebbe qualunque altro...

DELLA ROCCA. È dello Stato.

INCAGNOLI... di cui poco o nulla potremmo interessarci.

Bisogna riferirsi, o signori, agli atti legislativi che ci sono stati innanzi.

Vi fu una legge, che fu quella perchè si costituì la compagnia delle ferrovie meridionali, la quale imponeva che nella città di Napoli questa compagnia doveva costruire un opificio centrale per il quale si doveva allogare il capitale di 5 milioni.

Ora fu appunto per esonerare la compagnia da questo grave onere che d'accordo col Governo fu stabilito che l'opificio di Pietrarsa, concesso allora dal Governo ad una società, sarebbe entrato in

SESSIONE DEL 1878 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 30 GIUGNO 1878

quella vece. Così nella città di Napoli si costituì per il capitale di due milioni una compagnia, che fu composta degli uomini più autorevoli e più rispettabili; vi fece parte fra molti rispettabili soggetti il marchese D'Afflitto.

La società mise in essere un capitale di 2 milioni fondandosi sopra questa promessa, cioè che l'opificio di Pietrarsa, unitamente a quello dei Granili, sarebbero entrati in luogo del grande stabilimento da erigersi nella città di Napoli, promettendosi un sicuro appoggio nell'affidargli il lavoro delle provviste occorrenti alle due società ferroviarie le Meridionali e le Romane; ma le promesse non furono attenute, e questo opificio fu lasciato nell'inazione.

Vedete dunque, onorevoli signori, che qui non si tratta di un opificio qualunque, non si reclama oggi solamente per compassione di tante migliaia d'operai, ma v'è una promessa che parte da un atto legislativo.

In quanto poi alla osservazione dell'onorevole Morpurgo che si dovrebbe distinguere l'opificio di Pietrarsa da quello dei Granili, perchè l'uno era governativo e l'altro privato, io fo considerare che la distinzione è inutile e oziosa.

La società napoletana che si formò all'oggetto assunse entrambi gli opifici, come complemento l'uno dell'altro, e li stimò necessari per assumere i grandi lavori che si imprometteva di fare nell'interesse delle ferrovie.

Ora dico questo, e lo dico così all'onorevole Morpurgo come all'onorevole relatore: se vi sono a suo dire tanti documenti da studiare perchè la Commissione si pronunzi, non si potrebbe fare ciò da oggi a domani: parmi in verità che sia un bel pretesto per non venire a questa risoluzione che pure è di tanta importanza.

Ma, o signori, siamo schietti, siamo chiari, se vogliamo trovare un mezzo dilatorio perchè di questo atto tanto importante non si tenga conto, facciamo pure; ma non diciamo esagerando che sia bisogno architettarvi una legge, invece di una aggiunta ad un articolo. Non si tratterebbe che di dar facoltà al Governo di seguitare ad esercitare questi opifici. E non si tratta certamente di dire che lo debba fare ad ogni costo e con danno dell'erario. Non c'è nessun dubbio che l'onorevole ministro, il quale presiede a questo dicastero, lo farà con tutta la chiaroveggenza possibile.

Vorrei notare ancora, o signori, un'altra cosa circa gli impegni legislativi. Forse l'onorevole Castellano non mise in evidenza un fatto di molta importanza. Fu il Governo, o signori, che impegnò il Banco di Napoli a concorrere a fornire i capitali per dare sufficienti mezzi alla società di Pietrarsa, perchè

potesse assumere su larga scala lavori e per la ferrovia e per la marina. Ora in verità non è un bel giuoco questo che un Ministero posteriore sconfessi quello che ha fatto il Ministero precedente; questo è un operare poco commendevole, perocchè al postutto si va a finire col discredito del Governo quando si vede che ciascun ministro rinnega quel che ha fatto o promesso il suo predecessore.

Sappiate, o signori, che fu sotto un Ministero di destra, il Ministero Digny e Menabrea, che si richiese al Banco di Napoli di provvedere 1,700,000 lire a questi stabilimenti di Pietrarsa e dei Granili, perchè si potessero compiere i lavori che gli erano stati commessi. Quel Ministero disse che rimaneva responsabile il Governo verso il Banco di Napoli, ed all'effetto lo autorizzava e confortava a fare un prestito diretto, redimibile in rate successive. Il Banco di Napoli temendo ancora che quest'atto non fosse abbastanza costituzionale, richiese che si prendessero le maggiori garanzie possibili onde il Governo prese un'ipoteca contro la società sopra entrambi gli opifici.

Dunque vedete che questa quistione non è per un opificio comune come qualunque altro; vi ha degli obblighi reciproci tra il Governo e quest'amministrazione ed anche degli obblighi reciproci tra il Governo e questa città di Napoli, la quale in questo momento viene troppo vilipesa. (*Oh! oh! — Rumori*)

PRESIDENTE. Onorevole Incagnoli, non posso permettere che ella supponga che la Camera vilipenda in nessun modo una città quale è Napoli come nessuna, e fosse pur l'ultima di quelle d'Italia. Spieghi le sue parole. (*Bravo!*)

INCAGNOLI. Forse nel caldo delle mie parole mi sarò troppo vivamente espresso, ma non c'è nessun dubbio che quel che reclama oggi la città di Napoli, non solo lo reclama per una classe di infelici operai che vede messi nella più misera condizione, ma lo reclama, come ho detto, per quegli impegni presi già dal Governo, ai quali pur troppo ha diritto di richiamarsi.

Voci. Ai voti! Chiusura!

PRESIDENTE. Essendo stata chiesta la chiusura, domando se è appoggiata.

(È appoggiata.)

MORPURGO. Ho domandato di parlare per un fatto personale.

PRESIDENTE. Essendo stata appoggiata la chiusura della discussione sull'articolo 4, la pongo ai voti.

(È approvata.)

L'onorevole Morpurgo ha facoltà di parlare per un fatto personale.

MORPURGO. Io risponderò molto tranquillamente

SESSIONE DEL 1878 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 30 GIUGNO 1878

all'onorevole Incagnoli; le parole del quale non mi hanno punto turbato, nemmeno quando egli rivolgeva alla Commissione una esortazione di schiettezza.

La Commissione e chi ha l'onore di parlare ora alla Camera non hanno bisogno di queste esortazioni.

La questione, o signori, si riduce a questo che io dirò, senza dilungarmi a confutare alcune delle affermazioni dell'onorevole Incagnoli: il Banco di Napoli vuole liberarsi da una responsabilità che egli ha assunto del resto in condizioni pienamente regolari...

PRESIDENTE. S'attenga al fatto personale.

MORPURGO. Ho quasi finito, onorevole presidente.

Il Banco di Napoli, per dir meglio, vuole regolare la propria posizione: io stesso lo riconosco; ma se il Governo deve regolare questa condizione di cose, bisogna che assuma alla sua volta degli impegni. Ora quali impegni sia chiamato ad assumere non ha potuto ancora essere noto, e la Commissione non può riferire sopra un argomento del quale non possa dare notizie compinte. (*Bravo!*) Questa è la vera questione, o signori.

Rispetto poi al rimprovero che l'onorevole Incagnoli faceva alla Commissione di essere venuta a riferire troppo tardi, rispetto alla di lui affermazione che ciò che la Commissione non ha saputo finora, non lo saprà certamente nemmeno da qui a qualche giorno, e molto meno domani, io gli risponderò che alla Commissione questa questione fu presentata soltanto l'altra sera, in modo che potè occuparsene soltanto nel mattino del giorno appresso.

Giudichi da ciò la Camera il valore che ha il rimprovero dell'onorevole Incagnoli. (*Bravo!*)

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Non voglio far perdere altro tempo alla Camera. Mi levo solo per rispondere all'onorevole Castellano, il quale ha detto che questa è una questione di fiducia verso il Governo. Sia. Ma, onorevole Castellano, mi permetta allora di rispondere che il Governo a questa fiducia tiene oggi, come domani, e che, sulla medesima questione, non ha motivo di dubitare che il grado di fiducia sarà diverso domani da quel che possa essere oggi. Non ha quindi alcuna ragione il Governo d'insistere per contrariare una proposta così discreta, come quella che fa la Commissione, la quale dice: io riferirò, ma non posso farlo oggi; riferirò domani. (*Bravo!*) Trattandosi dunque di una dilatoria perchè la Commissione possa illuminare più compiutamente la Camera, io, come d'altronde disse l'onorevole presidente con maggior autorità di me, non vedo perchè il Governo dovrebbe opporsi.

Prego pertanto quelli che confidano in noi di vo-

lere accettare la proposta della Commissione. (*Ai voti! ai voti!*)

CASTELLANO. Domando la parola per una dichiarazione.

Voci. Ai voti! ai voti!

PRESIDENTE. Scusi, è stata chiusa la discussione generale.

CASTELLANO. È per una dichiarazione.

Io sono stato l'autore della proposta di votare adesso sulla questione di Pietrarsa; ma, dopo le dichiarazioni del Governo, mi limito a prenderne atto, imperocchè la responsabilità è tutta del Governo, riguardo a tale argomento: e quando il Governo crede che la questione possa egualmente risolversi domani invece di oggi, io non ho altro da osservare, nè ho ragione d'insistere.

PRESIDENTE. Oltre la proposta della Commissione, accettata dal Ministero, di fare un articolo aggiuntivo in fine del progetto di legge di quello che era un'aggiunta all'articolo 4, vi sono due ordini del giorno, di cui do lettura.

Il primo è dell'onorevole Dell'Angelo:

« Il Governo è autorizzato inoltre a provvedere a che fino al 30 dicembre 1878 non sia interrotto l'esercizio degli opifici di Pietrarsa e dei Granili, ed a trattare all'uopo col Banco di Napoli per le occorrenti anticipazioni di danaro. »

L'onorevole Dell'Angelo mantiene il suo ordine del giorno?

DELL'ANGELO. Lo ritiro.

PRESIDENTE. L'altro è dell'onorevole Gabelli:

« La Camera invita il Governo a presentare un progetto speciale di legge pel riscatto degli opifici di Pietrarsa e dei Granili. »

L'onorevole Gabelli ritira esso pure il suo ordine del giorno?

GABELLI. Mi associo alla maggioranza della Commissione.

PRESIDENTE. Allora resta la proposta della Commissione, accettata dal Ministero. Tutti l'hanno intesa. La pongo dunque ai voti, colla riserva alla Commissione di riferire domani sull'aggiunta.

Chi approva la proposta della Commissione si alzi.

(È approvata.)

Ora pongo ai voti l'articolo 4:

« A datare dal 1° luglio 1878 e fino al 30 giugno 1880 sarà assunto dal Governo, per conto diretto dello Stato, l'esercizio delle strade ferrate italiane componenti la rete ora esercitata dalla società delle strade ferrate del Sud dell'Austria. »

(È approvato.)

« Art. 5. L'amministrazione delle strade ferrate, di cui nell'articolo precedente, sarà posta sotto

SESSIONE DEL 1878 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 30 GIUGNO 1878

la dipendenza del ministro dei lavori pubblici, il quale vi provvederà mediante un Consiglio di amministrazione, composto di un presidente e di sei consiglieri, estranei ai due rami del Parlamento, nominati per decreto reale, sentito il Consiglio dei ministri. »

L'onorevole ministro accetta l'articolo come è formulato dalla Commissione?

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. All'articolo 5 è stata fatta un'aggiunta, alla quale il Governo ha nulla da opporre; ma evidentemente non avrebbe potuto farla egli stesso pel rispetto dovuto ai membri del Parlamento.

Voci dal banco della Presidenza. L'accetta?

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Nulla obbietto: è una questione di dignità del Parlamento.

PRESIDENTE. L'onorevole Cavalletto ha facoltà di parlare.

CAVALLETTO. Mentre mi congratulo colla Commissione per l'esclusione da essa proposta, nella composizione del Consiglio d'amministrazione, degli uomini politici che fanno parte dei due rami del Parlamento, spiaceci che la Commissione poi sia stata irresoluta nell'ammettere in questo Consiglio l'elemento militare, che io credo assolutamente necessario ed indispensabile per le attinenze che ha il servizio ferroviario col servizio militare nei movimenti delle truppe, e per la difesa interna ed esterna del regno, come pure nel rispetto della rigorosa disciplina che richiedesi nel servizio ed esercizio delle ferrovie.

Raccomando quindi vivamente all'onorevole ministro dei lavori pubblici di ammettere in questo Consiglio, quando lo comporrà, almeno uno fra i più idonei ufficiali superiori o generali dell'esercito, da delegarsi dal ministro della guerra. (*Conversazioni continuate*)

PRESIDENTE. Signori, li prego di fare silenzio.

CAVALLETTO. Negli studi per nuove costruzioni di strade ferrate e per adattamento delle stazioni, gli raccomando di procedere sempre d'accordo col ministro della guerra e col ministro d'agricoltura e commercio.

Le nostre amministrazioni si devono armonizzare fra loro e devono aiutarsi e sussidiarsi reciprocamente in tutti i servizi pubblici che hanno correlazione coi diversi Ministeri.

Venendo a parlare della disciplina nell'amministrazione, debbo ricordare che una delle più gravi obiezioni che si fanno all'esercizio governativo delle ferrovie, si è quella che non si potrà mai il Governo liberare dalle perniciosissime influenze ed ingerenze che si effettuano colle raccomandazioni degli uomini politici. (*Conversazioni*)

È inutile ch'io parli...

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, facciano silenzio.

CAVALLETTO. (*Con forza*) È una questione gravissima questa e che vulnera tutte le nostre amministrazioni (*Oh! oh! — Rumori*) e sta nella ingerenza delle persone estranee alla gerarchia ufficiale. (*Conversazioni*)

PRESIDENTE. Facciano silenzio! L'oratore parla molto forte eppure non si sente.

CAVALLETTO. L'altra obiezione che si fa è quella che l'esercizio affidato ad agenti governativi sarà fatto con rilassatezza ed apatia.

Io credo che allorché il Consiglio d'amministrazione sia fermo ed energico, saranno rimosse tutte le ingerenze estranee all'amministrazione stessa e sarà rigorosamente conservata la disciplina nel personale.

L'abuso delle raccomandazioni e delle ingerenze illegittime degli uomini politici nelle nostre pubbliche amministrazioni, tanto riguardo al personale degli impiegati quanto al trattamento degli affari, è pur troppo una piaga che minaccia di farsi cauteriosa e fatale alla cosa pubblica.

Pur troppo quest'abuso produce nel paese il pregiudizio che senza raccomandazioni, che senza patrocinatore e senza sollecitatori, non si possa ottenere dal Governo nè giustizia, nè disbrigo degli affari.

È questo un pregiudizio contrario a quello spirito di libertà e di legalità che deve animare il popolo italiano per farlo uscire dallo stato quasi di *liberto* e per renderlo veramente un popolo libero e civile. (*Bravo! Bene!*)

Io vorrei che fossero assolutamente vietate le raccomandazioni e le sollecitazioni fatte da estranei alla gerarchia ufficiale; io vorrei che tutti i ministri si proponessero di adottare e di fare osservare, adattandola ciascuno alle proprie amministrazioni, la savia e opportunissima circolare che l'ex-ministro Ricotti diramava nel dicembre 1871, per norma della sua amministrazione militare.

Piacemi citare questa circolare. (*Rumori*)

Sì; è bene che io la legga e vorrei che fosse adottata da tutti i ministri e fatta osservare.

« È invalso l'uso di farsi raccomandare presso questo Ministero per vie indirette onde ottenere cambi di corpo e di destinazione od altri favori, e da qualche tempo ha preso tali proporzioni da richiamare la mia attenzione sopra un tal fatto che urta la disciplina ed il sentimento militare.

« Gli ufficiali ed i militari in generale che per ragionevoli motivi bramano un cambiamento di posizione, o di residenza, o qualsivoglia altra cosa dal Ministero, hanno il modo di rappresentare i loro

SESSIONE DEL 1878 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 30 GIUGNO 1878

desiderii senza uscire dalla via ordinaria che è tracciata dalla disciplina militare, nè hanno mestieri di ricorrere ad altro appoggio che a quello dei propri superiori e del valore delle proprie ragioni.

« Onde abbia a cessare la male usanza cui ho accennato di sopra, credo opportuno avvertire che qualunque domanda o raccomandazione giungerà a questo Ministero per via indiretta, anche quando non si possa appuntare di lesa disciplina, non solo non sarà mai accolta così favorevolmente come se fosse pervenuta per la via regolare, ma potrà anche sovente sortire effetto sfavorevole. »

Io vorrei che una circolare simile, adattandola, come dissi alle diverse amministrazioni, fosse adottata e diramata da tutti i ministri, e son certo che le nostre amministrazioni procederebbero molto meglio, e che il paese non si lagnerebbe continuamente del Governo.

Ordini ed istruzioni simili io spero che l'onorevole ministro dei lavori pubblici, al quale non manca energia e fermezza, sarà per diramare, per questo esercizio ferroviario.

TROMPEO. Domando di parlare.

CAVALLETTO. Io gli raccomando quindi queste mie osservazioni, e spero che le vorrà prendere in considerazione.

PRESIDENTE. L'onorevole Trompeo ha facoltà di parlare.

TROMPEO. Comprendo lo scopo lodevole ed utile che si è proposto l'onorevole Cavalletto con le raccomandazioni, che mi limito a dire soverchiamente vivaci, che egli ha fatte all'onorevole ministro riguardo all'ingerenza che gli uomini politici potessero adoperare relativamente all'esercizio delle ferrovie, una volta che questo sia passato nella dipendenza dello Stato.

Ma se le sue osservazioni avessero tutte un fondamento, l'onorevole Cavalletto avrebbe sin d'oggi recata una ben grave ferita all'esercizio governativo ferroviario.

L'onorevole Cavalletto mi pare non abbia sufficientemente misurate le sue parole. Le sue parole tenderebbero nientemeno che a far credere al paese che qui dentro non ci sieno che sollecitatori, non ci sieno che partigiani...

PRESIDENTE. Perdoni, onorevole Trompeo, ella interpreta le intenzioni dell'onorevole Cavalletto.

TROMPEO. Sì, le parole dell'onorevole Cavalletto lascierebbero credere che in quest'Aula invece dei rappresentanti della nazione non ci sieno che partigiani di personali o privati interessi. E però è una parola di protesta che mi sento in dovere di esprimere, direi quasi, in nome di tutti i miei colleghi. *(Benissimo!)*

Giacchè non è lecito di venir qui ad accusare pubblicamente i deputati dicendo che si ingeriscano indebitamente negli affari di competenza del potere esecutivo. È la prima volta che io sento in questa Camera una somigliante affermazione. *(Benissimo! Bravo!)*

Quindi mi permetta, onorevole Cavalletto, che protesti con tutte le forze dell'animo mio, non dirò contro le insinuazioni, perchè l'onorevole Cavalletto è troppo buon patriota, è troppo gentiluomo per fare insinuazioni; ma che io protesti contro la infelicità di alcune espressioni delle quali egli si è servito, le quali certo non giovano, a parer mio, a tenere alto il prestigio della Camera. *(Bravo! Bene!)*

CAVALLETTO. Domando di parlare per un fatto personale.

PRESIDENTE. Ella può parlare.

CAVALLETTO. Io credo che le mie parole non arrecarono menomamente offesa ai miei onorevoli colleghi. Ho accennato ad un abuso che nessuno può disconoscere; ho accennato ad una tortura che tutti subiamo.

Voci. Ma che tutti!

CAVALLETTO. Ho accennato ad un dovere che tutti abbiamo di astenerci dalle raccomandazioni, di non assecondare le istanze che ci vengono fatte, e di lasciare che il Governo il quale è responsabile, liberamente agisca secondo le leggi.

PRESIDENTE. Nessuno domandando di parlare pongo ai voti l'articolo 5:

« L'amministrazione delle strade ferrate, di cui nell'articolo precedente, sarà posta sotto la dipendenza del ministro dei lavori pubblici, il quale vi provvederà mediante un Consiglio di amministrazione, composto di un presidente e di sei consiglieri, estranei ai due rami del Parlamento, nominati per decreto reale, sentito il Consiglio dei ministri.

(È approvato.)

« Art. 6. Una cassa centrale, posta sotto la dipendenza del Consiglio d'amministrazione, raccoglierà gl'introiti delle stazioni e tutti gli altri proventi dell'amministrazione delle ferrovie predette.

« Questa cassa, sopra mandati del Consiglio stesso, provvederà al pagamento degli stipendi del personale e di tutte le altre spese relative all'esercizio delle ferrovie medesime, prendendo a norma per l'anno corrente l'ultimo bilancio sociale.

« Per l'anno 1879 sarà allegato allo stato di prima previsione del Ministero dei lavori pubblici il bilancio delle entrate e delle spese relative all'esercizio di queste ferrovie.

« Nel bilancio di prima previsione delle entrate per lo stesso anno sarà stanziato con apposito ca-

SESSIONE DEL 1878 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 30 GIUGNO 1878

pitolo il presunto provento netto dello stesso esercizio.

« Il Consiglio di amministrazione disporrà che, dopo assicurate le esigenze del servizio, almeno alla fine di ogni mese la cassa centrale versi nelle tesorerie dello Stato le somme disponibili e rimetta i mandati estinti. »

Essendo stato questo articolo variato dalla Commissione, domando all'onorevole ministro se lo accetta.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Dichiaro di accettare l'articolo 6 della Commissione.

PRESIDENTE. Se nessuno chiede di parlare, lo metto ai voti.

(È approvato.)

« Art. 7. Una ragioneria centrale verificherà, riassumerà, e terrà in evidenza i risultati dei conti delle riscossioni e delle spese.

« Presso la predetta ragioneria un ufficio della Corte dei conti eserciterà il riscontro degli introiti e dei pagamenti.

« Al rendiconto generale, di cui all'articolo 65 della legge 22 aprile 1869, n° 5026, sull'amministrazione dello Stato e sulla contabilità generale, sarà unito a corredo il conto speciale di questa azienda ferroviaria. »

Quando nessuno chieda di parlare, questo articolo s'intenderà approvato.

(È approvato.)

« Art. 8. Sotto la dipendenza del Consiglio d'amministrazione, un direttore dell'esercizio e i capi servizio provvederanno all'esercizio delle ferrovie predette.

« Il direttore dell'esercizio, il cassiere centrale, il ragioniere centrale e i capi servizio saranno nominati per decreto reale, sentito il Consiglio di amministrazione.

« Le nomine e le promozioni di tutti gli altri impiegati ed agenti saranno fatte per decreto ministeriale, sentito egualmente il Consiglio di amministrazione. »

NERVO, relatore. C'è una variante da fare.

PRESIDENTE. Avrebbe potuto avvertirne prima la Presidenza.

NERVO, relatore. Se permette la indicherò.

Nel penultimo comma, ove si dice: « Le nomine e le promozioni di tutti gli altri impiegati ed agenti saranno fatte dal Consiglio di amministrazione, sentito il direttore » deve invece dirsi: « sulla proposta del direttore. »

PRESIDENTE. Allora l'articolo dovrebbe essere formulato così: « Le nomine e le promozioni di tutti gli altri impiegati ed agenti saranno fatte dal Consiglio di amministrazione e sulla proposta del direttore. »

Intanto prego il ministro di dichiarare se accetta le varianti fatte dalla Commissione a quest'articolo.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Mi riservo di domandare alcuni schiarimenti alla Commissione, e fare qualche osservazione, quando abbiano parlato gli oratori iscritti.

PRESIDENTE. Non ci sarebbe iscritto che l'onorevole Sanguinetti Adolfo.

(Non è presente.)

Non essendo presente, l'onorevole ministro ha facoltà di parlare.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Le variazioni che l'onorevole Commissione ha introdotto in quest'articolo danno luogo, secondo me, ad alcune osservazioni di non leggiera importanza.

La Commissione mi pare che abbia lasciato non dirò soverchia facoltà in questa parte al Consiglio di amministrazione, ma gli abbia lasciato facoltà sopra una materia, nella quale il Ministero non può disinteressarsi completamente.

Non credo che questo sia stato l'intendimento della Commissione, ma tengo a che sia chiarita la cosa nettamente.

Gli impiegati della società dell'Alta Italia sono all'incirca 24 mila fra alti e bassi.

Finchè si tratta di nomine del personale subalterno, anche cominciando dai capi stazione, io posso ammettere che il ministro non ne sappia affatto; ma più su c'è un ordine d'impiegati che, senza essere veramente capi di servizio, hanno però una grande importanza. Faccio un caso: può accadere che il Consiglio di amministrazione nomini, mettiamo, un ingegnere capo sezione, senza che il ministro debba nemmeno saperlo, e senza che abbia nemmeno il diritto di essere informato perchè si nomini una persona più che un'altra.

Con qual criterio può procedere un Consiglio amministrativo per giudicare il valore di un uomo tecnico?

Considerazioni di questa fatta ne potrei fare diverse anche in ordine ad altri rami di servizio.

Io pregherei quindi la Commissione di dichiarare se ha inteso di mettere addirittura fuori per intero il ministro dalla cognizione delle nomine, perchè in questo caso io proprio non potrei accettare il partito. Domando inoltre alla Commissione se non troverebbe opportuno di limitare a minor numero di nomine quelle lasciate all'autorità locale, chiamerò così il Consiglio di amministrazione, anche quando intervenisse l'approvazione del ministro; imperocchè quando si arriva a certi gradi mi pare sia conveniente il decreto reale. *Non de solo pane vivit homo.* Un capo, o sotto-capo di servizio che si trova nomi-

SESSIONE DEL 1878 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 30 GIUGNO 1878

nato puramente e semplicemente dal suo capo immediato, oppure anche da un Consiglio di amministrazione, non dà alla nomina l'importanza che vi darebbe quando emanasse direttamente dal Governo.

L'articolo inteso come è nel suo ultimo comma porterebbe diritto alla conseguenza, se non vi fosse una spiegazione, che così numeroso personale non saprebbe nemmeno a chi ricorrere per lagnarsi delle ingiustizie, che credesse di aver sofferto. Se il ministro dei lavori pubblici non ha da avere ingerenza di sorta nelle nomine di 22,000 e più persone, qualcuno cui potrebbero venir lesi i propri diritti, a chi dovrà ricorrere? Può, secondo la Commissione, far reclamo al ministro dei lavori pubblici un impiegato di nomina del Consiglio d'amministrazione? Ecco quello che io desidererei fosse bene spiegato prima che io dichiarassi se posso aderire alla nuova redazione.

Per chiarire inoltre altre variazioni, che potrebbero essere unicamente di parola, in altri articoli, io penso che se la Commissione intendesse che l'articolo 5° dove è detto: « L'amministrazione delle strade ferrate, di cui nell'articolo precedente, sarà posta sotto la dipendenza del ministro dei lavori pubblici » regga tutti gli articoli della legge; in questo caso il ministro troverebbe campo alla propria azione, sia col *veto*, sia col chiedere conto delle nomine che si fanno per decreto del Consiglio d'amministrazione. Allora starebbe bene. Prego perciò la Commissione a dichiarare se è in questo senso che essa intende l'articolo.

NERVO, *relatore*. Risponderò all'onorevole ministro.

PRESIDENTE. Permetta, onorevole relatore, risponderà dopo. Prima concederò facoltà di parlare all'onorevole Pissavini.

PISSAVINI. Giacchè l'onorevole relatore deve rispondere ad alcune domande rivoltegli dall'onorevole ministro dei lavori pubblici, mi permetto a mia volta di fargliene una semplicissima.

L'onorevole relatore sa meglio di me che allorché parte delle ferrovie dell'Alta Italia era esercitata dal Governo, molti degli impiegati, alle medesime addetti, furono nominati con decreto reale. Stando così le cose, mi permetterei di domandare all'onorevole relatore se, dopo l'approvazione di questa legge, tali impiegati saranno conservati nella stessa condizione e non risentiranno alcun pregiudizio nè nelle loro competenze, nè nei diritti da loro acquisiti.

Confido che l'onorevole relatore, riconosciuta la giustizia e valutata la portata della mia domanda, vorrà darmi schiarimenti tali che valgano ad allontanare un dubbio che è surto nel mio animo.

PRESIDENTE. L'onorevole relatore ha facoltà di parlare.

NERVO, *relatore*. Come i nostri onorevoli colleghi avranno potuto scorgere dalla lettura della relazione, sopra l'articolo 8 la Commissione si trovò divisa di parere, ci fu una maggioranza ed una minoranza composta del solo relatore.

La maggioranza della Commissione, partendo dal concetto che questo Consiglio di amministrazione debba avere le più larghe attribuzioni possibili per adempiere con sollecitudine al disbrigo degli affari, che questa grande gestione comprende, ha manifestato l'opinione che il Consiglio possa anche, riguardo al personale, avere una latitudine di potere.

Perciò, esaminato l'articolo 8 del progetto ministeriale, ammise che si dovessero soltanto nominare con decreto reale il direttore, il ragioniere centrale e il cassiere centrale, e che i capi di servizio, per i quali il ministro propone anche la nomina per decreto reale, trattandosi di funzionari abbastanza elevati, che hanno una grave responsabilità, fossero nominati per decreto ministeriale, e che poi tutti gli altri agenti ed impiegati che compongono la numerosa famiglia di oltre 20,000 individui, come ha testè detto l'onorevole ministro, sieno nominati dal Consiglio sulla proposta del direttore.

Invece il relatore, considerando prima di tutto che a questo personale addetto al servizio dell'Alta Italia è stata fatta una condizione particolare dall'articolo 27 *ter* della convenzione di Basilea, col quale articolo il Governo d'Italia si è assunto senza impegno tutto il personale ordinario di questo servizio, dichiarando pure di riservarsi la facoltà di modificarne gli organici, e quindi di diminuirne o aumentarne gli stipendi, ecc., il relatore pensa che questo personale abbia il diritto di ripetere le sue nomine dal Governo direttamente e non da delegati...

Voci dal banco della Commissione. No! no!

NERVO, *relatore*. È il relatore che pensa così.

Io domando il permesso alla Camera di spiegare questa divergenza di vedute, perchè secondo me, v'è una questione molto importante. Se noi diamo a questo personale una posizione, che egli abbia diritto di considerare come una diminuzione della posizione attuale, fattagli dalla convenzione di Basilea, noi pregiudicheremo il morale di questo personale; e il Governo non avrà più il diritto di pretendere da esso tutta quella attività e quello zelo necessario in un personale così numeroso, ed incaricato di un così geloso servizio, perchè a gran parte di questi impiegati è affidata la vita del pubblico.

Dunque, io mi sono dato molto pensiero di questo, ed ho trovato a proposito, che il Ministero

abbia fatto proposte tali, da rimanere sul terreno designato dall'articolo 27 *ter* della convenzione di Basilea. C'è dunque per me una questione legale riguardo al personale.

Io sono lungi, mi affretto a dichiararlo, sono lungi dall'idea di voler far diventare questo personale un personale governativo nello stretto senso della parola, e dargli il diritto a pensione, e tutte le conseguenze che vi sarebbero considerandolo strettamente attinenti alla sfera governativa; ma mi preoccupo da un'altra parte delle conseguenze morali e materiali che vi potrebbero essere, nel dargli una posizione diversa da quella che ha. Perciò io, per mia parte, propongo che si mantenga l'articolo del Ministero tal quale è proposto.

Ora lascerò ai miei colleghi della maggioranza (della immensa maggioranza, perchè come ho detto, io sono solo, sono un punto microscopico in questa parte), di spiegare il loro concetto.

Ora, darò uno schiarimento all'onorevole Pissavini, schiarimento che deduco dallo stesso concetto che ho testè accennato. È vero che quando la rete subalpina fu ceduta alla società dell'Alta Italia, tutti gli impiegati di quella rete avevano nomina con decreto reale.

Ora di questi impiegati ne esistono diversi ancora, e ve ne potrà essere ancora un numero abbastanza rilevante. Se nelle promozioni a cui possono aver diritto, questi impiegati, nel movimento annuale di questi servizi, questi impiegati non riceveranno più che una nomina ministeriale oppure una nomina fatta da un Consiglio di amministrazione, signori, io credo che quantunque si voglia anche considerare questi Consigli come un'emanazione del Governo, e quindi si possa dire che questa nomina è sempre governativa, tuttavia che chi ha acquistato dei diritti con decreto reale debba trovarsi per questi frequenti passaggi che fa questa rete, (per circostanze che si rendono necessarie) debba trovarsi, dico, munito del semplice decreto di un Consiglio di amministrazione nominato dal Ministero, scusate, io credo che ciò non risponda a quei grandi principii a cui devono informarsi le disposizioni di questo genere quando si tratta di un grande servizio pubblico, perchè, come ho detto nella relazione, sia questa rete esercitata dal Governo o lo sia dalla industria privata, è sempre un grande servizio pubblico che esige dei grandi riguardi per il personale.

Ciò detto io lascio ai miei onorevoli colleghi della grande maggioranza della Commissione il compito di sostenere la loro tesi.

LUGLI. Io veramente sono curioso di sentire le ragioni che può addurre l'onorevole Spaventa...

SPAVENTA. Domando di parlare per un fatto personale.

LUGLI... in sostegno della modificazione introdotta in questo articolo della Commissione, e le ragioni che può esporre l'onorevole Depretis, il quale si trova nella questione ferroviaria in un campo diametralmente opposto. Qualche cosa per riunire questi due illustri uomini in una opinione concorde vi deve essere che io non arrivo a comprendere. Quanto a me, senza sapere nè leggere nè scrivere, mi unisco al mio onorevole amico relatore per dichiarare che l'articolo ministeriale è concepito molto razionalmente.

Io domando all'onorevole Spaventa, ed anche all'onorevole Depretis, come mai il ministro dei lavori pubblici potrebbe avere la responsabilità del servizio della rete ferroviaria affidata provvisoriamente allo Stato, quando gli strumenti che devono far andare questo servizio sono nominati all'infuori della sua volontà, direi quasi...

MORPURGO. Sotto la sua dipendenza.

LUGLI. Non lo vedo scritto.

MORPURGO. Scusi, legga l'articolo.

LUGLI. Si capisce bene, onorevole Morpurgo, che ella sostenga l'articolo della maggioranza della Commissione, perchè altrimenti si sarebbe unito coll'onorevole Nervo. (*ilarità*) Ma a me, che sono coll'onorevole Nervo, mi permetta di dire le ragioni per le quali io sono con lui.

Io del resto domando: è egli dignitoso che un capo-servizio, un ingegnere capo di divisione che ha fatto una lunga carriera, che è investito di un grado eminente, non sia nominato, come vorrebbe la Commissione, per decreto reale, mentre il ragioniere centrale, solo perchè si chiama ragioniere, sarebbe nominato per decreto reale?

Io in questa parte mi unisco alle osservazioni dell'onorevole ministro dei lavori pubblici. C'è anche una questione d'amor proprio in queste persone. Ma... il vice-direttore della società dell'Alta Italia volete farlo nominare per decreto ministeriale?!

Io non so, ma pare proprio che la Commissione non si sia formato un concetto troppo esatto di questi organici degl'impiegati!!

L'onorevole Depretis dice: io voglio lasciare tutto al Consiglio di amministrazione, perchè si possa venire a dire più tardi nell'Aula parlamentare: il servizio va bene; e forse non so, l'onorevole Depretis potrebbe anche aggiungere: ed il servizio va bene perchè non vi è entrato il ministro, e perchè v'erano dei funzionari che non dipendevano da lui; chè se fossero stati da lui nominati il servizio forse sarebbe andato altrimenti.

In sostanza: se volete la responsabilità resti in-

tegra al Ministero davanti alla Camera, non potete assolutamente impedire che le nomine dipendano dal Ministero stesso. Per conseguenza io non accetto, con dispiacere se volete, la dicitura della maggioranza della Commissione, ed accetto quella del progetto ministeriale.

SPAVENTA. Io mi sforzerò di fare intendere all'onorevole Lugli le ragioni per le quali la Commissione non ha potuto accettare il sistema proposto dal Ministero nell'articolo 8, relativamente al personale dell'amministrazione di queste ferrovie.

Vi sono due sistemi, onorevole Lugli, coi quali un Governo può amministrare una rete di strade ferrate. Uno è il sistema che immagina ed approva l'onorevole Lugli, ed è quello in cui l'amministrazione si concentra tutta in un Ministero (e qui sarebbe quello dei lavori pubblici), fino al segno, che il ministro nomina tutti gli impiegati ed agenti dell'amministrazione ferroviaria. Questo alla Commissione è parso un sistema impossibile, un sistema irrazionale, un sistema che non può assolutamente rispondere allo scopo di una buona amministrazione.

Si immagini che il Ministero dovesse nominare i capi cantonieri, i guardia-freni, gli uomini addetti agli scambi, i facchini, e via dicendo, e poi mi si dica se un'amministrazione ferroviaria sia possibile a questo patto.

L'altro sistema, che è parso a noi razionale e rispondente ancora alle condizioni, in cui questo servizio è assunto, cioè in modo affatto provvisorio, è quello di lasciare le cose il più possibile come presentemente si trovano, vale a dire amministrate con le norme, i modi, gli ordinamenti dell'amministrazione sociale. E, secondo questo sistema, le nomine tutte, escluse quelle dei capi superiori, sono fatte dal Consiglio di amministrazione: nè credo che gli impiegati dell'amministrazione delle ferrovie dello Stato si sentiranno degradati dal ricevere quindi innanzi la loro nomina, come l'hanno ricevuta fin qui dal Consiglio di amministrazione della società, da un Consiglio di amministrazione, nominato dal Governo. Avrà questo Consiglio meno autorità, meno dignità di quel che abbia presentemente il Consiglio sociale? La Commissione non lo crede.

Evvi poi un'altra questione che riguarda gli antichi impiegati delle ferrovie dello Stato, i quali furono nominati, o per decreti ministeriali, o per decreti reali. Quando le ferrovie dello Stato furono endute, quelli impiegati passarono al servizio dell'amministrazione sociale.

Qual'è la condizione che questa legge fa a tali impiegati? Questa legge lascia la condizione loro

puramente e semplicemente quale è, non la muta in alcun modo, nè intende di mutarla. Questi impiegati passano in blocco al servizio dell'amministrazione sociale, salvo la libertà che la convenzione stessa di vendita delle ferrovie dello Stato lasciò alla società rispetto ad essi e salvo i diritti che essi avessero acquistati coi servizi da loro resi all'amministrazione dello Stato.

Per l'articolo 27 della convenzione di Basilea mercè cui le ferrovie furono di nuovo acquistate dallo Stato, gli stessi impiegati passarono di nuovo in blocco alla dipendenza dello Stato, colla stessa riserva di libertà che era stata fatta per l'amministrazione sociale quando essa acquistò dallo Stato le ferrovie medesime.

Ma, si dice, oggi voi stabilite che le nomine e le promozioni sieno fatte dal Consiglio d'amministrazione, e per conseguenza se da oggi innanzi uno di questi impiegati nominati per decreto reale, dovrà essere promosso, egli riceverà la sua nomina non dal Governo, ma dal Consiglio d'amministrazione nominato dal Governo. Ma, domando io, quale è la condizione attuale di questi impiegati nominati con decreto reale? È precisamente quella che oggi loro manteniamo. Se questi impiegati fino ad oggi non potevano altrimenti essere promossi se non mercè un decreto del Consiglio d'amministrazione sociale, d'ora innanzi, se meriteranno d'essere promossi, lo saranno per una deliberazione del Consiglio d'amministrazione creato dal Governo. In qual modo noi pregiudichiamo con questo la condizione di questi impiegati io non intendo.

Se si vuole ad essi fare una condizione speciale, attribuendo loro dei diritti che non hanno, lo si dica chiaramente, ed allora discuteremo la questione; se poi non si vuole ciò, se non si ha nessuna intenzione di volere qualche cosa di più che a questi impiegati non spetta, io dico che le disposizioni di questa legge non pregiudicano punto la loro posizione attuale, come non la migliorano; la lasciano qual è, e per conseguenza chi non vuole mutazioni non ha più nulla a pretendere.

Sopra un altro punto credo giovi che la Commissione ripeta (non dico *di*, perchè mi pare che l'onorevole relatore l'abbia già dato) ripeta uno schiarimento circa la posizione in cui questi impiegati sono rispetto al Ministero.

L'onorevole Lugli dice: volete il Ministero responsabile e poi volete togliergli la facoltà di scegliersi i propri agenti che con lui devono cooperare all'amministrazione di cui esso è responsabile? Io rispondo all'onorevole Lugli, che egli si forma un concetto della responsabilità del Ministero poco adeguato alla realtà delle cose; egli crede ed imma-

SESSIONE DEL 1878 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 30 GIUGNO 1878

gina che la responsabilità del Ministero possa estendersi fino agli atti dell'ultimo agente dell'amministrazione ferroviaria che conta più di 24 mila impiegati; egli s'immagina una responsabilità la quale non può esistere, non ha mai esistito, nè esisterà mai al mondo.

Uno degli errori più gravi intorno al modo come noi concepiamo l'ordinamento della nostra amministrazione, io credo che sia il falso concetto della responsabilità che intendiamo attribuire ai ministri.

Per me l'ideale sarebbe quello di un ministro che non amministra, ma solamente dirige l'amministrazione, la quale dovrebbe essere da lui dipendente, ma non nelle sue mani.

Ciò non è possibile per la natura dei nostri ordinamenti i quali hanno accentrato in maniera l'amministrazione da confonderla con l'azione ministeriale. Ma se ciò è un inconveniente che non possiamo cansare, non dobbiamo aggravarlo di più confondendo le cose che sono fortunatamente ancora distinte, come sarebbe un'amministrazione fuori del Ministero, un'amministrazione ferroviaria, con l'amministrazione propria del ministro.

Io, trattandosi d'amministrazione ferroviaria, potrei chiedere conto, e chiederei conto al ministro di moltissime cose relative a quest'amministrazione, dei regolamenti, delle tariffe delle ferrovie, dell'organizzazione generale dei servizi, della nomina del direttore e di capi di servizio, ma non gli potrei chiedere conto degli atti speciali che ciascun impiegato di quest'amministrazione compie nell'esercizio delle sue attribuzioni. Questo conto bisogna chiederlo a ciascun impiegato; e ciò tanto per le ferrovie, quanto per tutte le altre amministrazioni dello Stato; e finchè noi non ci persuadiamo di ciò, con la lustra, con l'illusione della responsabilità ministeriale, non avremo mai un'amministrazione veramente responsabile, un'amministrazione in cui tutti gli impiegati, tutti gli agenti rispondano veramente degli atti propri.

Ma ciò nonostante è innegabile che non si possa ricusare al ministro d'intervenire in un'amministrazione da lui dipendente quando, essendosi commessa un'ingiustizia, a lui si ricorre per ripararla: ed è in questo senso che il ministro, mi pare, chiedeva di sapere dalla Commissione come noi intendevamo il legame gerarchico che la legge stabilisce tra il Consiglio d'amministrazione ed il ministro.

Il ministro mi pare che ci chiedesse, se la dipendenza in cui è il Consiglio di amministrazione, istituito da questa legge, autorizza il suo superiore gerarchico a correggere gli abusi, o le ingiustizie del Consiglio di amministrazione da lui dipendente, e soggiungeva: se la cosa è così io mi contento di

questa facoltà; questa è sufficiente condizione della mia responsabilità.

Ed io credo che il ministro ben si avvisi credendo che questa facoltà gli possa bastare; se chiedesse di più, egli ci offrirebbe una responsabilità a cui non può corrispondere.

Io non so se queste spiegazioni possano bastare...

LUGLI. Domando di parlare.

SPAVENTA. (*Della Commissione*)... a persuadere l'onorevole Lugli. Ad ogni modo come ho detto, io mi sono sforzato di dargli quei chiarimenti che la Commissione era in obbligo di fornire a lui e alla Camera. (*Benissimo!*)

PRESIDENTE. L'onorevole Nervo ha facoltà di parlare.

NERVO, *relatore*. Permetta la Camera che io dichiari prima di tutto che consento in molte ragioni dette dall'onorevole Spaventa, il quale conosce molto bene, per esprimermi in un modo tecnico, la filosofia dell'amministrazione, le idee dei rapporti che si creano fra questi diversi organi, e sa mettere ciascuno al suo posto per trarne le deduzioni delle attribuzioni che bisogna loro dare; ma la divergenza fra me e l'onorevole Spaventa è nei limiti in cui bisogna tenersi per applicare questi concetti.

Io parto da questo principio generale: che qui si tratta di una immensa famiglia di impiegati e funzionari, i quali non si trovano nella condizione degli impiegati ordinari che, se non lavorano, vuol dire che impiegano cinque settimane a fare un lavoro che si potrebbe fare in due; ma non può venirne scapito grande per lo Stato, almeno quando non si tratta di affari di urgenza, di grande importanza. Ma qui si tratta di un personale che ha delle attribuzioni gelosissime. Imperocchè se un capo di servizio manca alle sue istruzioni, e si regola in modo che possa avvenire un disastro sulla ferrovia, un urto di treni da andarne a male delle famiglie intere, onde lo Stato sia obbligato a dare dei milioni di risarcimento, come è successo l'anno scorso in Francia, dove una Compagnia ha dovuto dare 814 mila lire d'indennità ad una sola famiglia...

SALARIS. La società, non il Governo:

NERVO, *relatore*. È stata una società. Ora, a termini dell'articolo 10 di questo progetto che stiamo discutendo, il Governo assume implicitamente tutta questa responsabilità, e dalla assunzione di questa responsabilità io deduco la necessità di ben determinare le attribuzioni di questo personale, onde evitare questi gravissimi inconvenienti.

Ed è perciò che, trattandosi di un personale che fa entrare 95 milioni di proventi all'anno nelle casse dello Stato, e durante questo provvisorio esercizio ne spende più di 60, la sua responsabilità

SESSIONE DEL 1878 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 30 GIUGNO 1878

è enorme, o signori. Ripeto quello che dissi in seno alla Commissione: nelle società voi avete un Consiglio di amministrazione ai cui membri domandate 100,000 lire di cauzione per il loro operato morale e materiale; e poi dietro di loro vi è la società che ha 20, 30, 40 milioni di capitale per garanzia del pubblico e del Governo. Ora, a questi signori amministratori che noi autorizziamo il Governo a nominare, non si chiedono queste garanzie; e sta bene, perchè sono delegati dal Governo. Ma allora chi sarà responsabile dinanzi al Parlamento di una gestione meno sollecita, meno regolare? È sempre il ministro dei lavori pubblici.

Si ha un bel dire, come dice l'onorevole Spaventa: ma fatevi un criterio ben chiaro di questo fatto, che il ministro non deve essere l'accentratore universale, che possono esservi delle amministrazioni all'infuori della sua, che esplichino tutto un ordine di operazioni e che collimino verso di lui, da cui dipendono direttamente.

Io, signori, lo capisco bene questo; e ne abbiamo degli esempi in Francia e in Inghilterra. Ma notate, o signori, che per applicare questo concetto i signori Freyssinet e Leone Say che fecero quei decreti del 28 maggio ultimo scorso, nell'adottare il sistema di un Consiglio di amministrazione, dissero: stabilirà questo Consiglio e farà i contratti, ma nei limiti che gli saranno determinati da decreti ministeriali. E perchè questo? Perchè il concetto della responsabilità si concentra sempre nei ministri.

Io non soggiungo altro, perchè mi pare che la Camera ora possa essersi fatto un criterio chiaro delle divergenze che passano tra me e la grande maggioranza della Commissione.

Voci. Ai voti! ai voti!

PRESIDENTE. Essendo stata chiesta la chiusura, devo domandare se è appoggiata.

LUGLI. Domando di parlare per un fatto personale.

PRESIDENTE. Domando se la chiusura della discussione è appoggiata.

(È appoggiata.)

Essendo stata appoggiata, la pongo ai voti. Chi intende adottare la chiusura, è pregato di alzarsi.

(La chiusura è approvata.)

L'onorevole Lugli può parlare per un fatto personale.

PISSAVINI. Chiedo di parlare per un fatto personale.

LUGLI. Anzitutto io mi compiaccio coll'onorevole Spaventa della professione di fede che egli ha fatto qui in quest'Aula, oggi rispetto al decentramento, così potremo insieme uniti cercare di decentrare; ma ha bene considerato, l'onorevole Spaventa, se

coll'articolo della Commissione si ottenga veramente questo decentramento? A me par proprio di no.

L'articolo della Commissione non fa che passare le attribuzioni del ministro, veramente responsabile, in un ente che si chiama Consiglio di amministrazione sul quale il ministro può esercitare un'influenza; e questo Consiglio di amministrazione non ha poi nessuna responsabilità.

Ma se questo si chiama decentrare lo lascio giudicare a voi.

Io per me dico francamente che se vi è uno che debba avere la responsabilità è il ministro, ed il ministro deve tenercela.

Io non so che cosa risponderà l'onorevole ministro alle domande che gli ha mosso l'onorevole Spaventa; ma io vi prego di riflettere, o signori, che questo Consiglio di amministrazione avrebbe tutte queste facoltà senza averne la menoma responsabilità.

Del resto l'onorevole Spaventa in riguardo agli impiegati ha detto che non cambiavano.

PRESIDENTE. Perdoni, onorevole Lugli, stia nel fatto personale.

LUGLI. Se desiderano che io mi taccia...

PRESIDENTE. Non è che si voglia che ella taccia, ma si vuole che si attenga al fatto personale.

LUGLI. Mi perdoni, onorevole presidente, l'onorevole Spaventa, ha contraddetto quello che ho detto io. (*ilarità*)

PRESIDENTE. Questo non è fatto personale.

LUGLI. Mi perdoni onorevole presidente, alla Camera domando un po' di indulgenza, è una questione gravissima.

PRESIDENTE. Io non posso che far eseguire il regolamento. Interrogherò la Camera se permette che ella faccia alcune osservazioni oltre il fatto personale.

Quelli che intendono accordare all'onorevole Lugli la facoltà di parlare oltre il fatto personale sono pregati di alzarsi.

(La Camera delibera negativamente.)

LUGLI. Io non sono molto grato alla Camera della sua benevolenza. (*ilarità*)

PRESIDENTE. Spetta all'onorevole Pissavini di parlare per un fatto personale.

PISSAVINI. L'onorevole Spaventa ha attribuito alle mie parole un senso che realmente non avevano. Io non ho mai preteso che agli impiegati ferroviari dell'Alta Italia nominati con decreto reale, fosse fatta una condizione speciale con questa legge.

Io volli soltanto conoscere se, una volta promulgata la legge in discussione, quei vecchi, integri ed esperti impiegati dovessero risentirne pregiudizio, o

SESSIONE DEL 1878 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 30 GIUGNO 1878

fossero conservati nella loro posizione colle attuali loro competenze e con tutti i diritti da essi acquisiti.

Ora siccome l'onorevole relatore prima e l'onorevole Spaventa dopo di lui, mi hanno date formali assicurazioni sulla sorte e sull'avvenire di questi impiegati, così mi dichiaro pienamente soddisfatto della loro risposta, poichè con esse rimane accordato che quei vecchi impiegati non vengono colla legge attuale privati delle loro competenze e dei diritti da essi acquisiti.

NERVO, relatore. Io sono uno, bisogna che sia confermato dalla Camera.

PRESIDENTE. La parola spetta all'onorevole Depretis per un fatto personale.

DEPRETIS. L'onorevole Lugli ha chiesto non so se a sè stesso, alla Camera, all'onorevole Spaventa o a me la risposta a questo singolare quesito:

Come mai ha potuto accadere che l'onorevole Spaventa e l'onorevole Depretis si trovassero miracolosamente d'accordo? Onorevole Lugli la risposta è semplicissima, ed io la darò proprio mettendo le carte in tavola.

L'onorevole Spaventa ha accettato il sistema quale è definito nell'articolo della Commissione, sul quale tutta la Commissione è d'accordo, meno l'onorevole relatore, perchè l'onorevole Spaventa crede che questo sia il solo sistema col quale si possano amministrare le ferrovie, e lo accetta adesso provvisoriamente affinchè possa poi essere accettato e praticato in modo definitivo.

Ecco la ragione dell'onorevole Spaventa.

Voci. E la sua?

DEPRETIS. La mia veramente è una ragione che debbo manifestare con qualche ripugnanza, perchè è contraria all'interesse e al successo della tesi che vorrei far prevalere. E mi spiego.

Se io avessi voluto che si realizzasse quello che è il mio obiettivo, cioè: l'esercizio privato, avrei dovuto sostenere che l'amministrazione delle ferrovie anche provvisoria fosse accentrata nell'amministrazione dello Stato. (*Si ride*) Io ho una convinzione profonda, che sarà divisa da tutti quelli che s'intendono di questa materia e che l'hanno studiata lungamente, ho la convinzione che l'ingerenza diretta dello Stato, l'assimilazione completa, o la maggiore che è possibile, dell'amministrazione nell'azienda in tanta parte commerciale delle ferrovie, che il dirigere quest'amministrazione secondo le norme adottate pel patrimonio dello Stato, anche per un periodo più breve di quello che è fissato all'esercizio provvisorio, basterebbe per dimostrare *urbi et orbi* che il Governo non può amministrare le strade ferrate. (*Benissimo!*)

Ma io debbo considerare che comincia un servizio

nelle mani del Governo, sia pure provvisoriamente, ma comincia. Che cosa volete? Io non posso ribellarmi alla verità e far danno anche provvisoriamente all'interesse pubblico, e siccome il solo servizio possibile è quello consentito dall'onorevole Spaventa, io ho fatto adesione.

Ci si dice: il ministro non sarà più responsabile; ma davvero? Parliamo noi della responsabilità vera, o signori, o della responsabilità fittizia? Abbiamo noi considerato di che natura sia il servizio ferroviario? Il servizio ferroviario è una di quelle aziende in cui la responsabilità vera per l'andamento dell'esercizio non può stare che nei direttori o nei capi di servizio, lasciando al Consiglio d'amministrazione la superiore vigilanza, le questioni di massima, le mansioni di amministrazione finanziaria e di contabilità. Il direttore e, sotto i di lui ordini, i capi di servizio debbono avere un'autorità riconosciuta da tutti, senza il minimo contrasto, cosicchè al comando segua l'obbedienza, senza di che non si ottiene nè disciplina, nè regolarità di servizio.

L'onorevole Gabelli fece delle osservazioni sulla utilità del corpo collegiale amministrativo, che verrebbe costituito col Consiglio d'amministrazione. Se non che l'onorevole Gabelli dava, secondo me, al corpo collegiale amministrativo delle attribuzioni che non deve, e non può avere. Certi servizi che saranno affidati al Consiglio d'amministrazione non sono i servizi dei trasporti nel senso rigoroso della parola, i quali hanno bisogno di una mente, di una direzione unica. Il ministro, si ripete, non ha responsabilità? Ma egli l'ha sempre completa, inquantochè egli nomina il Consiglio d'amministrazione e può revocarlo quando crede, nomina il direttore generale e può rimuoverlo, nomina i capi di servizio e li revoca dall'impiego; e basta, secondo me, se volete che il servizio vada. Se poi volete che l'ingranaggio governativo venga a turbare l'andamento regolare e pronto dell'azienda ferroviaria, allora adottate le norme prescritte dalle leggi generali ed applicatele all'azienda delle ferrovie. Io naturalmente non ne sarò disperato perchè la dimostrazione sarà inevitabilmente a mio favore.

Riguardo poi a quello che accennava l'onorevole ministro, cioè se sopra i reclami deve avere facoltà di provvedere, io dico che il potere gerarchico esiste sempre, che il ministro è sempre direttore supremo di questo servizio: non lo amministra, ma lo dirige, e qualora gli venisse presentato un reclamo contro un'ingiustizia, non solo ha il diritto, ma l'obbligo di esaminarlo e di provvedere.

Cosicchè io veramente credo che se si vuol fare un esercizio provvisorio che rimanga tale, e corrisponda agli interessi economici, bisogna attenersi

SESSIONE DEL 1878 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 30 GIUGNO 1878

alle norme degli esercizi sociali, e accettare la proposta della Commissione.

Del resto, o signori, questa non è stata una scoperta nostra. Noi l'abbiamo presa da quello che si è fatto ultimamente in Francia, dove si è capito che per amministrare provvisoriamente una rete ferroviaria di 2000 e più chilometri, bisognava scostarsi il meno possibile dall'amministrazione sociale.

Nel fatto è poi così pel complesso delle disposizioni accettate anche dal Ministero.

Possiamo noi prendere il bilancio ferroviario e trasportarlo tale quale si trova nel bilancio dello Stato? No, signori, non lo possiamo.

Possiamo applicare all'amministrazione delle ferrovie la legge della contabilità generale dello Stato? Nemmeno.

Dunque bisogna necessariamente accettare questa posizione, la quale è la sola che riesca a soddisfare gli interessi dello Stato e lasci in ogni caso la questione impregiudicata.

Infatti, che cosa è lo Stato, e per lo Stato il ministro o il Governo dopo il riscatto? È il rappresentante dell'universalità degli azionisti, è il loro successore, è il proprietario incommutabile della rete che prima spettava agli azionisti per la durata di una lunga concessione. Il Governo deve rimanere in questa posizione giuridica e non uscirne.

Siccome poi il Governo ha per sé, e come Governo, facoltà maggiore di quelle che spettano all'universalità degli azionisti, ha il dovere di far sì che l'amministrazione proceda bene. Quindi voi gli date la nomina di chi è veramente responsabile del buon andamento del servizio; il diritto di conoscere gli atti di questa amministrazione; il diritto di provvedere in caso di reclami, e con ciò io credo che si provveva sufficientemente a quanto esige l'interesse pubblico. (*Ai voti! ai voti!*)

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Ancora uno schiarimento.

Io dichiaro, che se l'espressione dell'ultimo comma dell'articolo che riserva al ministro la nomina di tutta la massa degli impiegati, avesse potuto ingenerare l'idea che io avessi, e dell'amministrazione ferroviaria in genere e del modo di condurla in ispecie, un concetto diverso da quello che è stato espresso dalla Commissione, potrà parere che vi sia una specie di pentimento, ma quelli che credono alle mie parole ritengano pure, che io non ne ho mai avuto altro.

Per me, un'amministrazione posta a Milano per dirigere le ferrovie, mi basta che abbia quella dipendenza che ha una direzione generale dipendente dal Ministero dei lavori pubblici e residente in Roma.

Quando il ministro possa farsi render conto di questa gestione, possa sapere che cosa si fa, possa arrivare con la sua azione punitiva, quando ne sia il caso; credo che la sua parte sia perfettamente riservata, e quindi risponda al modo di coprire la sua responsabilità. L'articolo che è ammesso dalla Commissione, nell'ultimo comma relativo all'applicazione dell'articolo 27 *ter* della convenzione di Basilea, mi pare che salvi al ministro la facoltà degli organici, sentito il Consiglio d'amministrazione; esso gli riserva inoltre facoltà di migliorare o di modificare gli stipendi del personale, e se così è, come non par dubbio, anche per questa parte resta perfettamente libera l'azione del ministro dei lavori pubblici.

Un'altra preghiera mi resta a fare alla Commissione, ed è questa, che dove dice: *le nomine e le promozioni dei capi di servizio*, ecc., non si lasci l'adito aperto a nessun equivoco; e credo che è forse per la ristrettissima interpretazione, che l'onorevole Lugli ed altri danno a queste parole, che essi sono di opinione diversa da quella della Commissione. Eglino forse credono che con queste parole: *i capi di servizio*, si vogliano intendere soltanto tre o quattro eminenti funzionari, come sono il direttore generale, il capo traffico, ecc. Io non credo che sia così restrittiva l'interpretazione che ha data la Commissione a queste parole, e penso che il regolamento che farà il ministro dei lavori pubblici stabilirà il numero di questi capi-servizio, che non possono certamente essere in numero grande, ma che non saranno nemmeno limitati a 3 o 4 capi superiori. Mi spiego.

C'è un direttore generale; poi c'è un vice-direttore. Io credo che se il direttore generale è nominato per decreto reale, il vice-direttore non può non essere considerato almeno come un capo servizio che debba essere nominato dal ministro.

Se fosse altrimenti, non dovrebbe considerarsi come un capo servizio, per la ragione che non regge lui un determinato servizio. Così può accadere per il capo di quei tali servizi che, secondo la dizione della Commissione, deve nominare il ministro; perchè vi possono essere sotto-capi che pur li rappresentino.

Io intendo che i supplenti sieno da assimilarsi ai capi-servizio e perciò che debbano anche essi nominarsi per decreto ministeriale. Per cui ritengo che la Commissione, senza introdurre speciali disposizioni nella legge, abbia inteso di lasciare che il regolamento stabilisca anche la graduatoria dei capi di servizio.

Con tale interpretazione io pregherei l'onorevole relatore a volersi associare anche lui, e molto più

SESSIONE DEL 1878 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 30 GIUGNO 1878

il mio amico Lugli, alla proposta della Commissione: tanto più possono farlo essi, dal momento che il ministro, il quale dovrebbe essere il capo espiatorio di tutto, finisce per accettare puramente e semplicemente la dizione proposta dalla Commissione.

Voci. Ai voti!

PRESIDENTE. Invito la Commissione a fare quelle dichiarazioni, delle quali l'ha pregata il ministro.

NERVO, relatore. Mi permetta la Camera: per ciò che può riguardare la microscopica minoranza della Commissione rappresentata dal relatore, io, nel desiderio di conciliare, mi unisca alle vedute dell'onorevole ministro dei lavori pubblici lasciandogli la facoltà di segnare nel regolamento questi limiti, imperocchè, o signori, non posso proprio ammettere che con una legge si possano attribuire a funzionari governativi delle facoltà che li mettano al di fuori della cerchia d'azione del Ministero. Per me questo non lo posso comprendere.

PRESIDENTE. La Commissione conviene con le dichiarazioni fatte dall'onorevole ministro?

SPAVENTA. La maggioranza della Commissione mi dà l'incarico di esprimere alla Camera le sue opinioni sopra il punto toccato testè dall'onorevole ministro.

Il ministro ha domandato se la Commissione intende di restringere il numero dei capi di servizio, che egli può nominare per suo decreto, a tre o quattro.

Veramente la Commissione non ha inteso nè di allargare nè di restringere il numero di questi capi di servizio. I capi di servizio sono quello che sono. Tutti coloro che in un'amministrazione dirigono un servizio speciale o possono essere assimilati ai capi o direttori di servizio speciale, si chiamano capi di servizio.

L'onorevole ministro ha citato il vice-direttore dell'esercizio ed ha domandato: È questo un capo di servizio? Evidentemente questo è più di un capo di servizio. Ragionando *a fortiori*, se un capo di un servizio speciale si può trovare sotto chi rappresenta il direttore, tanto più questo vice-direttore, che deve stare sopra di lui ha per lo meno la qualità di capo di servizio. (*Va bene!*)

Dunque la Commissione in massima non può togliere facoltà al ministro di stabilire nel regolamento chi sono questi capi di servizio, ma non può neanche dire che essa ammette dei capi di servizio i quali non sieno tali, per la natura del servizio a cui essi soprintendono.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Sta bene.

PRESIDENTE. La Camera ha inteso le dichiarazioni del Ministro e quelle della Commissione; quindi se

nessuno chiede di parlare porrò ai voti l'articolo 8 così concepito:

« Sotto la dipendenza del Consiglio di amministrazione, un direttore provvederà all'esercizio delle ferrovie predette.

« Il direttore, il cassiere centrale, e il ragioniere centrale saranno nominati per decreto reale, sentito il Consiglio di amministrazione.

« Le nomine e le promozioni dei capi servizio saranno fatte per decreto ministeriale, sentito egualmente il Consiglio di amministrazione.

« Le nomine e le promozioni di tutti gli altri impiegati ed agenti saranno fatte dal Consiglio di amministrazione sulla proposta del direttore.

« Per tutto il personale in servizio e pei relativi organici restano ferme le disposizioni dell'ultimo capoverso dell'articolo 27 *ter* della convenzione approvata colla legge 29 giugno 1876, n° 3181, serie 2° »
(È approvato.)

« Art. 9. I contratti per gli approvvigionamenti e pei lavori occorrenti per l'esercizio e per la manutenzione della rete ferroviaria saranno fatti e resi esecutorii dal Consiglio di amministrazione, uniformandosi alle norme sinora in uso nell'amministrazione sociale, che cessa, nei limiti che verranno prescritti dal regolamento, di cui all'articolo 16.

« Il Consiglio di amministrazione, inoltre, stipulerà e renderà esecutorii i contratti:

« a) pei servizi di presa e consegna a domicilio;

« b) pei servizi di facchinaggio nelle stazioni ed altri consimili servizi;

« c) per affitti di terreni, caffè delle stazioni ed altri locali;

« d) per concessioni di binari di diramazione a servizio di stabilimenti privati, di traversate a livello, passaggi pedonali, costruzione di cavalcavia, sottovia, acquedotti, condotti per gaz, e simili;

« e) per ribassi di tariffa ed altre facilitazioni, di cui all'articolo 274 della legge 20 marzo 1865 sui lavori pubblici.

« Pei contratti relativi allo esercizio ed alla manutenzione della rete, dei quali, in virtù del regolamento, di cui all'articolo 16, il Ministero riserva a sè l'approvazione, sono applicabili le norme degli articoli 4 e 7 della legge sulla contabilità generale dello Stato. »

Anche quest'articolo essendo stato modificato...

NERVO, relatore. Vi è un'aggiunta della Commissione.

PRESIDENTE. Qui al banco della Presidenza non vi è altro.

NERVO, relatore. L'abbiamo mandata scritta sopra un pezzettino di carta.

SESSIONE DEL 1878 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 30 GIUGNO 1878

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. L'ultimo comma dell'articolo 14 va aggiunto qui.

PRESIDENTE. Ecco qui la proposta :

« Sono riservate all'approvazione del ministro dei lavori pubblici, sentito il Consiglio di Stato, le convenzioni che saranno proposte dal Consiglio di amministrazione per assumere o continuare l'esercizio di altre ferrovie. »

È questa ?

NERVO, relatore. Sì, onorevole presidente.

PRESIDENTE. Allora debbo pregare l'onorevole ministro di dire se accetta.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Non v'è questione d'accettare, perchè io stesso aveva proposto questa disposizione che per omissione era stata lasciata in disparte.

PRESIDENTE. Ma in tutto l'articolo ci sono variazioni.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Accetto l'articolo tal quale.

PRESIDENTE. L'onorevole Negrotto ha facoltà di parlare.

NEGROTTA. L'interesse vivissimo che la Camera in ogni occasione ha dimostrato per la prosperità e per l'incremento dell'industria nazionale, m'affida che gli onorevoli miei colleghi vorranno avere la cortesia d'ascoltare alcune mie brevi osservazioni su questo articolo 9.

Riguardo alla preferenza da darsi all'industria nazionale nei contratti relativi agli approvvigionamenti, l'onorevole relatore vi propone d'aggiungere all'articolo 9 la seguente disposizione :

« Nei contratti per le provviste, di cui è cenno nei primi due comma di quest'articolo, il Governo darà la preferenza all'industria nazionale, quando le condizioni dalla medesima offerte siano pari a quelle dell'industria estera. »

Evidentemente se questa disposizione fosse stata collocata in fine dell'articolo 9, come dall'onorevole relatore era proposto, sarebbe in qualche guisa tutelata l'industria nazionale. Ed è tanto più necessaria che quest'aggiunta all'articolo venga fatta, in quanto che all'articolo 9 del progetto governativo era stata adoperata una locuzione la quale, se non esplicitamente, almeno implicitamente, dava una garanzia all'industria nazionale. In quell'articolo dicevasi infatti :

« Ai contratti per le provviste di combustibili, rotaie e relative ferramenta, traverse, locomotive, carrozze e carri, ed in genere per quelle provviste che convenga di fare all'estero, ecc. »

Da ciò s'induce come s'intendesse che le provviste, in massima, si dovessero fare all'interno, e come per quelle che si dovessero necessariamente fare

all'estero, fosse applicabile il disposto dell'articolo 4 della legge 22 aprile 1869.

Ora, siccome d'accordo col ministro si è aperta la discussione sul progetto della Commissione e non su quello del Ministero è evidente che per meglio tutelare le industrie nazionali è mestieri che si aggiunga una parola all'articolo 9, sia pur quella che veniva proposta dall'onorevole relatore.

Io voglio sperare che questa mia proposta non troverà opposizione in quanto che essa, mentre non reca danno alcuno allo Stato, è di un grandissimo vantaggio per l'industria nazionale.

Ma debbo fare un'altra considerazione che reputo non meno importante della prima.

In quest'articolo è pur detto che il Consiglio d'amministrazione stipulerà e renderà esecutori i contratti per ribassi di tariffe ed altre facilitazioni relative alle ferrovie.

Io prego i miei colleghi della Commissione, più specialmente, e l'onorevole ministro a volermi prestare la loro benevola attenzione, trattandosi di cosa la quale io credo assai importante.

Si vogliono accordare delle esenzioni di dazi; queste esenzioni, naturalmente, erano concesse alle società quando erano esse che esercitavano le ferrovie; ed ora che lo Stato avoca a sè l'esercizio si può credere a primo aspetto che giovi lo stesso trattamento, cioè che lo Stato esenti dai dazi doganali taluni prodotti che servono alle ferrovie. (*Interruzioni*)

Lasciatemi dire e vedrete che rimarrete persuasi.

Che danno v'è che l'amministrazione iscriva in bilancio delle partite di giro per l'entrata delle merci che s'adopano nelle ferrovie dello Stato? Non ve ne scorgo alcuno.

È questo d'altronde un sistema usato in diversi altri casi. Vi citerò l'esempio delle provviste che si fanno al Ministero della guerra.

Il ministro della guerra, per i fucili che compra all'estero, paga secondo la tariffa; or, perchè vorreste voi esentare le provviste necessarie alle ferrovie dai dazi? Non è questa una protezione a vantaggio dell'industria estera e quindi a danno dell'industria nazionale?

Io credo che sia evidentemente così, inquantochè, se l'amministrazione delle ferrovie può avere interesse a fare il vantaggio dello Stato, non vi ha dubbio che cercherà di dimostrare che ha fatto dei buoni affari, economizzando sulle provviste.

Ora supponete il caso... (prego i miei colleghi di volerli ascoltare).

Parmi che la questione sia grave, e se non fosse tale, non avrei incomodato la Camera in questo

SESSIONE DEL 1878 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 30 GIUGNO 1878

momento in cui tutti hanno, e ben a ragione, la premura di andarsene.

PRESIDENTE. Continui, onorevole Negrotto.

NEGROTTA. Supponete che il Consiglio d'amministrazione delle ferrovie volesse fare un acquisto di rotaie all'estero, che le ne venissero offerte a 24 lire al quintale, e che un opificio nazionale le offrisse a 25 lire, evidentemente l'amministrazione le prenderà all'estero, perchè le costeranno una lira di meno. E perchè una lira di meno? Perchè non sarà tenuta a pagare il dazio d'entrata. Aggiungendovi però le due lire del dazio, le rotaie verrebbero a costare allo Stato 26 lire e non già 24 soltanto.

Ora questa è una vera protezione che noi concediamo all'industria estera a danno della nazionale.

Desidererei perciò che la Camera consentisse a depennare dall'articolo 9 la lettera e « per ribasso di tariffe ed altre facilitazioni riferibili alle facoltà concesse all'amministrazione. »

Non domando però alla Camera che s'inserisca un'aggiunta apposita nell'articolo 9, ma rivolgo preghiera al ministro dei lavori pubblici perchè voglia adottare un sistema diverso da quello che è stato sin qui seguito per le vie ferrate, e che si stanzii nel bilancio dell'entrata una somma eguale a quella che sarà stata allogata nella parte passiva del bilancio del Ministero dei lavori pubblici, per pagamento di diritti doganali sopra oggetti manufatti introdotti dall'estero per il bisogno delle ferrovie.

Io credo che questo sarebbe il miglior sistema per non concedere un indebito protezionismo all'industria estera, e per avvantaggiare al tempo stesso la nazionale.

Son certo che non vi sarebbe danno alcuno per parte dello Stato; anzi credo che in questa parte l'ex-ministro della guerra, onorevole Ricotti, il quale è tanto distinto e valoroso generale quanto abile amministratore, non abbia mai chiesto, quando se ne è presentata la circostanza, che venisse tolto il dazio sull'entrata dei fucili acquistati all'estero, appunto perchè riconosceva essere più conforme alle buone regole di contabilità lo stanziarsi per ciò in bilancio delle partite di giro piuttosto che l'esentarsi dal dazio le armi che s'introducono nello Stato provenienti da fabbriche estere.

Confido che la Camera vorrà far buon viso a questa mia proposta ispirata soltanto al desiderio di veder presto prosperare le industrie nazionali.

BORTOLUCCI. Dietro l'aggiunta che è stata proposta dalla Commissione a questo articolo 9, io non sono tranquillo sulle condizioni in cui si troverà la ferrovia Modena-Mantova.

Fra le diverse ferrovie secondarie o di proprietà

privata vi è questa di Modena-Mantova, la quale fu costruita a spese delle provincie di Modena, Mantova e Verona. L'esercizio di questa ferrovia fu concesso alla società dell'Alta Italia. Una volta che sia approvata questa legge e che vada in attività, io non so quale sia la sorte riservata a questa strada e al suo esercizio.

Se l'onorevole ministro o il relatore della Commissione...

ERCOLE. L'ha già detto.

BORTOLUCCI... mi dessero qualche schiarimento in proposito, sarei loro gratissimo.

ERCOLE. L'ha già dichiarato.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Non so se l'onorevole Bortolucci fosse presente quando ho parlato di questo argomento. Forse non era presente; ma io ho appunto parlato delle linee, delle quali scade il contratto di esercizio, ed è risultato molto chiaramente che il ministro ha la facoltà non solo, ma il dovere di provvedere alla rinnovazione dei contratti; certo poi di non mettere quelle linee in condizione di non poter continuare il loro esercizio. Su questo non c'è dubbio. Quanto all'onorevole Negrotto, mi pare che egli abbia fatta una questione che più si attiene alla tariffa doganale e meno all'esercizio delle ferrovie.

Si dirà certamente che anche le materie che servono per le ferrovie pagano il loro tributo alla dogana; ma io non posso fare la dichiarazione esplicita che mi ha richiesto: spero si contenterà che io gli dica che farò esaminare la questione, cui egli si riferisce, per vedere di prendere i provvedimenti che possano essere del caso.

NEGROTTA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Su di che?

NEGROTTA. Su questo argomento.

PRESIDENTE. Non posso permetterglielo; ha già parlato una volta. (*ilarità*) Prima di mettere ai voti l'articolo devo una risposta all'onorevole ministro.

NEGROTTA. Non mi vuol dare la parola?

PRESIDENTE. Ma scusi: ha già parlato una volta.

NEGROTTA. Il regolamento non dice che non sia permesso parlare che una volta.

PRESIDENTE. Se insiste per parlare una seconda volta debbo interrogare la Camera.

NEGROTTA. Io credo di averne il diritto, a meno che la Camera non me lo voglia togliere.

PRESIDENTE. Il regolamento dice che l'oratore non può parlare che una volta; ed ella ha già parlato.

NEGROTTA. Ma può dare una spiegazione.

PRESIDENTE. Interrogo la Camera se intende consentire che parli l'onorevole Negrotto. Coloro che intendono di convenirne, si alzino.

(La Camera le permette di parlare.)

SESSIONE DEL 1878 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 30 GIUGNO 1878

Una voce: Sì, ma sia breve!

NEGROTTO. Sarò brevissimo.

Sebbene l'onorevole ministro non mi abbia dato una risposta del tutto soddisfacente, pure, confidando nella sua lealtà, io prendo atto della sua dichiarazione che esaminerà la questione, e spero vorrà aderire alle mie istanze, attuando le proposte da me fatte nell'interesse delle industrie nazionali.

Quindi su questo punto io non insisto maggiormente. Solo gli faccio osservare che noi discutiamo questa legge nella quale si parla di un'inchiesta, e che il mio sistema gioverà anche di molto al Ministero, quando si dovrà venire ad un provvedimento concreto. Perchè quando si farà l'inchiesta, difficilmente si andrà a vedere quello che sarebbe costata la merce col dazio, e quello che è costata realmente. Quando uno fa un'inchiesta, va a rintracciare i risultati finali. Si vuol dare un maggior lavoro alla Commissione, perchè si sobbarchi a dei calcoli sottili sulle cifre che risulteranno all'apparenza? Lo si può fare. Ma ritenga l'onorevole ministro che egli, che si è mostrato tanto caldo fautore dell'inchiesta, accettando la mia proposta renderà un gran beneficio all'industria nazionale, togliendo una protezione a favore dell'industria estera, e nello stesso tempo otterrà uno degli scopi che si propone di raggiungere, cioè una sollecita ed esatta inchiesta.

PRESIDENTE. Prima di mettere ai voti l'articolo devo far conoscere alla Camera due ordini del giorno.

Il primo è questo:

« La Camera, considerando che durante l'esercizio provvisorio governativo delle ferrovie dell'Alta Italia, può essere di grande utilità per l'industria nazionale che, per le provviste necessarie a quest'esercizio, sia data la preferenza ai prodotti dell'industria medesima, ogniqualvolta le condizioni di essi o parte siano, tutto ben considerato, pari a quelli dell'industria estera, raccomanda al ministro di seguire questo sistema durante l'esercizio suddetto.

« Nervo — Pissavini. »

Prima di tutto domando se quest'ordine del giorno è appoggiato.

(È appoggiato.)

Essendo appoggiato, domando al signor ministro se lo accetta.

MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI. Come raccomandazione lo accetto.

PRESIDENTE. La Commissione lo accetta?

NERVO, relatore. Una parte della Commissione lo accetta ed una parte no; però mi permetta la Camera di stabilire bene la situazione delle cose.

Questa questione è stata sollevata da me in seno

della Commissione, ed aveva proposto di aggiungere un comma nuovo all'articolo, che esprimesse questo mio concetto per farlo diventar legge.

Questa mia proposta non essendo stata accettata allora, mi riservai di presentare un ordine del giorno con lo scopo di richiamare l'attenzione della Camera sopra una questione, la quale mi pare importantissima in un paese dove l'industria ed il commercio pagano il 13 20 per cento sul loro reddito.

PRESIDENTE. Appunto domandava alla maggioranza della Commissione se l'accettava.

MARSELLI. La maggioranza della Commissione lo accetta come una raccomandazione nel modo che lo ha accettato il ministro.

PRESIDENTE. Vi è un altro ordine del giorno firmato dall'onorevole Nervo.

« La Camera considerando che i bene intesi interessi del paese richiedono che, durante l'esercizio provvisorio governativo delle ferrovie dell'Alta Italia, si provi in quali condizioni ed in quali limiti si potrebbero utilizzare in questo esercizio i combustibili fossili, di cui abbondano certe regioni del territorio nazionale, invita l'onorevole ministro dei lavori pubblici a dare quei provvedimenti che a tal uopo crederà opportuni, ed a riferirne poi le risultanze comparative alla Camera. »

Domando se quest'ordine del giorno è appoggiato.

(È appoggiato.)

Domando anche questa volta alla maggioranza della Commissione se lo accetta.

NERVO, relatore. Io l'ho presentato a nome del relatore...

PRESIDENTE. Lo so, ed è perciò che ho invitato la maggioranza della Commissione a dichiarare se lo accetta.

DEPRETIS. Per conoscere l'avviso della maggioranza bisognerebbe deliberare e votare.

LA PORTA. Come raccomandazione i membri della Commissione presenti lo accettano.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro accetta?

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Io ugualmente dichiaro che come raccomandazione lo accetto volontieri, perchè credo sia nostro dovere di fare il possibile per utilizzare tutto ciò che è di casa nostra. Dal momento che non si precisa l'importanza delle esperienze, non ho nessuna difficoltà di accettarlo.

AMADEI. Ho chiesta la parola su quest'ordine del giorno per raccomandarlo brevemente alla Camera e all'onorevole ministro.

Noi abbiamo dei territori dove sono abbondanti le cave di combustibile; ne abbiamo anche in vicinanza della capitale; e ognuno comprende che, se si

SESSIONE DEL 1878 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 30 GIUGNO 1878

potesse adoperare il combustibile nazionale su tutte le nostre linee ferroviarie, grandemente se ne avvantaggerebbe l'industria nazionale.

So bene che sul principio per adoperare il combustibile nazionale s'incontravano non grandi difficoltà, ma ora si è riconosciuto che, modificando il focolare delle locomotive, può ottenersi colla lignite eguale potenza di trazione e molta economia.

Ho letto in una relazione che la società dell'Alta Italia in un esperimento ha riconosciuto che, adoperando il combustibile nazionale invece del carbone estero, si può risparmiare il 30 per cento.

Il Governo dell'impero austriaco, sebbene il carbone della Dalmazia sia inferiore al nostro, non ha esitato a stabilire che il *Lloyd* austriaco dovesse dare la preferenza al combustibile nazionale. L'onorevole ministro può dunque studiare il modo di dare preferenza al combustibile nazionale, senza tema di esagerare di protezione. Raccomando quindi alla sua attenzione lo studio di tale questione che racchiude in sé il modo sicuro di recare grande giovamento all'industria nazionale.

PRESIDENTE. La parola spetta all'onorevole Giambastiani.

GIAMBASTIANI. Udita la dichiarazione dell'onorevole ministro, che accetta l'ordine del giorno come raccomandazione, io rinunzio alla parola.

PRESIDENTE. Allora, secondo l'intelligenza presa dall'onorevole ministro colla Commissione, che l'ordine del giorno debba essere considerato quale una semplice raccomandazione, come tale lo metterò ai voti.

NERVO, relatore. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

NERVO, relatore. Io non sono molto pratico delle tradizioni parlamentari, non so se si possa accettare e votare dalla Camera un ordine del giorno come raccomandazione. L'ordine del giorno ha uno scopo ed una forza, invita il ministro a fare quel dato esperimento nei limiti che crede, ma una semplice raccomandazione lascia il tempo che trova. Il mio obiettivo non sarebbe per nulla raggiunto.

PRESIDENTE. Onorevole Nervo, la Camera, dopo la dichiarazione del ministro, non può che approvare l'ordine del giorno come raccomandazione. Se non volesse nemmeno dargli questo valore, risponderebbe di no.

CAVALLETTO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Cavalletto.

CAVALLETTO. Si potrebbe comporre l'ordine del giorno in questo modo :

« La Camera prende atto delle dichiarazioni del ministro e passa all'ordine del giorno. »

Voci. È chiaro !

PRESIDENTE. Onorevole Cavalletto, favorisca di mandare il suo ordine del giorno in iscritto al banco della Presidenza.

PISSAVINI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Pissavini.

PISSAVINI. Io ho firmato uno degli ordini del giorno dell'onorevole Nervo. La Camera comprenderà quali fossero i nostri sentimenti nel proporre quell'ordine del giorno.

Nostro intento era quello unicamente di tutelare e favorire il più che fosse possibile, a parità di condizioni, l'industria nazionale.

Or bene, dal momento che l'onorevole ministro dei lavori pubblici ha dichiarato che in massima accetta questo concetto, per mia parte mi dichiaro pienamente soddisfatto e, prendendo atto delle sue dichiarazioni, non posso fare a meno di ritirare per mia parte l'ordine del giorno firmato coll'onorevole Nervo. (*Bene! Bravo!*)

NERVO, relatore. Io non ritiro però il mio.

PRESIDENTE. Essendo ritirati...

NERVO, relatore. No, onorevole presidente, io dichiaro che il mio ordine del giorno lo mantengo con l'affidamento che l'onorevole ministro vi darà seguito.

Una voce. Si pongano d'accordo.

PRESIDENTE. Leggo l'ordine del giorno dell'onorevole Cavalletto :

« La Camera prende atto delle dichiarazioni del ministro e passa all'ordine del giorno. »

Essendo questo un ordine del giorno più esteso devo metterlo ai voti pel primo.

Coloro che l'approvano si alzino :

(È approvato.)

Ora passeremo alla votazione dell'articolo :

« Art. 9. I contratti per gli approvvigionamenti e per i lavori occorrenti per l'esercizio e per la manutenzione della rete ferroviaria saranno fatti e resi esecutorii dal Consiglio di amministrazione, uniformandosi alle norme sinora in uso nell'amministrazione sociale, che cessa, nei limiti che verranno prescritti dal regolamento, di cui all'articolo 16.

« Il Consiglio di amministrazione, inoltre, stipulerà e renderà esecutorii i contratti :

« a) per i servizi di presa e consegna a domicilio ;

« b) per i servizi di facchinaggio nelle stazioni ed altri consimili servizi ;

« c) per affitti di terreni, caffè delle stazioni ed altri locali ;

« d) per concessioni di binari di diramazione a servizio di stabilimenti privati, di traversate a li-

SESSIONE DEL 1878 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 30 GIUGNO 1878

vello, passaggi pedonali, costruzione di cavalcavia, sottovia, acquedotti, condotti per gaz, e simili;

« c) per ribassi di tariffa ed altre facilitazioni, di cui all'articolo 274 della legge 20 marzo 1865 sui lavori pubblici.

Pei contratti relativi allo esercizio ed alla manutenzione della rete, dei quali in virtù del regolamento, di cui all'articolo 16, il Ministero riserva a sè l'approvazione, sono applicabili le norme degli articoli 4 e 7 della legge sulla contabilità generale dello Stato. »

Pongo ai voti questo articolo.

(È approvato.)

« Art. 10. Nelle questioni dipendenti dall'esercizio, per mancanza di merci, avarie, ritardi e simili, il Consiglio di amministrazione potrà divenire o delegare il direttore dell'esercizio a divenire a definitivi componimenti amichevoli. »

Ha la parola l'onorevole Lioy.

LIQY. Questo articolo 10 parla di componimenti amichevoli tra il direttore dell'esercizio e i danneggiati nel caso di mancanza di merci, di avarie, di ritardi. Benissimo! Ma, onorevoli colleghi, accadono anche frequentemente dei casi i quali dovrebbero schierarsi invece che nella categoria dei componimenti amichevoli in quella colpita da sanzioni penali.

Disgraziatamente quasi sempre vi sfuggono.

Nella trasmissione delle merci veggonsi strane avventure; ora verificansi miracoli come quelli delle nozze di Canaan; soltanto non sono trasformazioni d'acqua in vino, ma trasformazioni di vino in acqua. Tizio spedisce a Caio delle bottiglie di vino, e Caio riceve bottiglie di acqua. (*ilarità*)

Altre volte avvengono meravigliose trasformazioni di specie; si spediscono dolci e arriva stoppa o bambaga.

Metamorfosi che nella natura hanno bisogno di centinaia di secoli, si compiono *ipso facto*, appena certi generi commestibili attraversano le nostre ferrovie.

Le petrificazioni sono uno dei più lenti processi geologici; ma nelle nostre ferrovie nulla di più rapido. Lì per lì, in poche ore, uno spedisce una cassetta di cose ghiotte, l'altro riceve una cassetta di pietre.

Voci. È vero! (*ilarità*)

LIQY. Se bene che è un arduo problema porre un freno a furti e ladroncellerie cosiffatte. È assai difficile trovare il modo perchè la malleveria degli ufficiali di servizio sia seria e efficace, senza molestare la celere e meno impicciosa spedizione della merce. È un problema non ancora perfettamente risoluto in altre nazioni, come in Francia, in Ger-

mania, nella Svizzera, che molto vi studiarono attorno. È tuttavia noto che studi pregevolissimi in proposito sonosi fatti nel regno dalla Commissione che ha riferito sul Codice di commercio, ed altri non meno pregevoli da un egregio nostro collega, l'onorevole Nanni.

In ogni modo, questi fatti si verificano in proporzioni veramente deplorabili.

L'onorevole ministro non ignora di certo che i lamenti sono generali; onde io, cogliendo l'occasione che mi presenta questo articolo di legge, mi credo in dovere di invitarlo a rimediare con energici provvedimenti a questa specie di *darwinismo* pratico e di selezione regressiva, che accade troppo spesso nella spedizione delle merci da un punto all'altro d'Italia.

PRESIDENTE. Prima di mettere ai voti l'articolo, se nessun altro domanda la parola, debbo leggere una aggiunta presentata dall'onorevole Bonacci:

« Il direttore rappresenta, rispetto ai terzi, l'amministrazione delle ferrovie esercitate dallo Stato.

« Per tutto ciò che riguarda l'esercizio delle medesime ferrovie, rispetto ai terzi, non avranno effetto le leggi eccezionali relative alle amministrazioni dello Stato, ma si applicheranno solo le disposizioni del diritto comune, che regolano la materia dei contratti, delle obbligazioni, della prova e della competenza. »

Comincio dal chiedere se questa proposta è appoggiata.

(È appoggiata.)

Essendo appoggiata, domando alla Commissione cosa ne pensa.

NERVO, *relatore*. La Commissione non è in grado di esprimere il suo avviso perocchè si grave argomento che implica le attribuzioni giuridiche del direttore, non si può decidere senza un maturo esame preventivo.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro ha osservazioni da fare?

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Faccio la stessa osservazione, chè mi pare una materia assai grave. È meglio sentire le spiegazioni che darà il proponente nello svolgere il suo concetto.

PRESIDENTE. Prego l'onorevole Bonacci di svolgerlo.

SPAVENTA. Domando la parola per una dichiarazione.

PRESIDENTE. Ha la parola.

SPAVENTA. Io pregherei l'onorevole Bonacci, se mantiene la sua proposta, di farne un articolo speciale, coordinato con la legge, ma di non confondere la sua proposta con l'articolo 10. Così potremo votare questo articolo 10 e l'onorevole Bonacci potrà

SESSIONE DEL 1878 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 30 GIUGNO 1878

poi svolgere la sua proposta, in seguito di che la Commissione dirà se sia in grado o no di dare immediatamente il suo avviso.

PRESIDENTE. L'onorevole Bonacci ha la parola per isvolgere il suo articolo.

BONACCI. Comincerò col rispondere al suggerimento che mi vien fatto dall'onorevole Spaventa e coll'espone le ragioni per le quali ho creduto di dover fare della mia proposta un'aggiunta all'articolo 10.

Io ho presentata la mia proposta in forma d'aggiunta all'articolo 10, perchè mi pareva che questo toccasse da vicino, sebbene non affrontasse nè risolvesse, la questione importantissima agli occhi miei, alla quale si riferisce la mia proposta. Infatti non può negarsi che l'articolo 10 si riferisca alla materia del contenzioso ferroviario, perchè dice che « nelle questioni dipendenti dall'esercizio, per mancanza di merci, avarie, ritardi, e simili, il Consiglio di amministrazione potrà divenire o delegare il direttore dell'esercizio a divenire a definitivi componimenti amichevoli. »

L'articolo 10 si riferisce al contenzioso ferroviario, ma non affronta e non risolve tutte le questioni, che è pur mestieri affrontare e risolvere, sulla materia del contenzioso ferroviario, perchè, oltre alle questioni che riguardano mancanze di merci, avarie, ritardi, e simili, ve ne sono molte altre. Ne cito ad esempio una famiglia: quelle che nascono dai contratti per provviste e per lavori.

L'articolo 10 non affronta e non risolve tutte le questioni, che è pur necessario affrontare e risolvere, in materia di contenzioso ferroviario, perchè si limita a dichiarare che il Consiglio di amministrazione potrà divenire o delegare il direttore dello esercizio a divenire a definitivi componimenti amichevoli.

Ora, quando sorgono delle questioni tra le amministrazioni ferroviarie, siano esse governative o sociali, il componimento amichevole non è il solo modo di risolverle, nè il più ordinario. Ve ne ha ben altri. V'ha l'arbitramento, che, quantunque abbia qualche analogia col componimento amichevole, ne differisce però notevolmente nella sostanza e nella forma. E non tutte le questioni possono risolversi o col componimento amichevole o coll'arbitraggio. Il più delle volte le non si risolvono che con sentenze dei tribunali. Ed a questo caso, ch'è il più comune, si riferisce il problema sul quale io intendeva di richiamare l'attenzione della Camera, perchè non lo vedeva risolto da alcuna disposizione dello schema di legge sul quale stiamo discutendo; il problema, che io ritengo doversi risolvere con una disposizione della legge, e non potersi rimandare,

come tanti altri, a quel regolamento, che è incaricato di fare il potere esecutivo.

E il problema è questo. Allorchè sorgono questioni fra l'amministrazione delle ferrovie e coloro che hanno con essa contrattato o ne hanno ricevuto un danno, quale sarà il foro competente a conoscere di siffatte questioni? Quali saranno le norme secondo le quali dovranno siffatte questioni essere decise dal tribunale competente?

In altri termini, rispetto a codeste questioni, lo Stato godrà di quel jus singolare, di quei privilegi, che gli sono garantiti dalla legge vigente, secondo la giurisprudenza ricevuta, ovvero saranno applicabili allo Stato le disposizioni del diritto comune, quelle disposizioni che fino ad oggi si applicarono e si applicano tuttora alla definizione delle questioni sorte tra le società concessionarie e coloro che hanno contrattato con esse o ne sono stati danneggiati?

Ognuno sa quanto differenti siano le disposizioni della legge in materia civile ed in materia commerciale rispetto alle obbligazioni, alla forma ed agli effetti dei contratti, al modo di provarli, e soprattutto alla competenza dei tribunali ed alle forme ed ai termini del procedimento per definire le controversie giudiziali.

Per esempio, in materia commerciale la prova delle obbligazioni può farsi in molti modi, che non sono ammessi in materia civile; si fa coi libri dei commercianti a favore del produttore, e colla prova testimoniale, ancorchè l'oggetto del contratto abbia un valore superiore alle 500 lire.

Una delle conseguenze più ovvie della obbligazione è l'obbligazione accessoria del pagamento degli interessi moratorii; ed ognuno sa che la misura dell'interesse in materia civile è diversa da quella dell'interesse in materia commerciale.

Veniamo alla competenza. Secondo una dottrina generalmente seguita dalla patria giurisprudenza, lo Stato ha il privilegio di non essere mai considerato come commerciante, neanche quando fa atti, i quali, ove fossero fatti da individui o da società private, sarebbero incontrastabilmente considerati come atti commerciali. Si osserva che lo Stato anche in codesti atti opera per un fine tutto speciale e superiore a quello che informa gli atti degli individui e delle società che esercitano il commercio: e da questa premessa si deduce che lo Stato non solo non possa vestire mai la qualità di commerciante, ma non possa nemmeno fare atto di commercio, come ne fanno pure individui e società, che commercianti non sono. E siccome v'è nel Codice di commercio una disposizione, giusta la quale, quando l'atto è commerciale per una delle parti e

SESSIONE DEL 1878 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 30 GIUGNO 1878

non è commerciale per l'altra, la competenza si determina dalla qualità del convenuto, applicando la esposta dottrina, avverrà che tutte le quistioni relative a perdite od avarie di merci, e simili, dovranno necessariamente essere portate davanti al tribunale civile, perchè in tutte codeste quistioni lo Stato esercente delle ferrovie sarà naturalmente il convenuto.

Ora io chiedo: quali saranno le conseguenze di questa innovazione? Quale la perturbazione, la molestia ed il danno che ne risentirà il commercio?

A me pare assolutamente impossibile che lo Stato continui a godere della condizione privilegiata che gli riconosce l'attuale giurisprudenza, quando esso, sia pure per gli elevati suoi fini, prende in mano una delle industrie più importanti, l'industria dei trasporti.

Il problema non è nuovo. Esso si affacciò alla mente di tutti coloro, i quali si occupano di questioni legislative o degli interessi economici del paese, quel giorno in cui ci piovve improvvisa la notizia della convenzione di Basilea e del proposito del Governo di esercitare le riscattate ferrovie dell'Alta Italia.

Allora i giuristi domandarono istantemente che venisse risolta la questione con una disposizione di legge. E lo domandarono pure con pari sollecitudine i legittimi rappresentanti del commercio nazionale.

Ricordo, tra le altre, la Camera di commercio di Bologna, la quale in quel momento invitata dal Governo a dare il suo avviso sopra il progetto di un nuovo Codice di commercio, che contiene il titolo del contratto e delle imprese di trasporto, faceva voti perchè si dicesse *a chiare note*, che le dette disposizioni sono applicabili al Governo, allorchè esso direttamente o indirettamente assuma per suo conto l'impresa dei trasporti per strade ferrate.

Il problema che si affacciò la dimane del riscatto delle ferrovie dell'Alta Italia, si presenta oggi e s'impone, quantunque oggi si tratti soltanto di un esercizio provvisorio, il quale per altro, se io non m'inganno, ha molta probabilità di diventare definitivo. (*No! no!*) Se non avessi altri argomenti per crederlo, me ne convincerebbe il disposto dell'articolo 2° di questo disegno di legge, e la facilità colla quale esso è stato approvato.

Ma, provvisorio o definitivo che debba essere l'esercizio governativo, è indubitato che fa mestieri dichiarare per legge se nelle questioni dipendenti dall'esercizio delle ferrovie, lo Stato debba continuare a godere dei privilegi, dei quali gode al presente o in forza di leggi o per massime di giurisprudenza invalsa, poco importa; ovvero se assumendo

l'esercizio delle ferrovie, lo Stato debba essere sottoposto, come io credo, al diritto comune per tutto ciò che riguarda la materia contrattuale, gli effetti e le conseguenze delle obbligazioni, il diritto probatorio, e soprattutto le competenze dei tribunali e le forme del procedimento.

La mia aggiunta all'articolo 10 ha precisamente questo scopo.

Per essa in primo luogo si fa sapere al commercio contro chi esso deve rivolgersi se mai sorgessero, come sorgeranno certamente, questioni dipendenti dall'esercizio delle ferrovie. Il direttore rappresenta, di fronte al pubblico, l'amministrazione delle ferrovie per tutto ciò che riguarda l'esercizio delle medesime.

Ove ciò non fosse stabilito, il giorno dopo la pubblicazione di questa legge, chi dovesse chiamare in giudizio l'amministrazione delle ferrovie esercitata dallo Stato, non saprebbe contro cui dovesse rivolgersi; non saprebbe se dovesse citare il direttore, o il presidente del Consiglio di amministrazione, o il ministro dei lavori pubblici: ed è superfluo che io spieghi alla Camera tutti gli inconvenienti ed i pericoli di questa situazione.

In secondo luogo, colla mia proposta, si dichiara che per le questioni dipendenti dall'esercizio delle ferrovie, non hanno effetto quelle disposizioni di legge, le quali per avventura assicurassero allo Stato una condizione giuridica diversa da quella nella quale si trovavano e si trovano di fronte al pubblico le società concessionarie; ma sono invece applicabili le disposizioni del diritto comune tanto rispetto alla legge regolatrice dei rapporti contrattuali, quanto rispetto alle norme regolatrici della competenza e della forma del procedimento.

Io spero che la Camera vorrà riconoscere la opportunità della mia proposta ed onorarla della sua approvazione.

PRESIDENTE. L'onorevole Nervo ha facoltà di parlare.

NERVO, relatore. L'onorevole Bonacci ha sollevato una questione di grandissima importanza, che fu pure toccata in diversi uffici quando esaminarono questo progetto di legge.

Io come presidente, avendo avuto l'onore di presiedere la vostra Commissione, mi sono fatto carico di esaminare le deliberazioni degli uffici, e presi nota di questa proposta fatta negli uffici stessi.

Nella Commissione sollevai la questione cui ha accennato testè l'onorevole Bonacci; la Commissione si preoccupò molto di essa, e, innanzi alla necessità di accelerare i suoi lavori, pensò ad unanimità che, dal momento che lo Stato si viene a sostituire temporariamente alla società ora esercente,

fosse il caso di dichiarare che esso Stato subentrerà nelle medesime condizioni in cui ora si trova la società, riguardo alle questioni che dall'esercizio provvisorio potessero nascere tra lo Stato e i terzi.

Queste condizioni sono il diritto comune applicato alla questione di cui si parla.

La Commissione non ha stimato necessaria una apposita disposizione di legge a questo riguardo, imperocchè ciò avrebbe richiesto ancora alcuni giorni per accertare le modalità diverse, e le disposizioni vigenti che possono essere invocate, come testè accennava l'onorevole Bonacci, dal Governo per risolvere siffatte questioni.

Ma per altra parte, l'onorevole ministro dei lavori pubblici aderì che per le questioni alle quali si sarebbe potuto applicare la disposizione dell'articolo 10; e non solo per quelle di piccola importanza che appaiono dal tenore dello stesso articolo, ma ancora per le questioni di maggior rilievo per l'esercizio nei rapporti coi terzi, aderì, dico, che il nuovo esercente provvisorio di questa rete fosse sottoposto alle prescrizioni del diritto comune; ed è perciò che nella relazione si leggono queste parole, a pagina 16:

« Essa crede però di chiarire qui un dubbio, che potrebbe essere sollevato dalla condizione in cui l'esercizio provvisorio governativo mette lo stesso Governo in faccia al pubblico.

« Il Governo, assumendo questo esercizio, deve naturalmente assumere anche tutti gli obblighi, che a termini delle vigenti leggi incombono a chi esercita l'industria dei trasporti per ferrovia.

« Perciò, nelle grandi come nelle piccole questioni dipendenti dall'esercizio che sarà fatto dal Governo, rimane inteso che siffatte questioni, quando non possano essere composte in via amichevole, saranno risolte secondo le norme del diritto comune. »

Ora io credo che la Commissione non avrà nessuna difficoltà, a fine di tranquillare meglio la Camera a questo proposito, di prendere in considerazione la proposta dell'onorevole Bonacci.

E poichè oggi, malgrado la grande velocità con cui abbiamo procurato di camminare, non possiamo raggiungere la meta, quella cioè di votare la legge, si potrebbe rimandare a domani quest'argomento, per combinare un articolo d'accordo coll'onorevole ministro.

Voci. A domani! a domani!

NERVO. Mi perdoni la Camera: a me premeva di farle conoscere che l'importante questione, su cui l'onorevole Bonacci ha chiamato molto opportunamente la sua attenzione, aveva fatto oggetto di particolare esame da parte della Commissione.

PRESIDENTE. L'onorevole Morrone ha facoltà di parlare.

MORRONE. Prendo la parola perchè mi è sembrato che la proposta dell'onorevole Bonacci passa dare all'articolo 10 di questo schema di legge una intelligenza che esso non ha, e che non potrebbe avere. Imperocchè le ragioni sulle quali è motivata la proposta medesima accennano ad una teoria, che a me pare non consentita nè dai principii del diritto, nè dai pronunziati della giurisprudenza.

Lo Stato anche in tema di esercizio ferroviario non fa atto di commercio nelle contrattazioni nelle quali stringe rapporti giuridici con un privato. Ecco il teorema, che pare a me non potersi accettare, come è sembrato a qualche Corte d'appello, ed anche in Corte di cassazione. Imperocchè si è presentato ai tribunali, ad esempio, questo fatto.

Il Governo aveva dato in appalto la costruzione di un tronco di ferrovia; e la ferrovia si costruiva per conto del Governo; in altri termini, il Governo era un committente. Il committente, non ho bisogno di dirlo, ha la facoltà di sospendere, di revocare la concessione, dando quel tanto che potrebbe per legge spettare al concessionario; il concedente ha diritto di indicare il tracciato e tuttocciò che è nell'interesse dell'opera della costruzione.

Ora avvenne una contestazione in una condizione di fatti molto seria, o signori. Imperocchè c'è stato un punto nel quale l'autorità prefettizia con suo decreto ha dichiarato il proseguimento dei lavori in danno del concessionario. Allora questi ha chiamato il Ministero dei lavori pubblici innanzi al tribunale civile? No, lo ha chiamato innanzi al tribunale di commercio, ed ha detto: « Tra me e l'amministrazione pubblica è passato questo contratto. Io ho assunto l'obbligo di costruire sotto determinati patti la ferrovia; il Governo ha assunto l'obbligo corrispettivo di mantenermi nelle normali condizioni per la esecuzione de' lavori, che per suo conto si dovevano fare. »

Il Governo ha fatto atto di commercio? Sì, ha detto il tribunale di commercio, sì ha risposto la Corte d'appello, sì ha detto la Corte di cassazione.

Imperocchè, o signori, questo concetto risponde adeguatamente ai puri principii del diritto.

Non è già che in questa circostanza...

BONACCI. Domando la parola.

MORRONE... il Governo abbia fatto un atto di semplice amministrazione nei rapporti col concessionario. Sarà stato un atto di amministrazione quando ha decretato l'appalto della esecuzione dei lavori. Ma, come persona giuridica, si è costituito come un privato nella sfera del diritto comune. E qui considerate, o signori, che il vedere se la competenza

SESSIONE DEL 1878 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 30 GIUGNO 1878

fosse del foro commerciale o del foro civile, si presenta come una questione secondaria; ma la questione sostanziale sta nel vedere se il Governo possa essere giudicato dai giudici ordinari, col diritto comune.

Ora, posta così la questione, non è possibile rispondere che no, poichè il privato mancherebbe di un giudice, chiamato a vedere se ai patti del contratto siasi mancato, e per colpa di chi dei contraenti.

Non potendosi adunque ammettere l'assurdo, mi si permetta la frase, che il Governo fosse giudice e parte, si deve riconoscere la competenza del potere giudiziario.

Ora, se la cosa è così, io intendo la portata dell'articolo 10. Questo articolo suppone che lo Stato sta nel diritto comune. Quindi la sua portata è di autorizzare il Consiglio d'amministrazione a transigere. Questo è necessario, dico io, perchè quando volete un componimento amichevole voi avete bisogno di una particolare autorizzazione.

E soggiungo di più, che gli interessi dello Stato sono garantiti dal diritto comune: e se fa un atto di commercio, allora quest'atto è regolato dal Codice di commercio.

Ma, ad ogni modo, le guarentigie del diritto comune sono più sostanziali, sono più utili, perchè livellando la condizione dei pasciscenti, mentre affida i capitali ed il lavoro dell'imprenditore dell'opera, e non gli fa temere che per lui non vi fosse un giudice, non priva il Governo di quei diritti che gli vengono dal contratto, o dalla mancata esecuzione del contratto medesimo.

Ora l'articolo 10 è necessario per quella tale autorizzazione, senza della quale non si può venire a transazione.

Se le cose sono in questi termini, credo che non possa accettarsi l'aggiunta proposta dall'onorevole Bonacci.

Voci. La chiusura! la chiusura!

PRESIDENTE. Essendo chiesta la chiusura domando se è appoggiata.

(È appoggiata.)

MANTELLINI. Domando la parola contro la chiusura.

PRESIDENTE. L'onorevole Mantellini ha facoltà di parlar contro la chiusura.

MANTELLINI. Io ho chiesto la parola contro la chiusura, perchè mi è stato accennato che si è messa innanzi una teoria sopra gli atti di commercio che si intenderebbe che si facciano dal Governo quando conferisce appalti, o stipula contratti di questa natura; una teoria, io dico, che non mi pare possa lasciarsi passare senza qualche avvertenza. Forse l'av-

vertenza non sarà opportuna, come forse non è stata opportuna la teoria messa innanzi alla Camera nell'occasione di questa legge.

Per verità, io non intendo come si possa parlare di atti di commercio. L'atto di commercio implica necessariamente la speculazione; ha per causa il guadagno.

Ora il Governo, quando fa una strada, non la fa mica per guadagnare, come la farebbe uno speculatore privato; ma sì per provvedere a un servizio pubblico.

Non si può quindi parlare dirimpetto a lui di commercio, nè d'atto di commercio.

Conosco anch'io la causa *Schiusano*, e pur troppo ne conosco le dolorose vicende; l'onorevole Depretis mi accenna col capo di saperne qualche cosa anche lui. È vero: la Cassazione di Napoli dichiarò atto di commercio in quella causa la concessione di un appalto. Se non che la stessa Cassazione di Napoli non è stata sempre di questa opinione, e nella causa *Del Giudice* ha deciso più conformemente ai veri principii della causa, che non sono nè possono qualificarsi per atti di commercio, quelli coi quali s'intenda di provvedere a servizi pubblici.

Io non ho più null'altro da dire.

PRESIDENTE. Metto ai voti la chiusura.

(È approvata.)

L'onorevole Bonacci ha la parola per un fatto personale.

La prego di dichiarare il fatto personale.

BONACCI. Io ho domandato la parola per un fatto personale e per una dichiarazione.

Il fatto personale è questo.

Se fossero esatte le cose dette dall'onorevole Morrone, io sarei evidentemente caduto in un errore, che in me sarebbe doppiamente imperdonabile, e per la mia qualità di avvocato, e per la questione che ho creduto di dovere sollevare in questa discussione.

L'onorevole Morrone ha parlato della Corte di cassazione, come se in Italia avessimo una Corte di cassazione, e non cinque; ed ha asserito essersi dalla Corte di cassazione dichiarato, che lo Stato non solo può fare atti di commercio, ma può anche essere convenuto davanti al foro commerciale.

L'onorevole Mantellini ha detto quale sia la Corte di cassazione, alla quale accennava l'onorevole Morrone.

Può essere che la Corte di cassazione di Napoli abbia, in una sua sentenza, fatte le dichiarazioni espresse dall'onorevole Morrone: lo credo, anzi, perchè egli lo dice.

Ma io posso assicurare l'onorevole Morrone e la Camera, senza timore di essere smentito, che se-

SESSIONE DEL 1878 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 30 GIUGNO 1878

condo la giurisprudenza generalmente seguita dalle altre nostre Corti, lo Stato non può mai essere tratto davanti al foro commerciale; e le dichiarazioni dell'onorevole Mantellini sono la più autorevole conferma di ciò che io dico.

Del resto, quando in questa Camera due giureconsulti come l'onorevole Morrone e l'onorevole Mantellini credono e sostengono cose tanto opposte, a me pare che la esistenza di una grave questione sia dimostrata, e sia una indeclinabile necessità il risolverla, affinché il commercio e tutti coloro, i quali da domani in poi avranno rapporti colle ferrovie esercitate dallo Stato, sappiano che cosa debbono pensare e fare in una materia tanto importante.

Con ciò è esaurito il mio fatto personale.

La mia dichiarazione poi è rivolta alla Commissione per significarle che io accetto ben volentieri l'espedito di esaminare la mia proposta questa sera o domattina per deliberare poi sulla medesima nella seduta di domani, giacchè pare che la discussione di questa legge non possa nella seduta odierna essere portata a compimento.

PRESIDENTE. Siccome la Commissione deve riferire domani sull'articolo aggiuntivo, ossia su quella parte staccata dall'articolo 4, che diventa articolo aggiuntivo; verrà rimessa anche a domani la questione sopra quest'ordine del giorno presentato dall'onorevole Bonacci.

Passiamo ora all'articolo 10:

« Nelle questioni dipendenti dall'esercizio, per mancanza di merci, avarie, ritardi e simili, il Consiglio di amministrazione potrà divenire o delegare il direttore dell'esercizio a divenire a definitivi componimenti amichevoli. »

Quelli che credono di approvare questo articolo alzino la mano.

(È approvato.)

« Art. 11. Le tariffe e relative condizioni fondamentali, che ora si trovano in vigore per i trasporti sulle ferrovie di cui trattasi, prenderanno la denominazione di tariffe normali e non potranno essere aumentate se non per legge, salvo il disposto dell'articolo seguente.

« Una modificazione generale delle tariffe suddette al di sotto dei massimi normali non potrà essere fatta che per decreto reale, sentito il Consiglio dei ministri.

« Il ministro dei lavori pubblici potrà, sentito il Consiglio d'amministrazione, addivenire a convenzioni di servizio cumulativo con altre amministrazioni ferroviarie ed autorizzare quelle modificazioni parziali delle tariffe, che saranno ritenute convenienti per conseguire lo sviluppo del traffico unita-

mente all'incremento dei prodotti sulle linee dello Stato.

« Starà nelle facoltà del Consiglio d'amministrazione lo stabilire tariffe locali, e di ritorno, e di organizzare corse di piacere a prezzo ridotto, ad accordare facilitazioni per i treni ordinari in occasione di feste, mercati e simili.

« Le tariffe e le relative condizioni fondamentali, ora in vigore per l'esercizio della rete dell'Alta Italia, saranno pubblicate in *extensum* sulla gazzetta ufficiale del regno nei primi otto giorni dopo la promulgazione della presente legge. »

Quest'articolo essendo stato in qualche modo modificato dalla Commissione, invito l'onorevole ministro a dichiarare se egli lo accetta.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. L'accetto in tutto; mi riservo solamente di fare qualche osservazione sulle parole aggiunte, dopochè avranno parlato gli altri.

PRESIDENTE. Allora do facoltà di parlare all'onorevole Chinaglia.

CHINAGLIA. Signori. Schivo per natura dal parlare, mi tocca di rompere siffatta modesta abitudine in momenti di massima fretta. Questa per me è una mezza disgrazia; procurerò di non renderla completa abusando della pazienza della Camera e sarò brevissimo.

L'onorevole mio amico Robecchi alcuni momenti or sono, molto segacemente ha richiamato l'attenzione della Camera e dell'onorevole ministro dei lavori pubblici relativamente al trattamento di quelle ferrovie private che sono esercitate attualmente dalla società dell'Alta Italia.

Egli ciò fece, allorchè si discusse l'articolo 4 del presente progetto di legge. L'articolo 11, di cui ora ci occupiamo, contiene alla sua volta delle disposizioni le quali hanno invece una speciale attinenza alle ferrovie che sono esercitate da società private e, più particolarmente si riferisce alle ferrovie esercitate dal consorzio interprovinciale del Veneto, di cui è fatta anche espressa menzione nell'elaborato rapporto della Commissione.

Tradotto nel suo pratico significato il terzo inciso dell'articolo 11 come venne modificato dalla Commissione vuol dire che si ritiene in obbligo il Governo di valersi di tutte quelle armi, che stanno in sua mano, per paralizzare a detrimento delle linee private quella ragionevole concorrenza che queste potessero fare alle strade esercitate dallo Stato.

In una parola l'andamento delle nostre ferrovie, il quale logicamente dovrebbe fondarsi sulla base delle distanze, del tempo, della topografia delle singole linee per rispondere equamente alle vere esigenze itinerarie, sarebbe invece circoscritto nel-

SESSIONE DEL 1878 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 30 GIUGNO 1878

l'orbita di determinate percorrenze privilegiate, le quali nel mutuo scambio dei traffici vorrebbero nulla dare e tutto assorbire.

È egli giusto, e conveniente, o signori (e badate bene che l'argomento è di precipua importanza perchè riguarda tutto lo sviluppo della nostra industria ferroviaria), è egli giusto e conveniente che il Governo inauguri un tale sistema proprio nel momento in cui esso facendosi acquirente di gran parte delle ferrovie italiane, fra le vivissime divergenze suscitate da tal situazione, in questo sentimento però parve che lasciasse tranquilli, concordi e paghi gli animi di tutti, nella fiducia, cioè che avessero a cessare le opposizioni i monopoli, gli ostacoli frapposti dalla prevalenza delle grandi società, contro lo sviluppo delle nostre ferrovie, e che la solidarietà nell'utile generale, dovesse sostituirsi all'attrito di particolari interessi?

Importante, o signori, è il quesito che vi accennai e potrebbe essere oggetto di gravi considerazioni che in questo momento io sento di non poter sottoporre ai vostri saggi riflessi per la strettezza del tempo e per la poca mia autorità e competenza.

Io mi limiterò soltanto a dimostrarvi che ad ogni modo questo trattamento sarebbe sconveniente ed ingiusto, verso le ferrovie del consorzio interprovinciale veneto.

Invoco la vostra attenzione, sopra alcuni brevissimi cenni di fatto.

Allorchè le provincie venete, fatalmente le ultime si congiunsero alla patria comune, esse in quanto a ferrovie, si trovavano alla coda di tutte le altre regioni d'Italia...

FALCONE. Anche della Sardegna?

CHINAGLIA. Alla coda di tutte, anche della Sardegna, onorevole Falcone. Aggravate le condizioni finanziarie dello Stato, e chiusa perciò la via a qualsiasi efficace sussidio, le provincie del Veneto vollero tuttavia affrontare il problema ferroviario, e in parte non spregevole seppero risolverlo, al prezzo di fortissimi sacrifici.

Le provincie di Padova, Treviso, Vicenza, associate in comune le loro forze, domandarono al Governo la concessione delle ferrovie da esse concertate, la Padova-Bassano e la Treviso-Vicenza.

Contro la costruzione di quest'ultima la società dell'Alta Italia oppose un divieto formale.

Si impegnò in allora una fortissima lotta per stabilire se la richiesta linea fosse una parallela, un equivalente, un duplicato insomma della Treviso-Mestre-Padova-Vicenza esercitata dall'Alta Italia.

Il Governo non fu di questo parere, ed opinando che detta linea avesse una ragione di essere sua propria e rispondesse ad un ordine di interessi ge-

nerali, entrò in causa coll'Alta Italia e vinse in seguito ad un solenne arbitrato, che gli diede piena ragione.

All'ombra di questo giudizio, le provincie consorziate affrettarono il compimento delle loro ferrovie, le quali vennero inaugurate nell'ottobre dello scorso anno.

Furono in quell'occasione di lieto auspicio, e parvero quasi mallevadrici di prospere sorti, le parole con cui l'onorevole Depretis, presidente in allora del Consiglio dei ministri, altamente encomiando l'opera coraggiosa e perseverante del consorzio veneto, la additava ad esempio alle altre provincie d'Italia.

Ora, o signori, io proprio non posso capacitarvi come ad un intervallo di pochi mesi e dopo quanto fu solennemente riconosciuto circa le qualità delle linee in questione, si possa contro queste creare uno stato di cose siffattamente pernicioso da togliere ad esse quel commercio di transito cui erano naturalmente destinate.

Non posso capacitarvi come una strada pur dianzi ritenuta facente parte di una arteria principale destinata a ricongiungere insieme la valle del Po ed il Friuli, coll'Iliria e colla Germania meridionale, debba ad un tratto essere condannata a diventare una linea di esclusivo interesse locale.

Non so capire come ora soltanto essa abbia in tutto e per tutto ad equivalere alla linea Treviso-Mestre-Padova-Vicenza, ed essere da questa sostituita nel transito ed in tutti quei servizi, cui era particolarmente destinata e dal Governo e dal voto degli arbitri, ed in contemplazione dei quali servizi si aveva ritenuto utile e necessario di metterla in vita.

E però io mi domando, o signori, com'è che tutto questo può avvenire?

Si vuole che tutto questo avvenga, perchè in oggi il Governo è diventato lui libero disponente dei servizi ferroviari. Ma forse che questo avvenimento può cambiare la natura e l'essenza itineraria delle nostre strade ai riguardi del movimento pubblico?

Se così fosse, noi ci troveremmo in questa curiosa e stranissima anomalia: che il Governo, in un determinato ordine di servizi, debba conformarsi all'esigenza dei veri interessi generali soltanto allora che esso esercita degli attributi di tutela e di sindacato; mentre invece possa preterire questi identici interessi allorchè è chiamato direttamente ad impartire i servizi medesimi.

Adunque, queste strade avrebbero trovato nel Governo un tutore finchè si è trattato di difenderle contro la prepotenza delle grandi società ferroviarie; troverebbero invece nel Governo il più ostile e

SESSIONE DEL 1878 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 30 GIUGNO 1878

poderoso rivale quando esso si fosse sostituito all'azione delle società stesse.

Io mi domando ancora in qual modo si verrebbe avviare codesto indirizzo di amministrazione ferroviaria?

Nè più nè meno che accordando un privilegio di favore alla percorrenza più lunga in danno della percorrenza più breve, disconoscendo per linee già in esercizio quelle condizioni di diritto e di fatto che passarono in giudicato, e creando nel transito una artificiosa combinazione, la quale evidentemente non può essere predisposta se non a fini prettamente fiscali.

Che anche a questi si debba avere un certo riguardo, io non verrò qui ad impugnarlo; ma che si possano portare le cose fino al punto da togliere a ferrovie di riconosciuta ed ormai incontestata importanza quei legittimi mezzi di espansione, a cui sarebbero chiamate, approfittando nel tempo stesso di tutti i vantaggi che esse indubbiamente vengono a recare alla rete dello Stato, come linee ad essa confluenti, è ciò che non trovo assolutamente giusto. *Autatevi che noi vi aiuteremo*, disse una volta, relativamente a questa materia, con onesta e discreta espressione l'onorevole Zanardelli. Ma nel nostro caso, oltre al non avere dato, e al non dare alcun aiuto, si farebbe qualche cosa di peggio; si affilerebbero deliberatamente le armi per colpire ed uccidere.

In ogni modo io veggo con piacere che quantunque quella Commissione, alla stregua di severi criteri, abbia modificato il terzo inciso dell'articolo 11...

Una voce. La maggioranza.

CHINAGLIA... appunto la maggioranza, pur tuttavia questa ha dovuto riconoscere che il consorzio ferroviario del Veneto merita speciali riguardi. Essa suggerirebbe come rimedio dirimente ogni guaio il riscatto delle linee.

In verità, signori, nulla avrei da contraddire intorno alla ragionevolezza di questa proposta, dapochè sarebbe stoltezza l'opporvisi ed il chiedere accordi e pel transito, e pel servizio, e delle tariffe una volta che il Governo ponesse la questione pregiudiziale col domandare di farsi proprietario delle linee consorziali come lo divenne di tutte le altre ferrovie circostanti.

Ma allo stato attuale delle cose, questa proposta di riscatto non è che un voto platonico della Commissione e non so quanto esso possa rendere paghi gli interessi del consorzio veneto giustamente allarmati dalle gravi disposizioni contenute nell'emendato articolo di legge.

Frattanto il Governo è chiamato a regolare immediatamente l'esercizio delle ferrovie.

Ora io domando all'onorevole ministro dei lavori pubblici s'egli si sente disposto ad entrare, contro le linee del consorzio veneto, in quello stato d'ostilità cui sarebbe necessariamente sospinto una volta che accettasse l'aggiunta proposta dalla maggioranza della Commissione al presente articolo di legge.

Questo io non posso credere e sono sicuro che l'onorevole ministro penetrato della situazione delle cose esposte, e ch'egli certo molto meglio di me è in condizione di conoscere e d'apprezzare, saprà fare ragione alle legittime necessità ch'io ho additate, sia attuando ragionevoli temperamenti, sia accedendo all'idea di riscatto e predisponendone l'attuazione sopra un terreno equitativo.

Vado di ciò tanto maggiormente convinto in quanto che pubbliche rappresentanze, enti morali, e rispettabilissimi nostri colleghi appartenenti all'uno ed all'altro lato della Camera, fecero in questi ultimi mesi sentire al Governo la somma necessità di regolare ai riguardi del transito e delle tariffe, tutte indistintamente le ferrovie italiane sopra basi di equità, di ragione e di convenienza. (*Bene!*)

PRESIDENTE. L'onorevole Liroy ha facoltà di parlare.

LIROY. La Camera sarà doppiamente grata alle eloquenti, sobrie e concise parole dell'onorevole Chinaglia, poichè essendomi iscritto per parlare nello stesso senso, egli ha così bene mietuto in quel campo, che nulla mi resta da aggiungere.

Le elevate considerazioni d'ordine generale che egli ha svolto, spero che troveranno un difensore anche nell'onorevole ministro per i lavori pubblici, come quegli che sentirà, senza dubbio, il dovere di tutelare gli interessi economici del regno. Non sarebbero essi profondamente feriti, se i concetti che la maggioranza della Commissione ha sostenuto prevalessero? È una questione che non può rimpicciolirsi riducendola a una questione locale; essa è connessa coi più vitali interessi dell'ordinamento ferroviario generale del regno.

Come è possibile formarsi dello Stato un'idea così astratta, per non dire gretta e limitata, da credere che gli interessi del Governo di un libero paese debbano scerverarsi dal pubblico vantaggio? Che la merce percorra la via più rapida e breve, che le comunicazioni tra paese e paese seguano il corso più celere, che la capitale sia in più rapida corrispondenza colle provincie e coll'estero, non è interesse di provincie, è interesse d'Italia.

Ma ho detto che rinunzio a fare un discorso. Le condizioni della Camera, la sua giusta impazienza di venire alla fine di questa discussione, mi renderebbero colpevole d'indiscrezione se io volessi ripe-

SESSIONE DEL 1878 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 30 GIUGNO 1878

tere ciò che così valentemente fu dimostrato dall'onorevole mio amico il deputato Chinaglia.

Solo mi riservo la parola, quando dopo le dichiarazioni dell'onorevole ministro apparisse necessaria la presentazione di un ordine del giorno; ma voglio augurarmi e ho piena fiducia che non ve ne sarà punto bisogno, poichè nel Parlamento italiano ad una causa così liberale e giusta com'è questa non può mancare un franco ed unanime appoggio.

PRESIDENTE. L'onorevole Lugli ha facoltà di parlare.

LUGLI. Io in verità spero [che il signor ministro non si trovi d'accordo colla Commissione in ordine all'aggiunta fatta al terzo comma di questo articolo.

A me però piacerebbe di sapere se anche nelle modificazioni introdotte dalla Commissione in quest'articolo, vi sia quell'accordo che ho trovato poc'anzi fra l'onorevole Depretis e l'onorevole Spaventa nell'articolo 8.

MORPURGO. Domando la parola per un fatto personale.

LUGLI. A dir la verità l'onorevole Depretis sarebbe un peccato in contraddizione con se stesso, appunto per quanto egli dichiarava in un banchetto tenuto nelle provincie del consorzio veneto, e che l'onorevole Chinaglia, con parole molto benevole, gli ha in qualche modo rimproverato.

DEPRETIS. Domando anch'io la parola per un fatto personale. (*Oh! oh!*) Visto che ogni quarto d'ora ce n'è uno. (*Rumori*)

PRESIDENTE. Continui, onorevole Lugli.

LUGLI. Signori, la questione è abbastanza grave; però si tratta di adottare un principio contro il quale io lotterei continuamente.

Lo Stato deve preoccuparsi degli interessi generali. Il volere seguire i concetti che dominano nell'aggiunta della Commissione in siffatta questione, i concetti cioè seguiti dalla società delle ferrovie dell'Alta Italia, non mi pare che sia cosa lodevole. La società dell'Alta Italia ha cominciato dal contraddire all'esecuzione della linea Vicenza-Treviso; quando non l'ha potuta impedire, perchè un giudicato è intervenuto per dichiarare che non era una linea concorrente, ma semplicemente una linea trasversale, essa ha cercato, una volta eseguito, di mettere tutti gli impedimenti perchè il commercio non approfittasse di questa accorciatoia; e l'Alta Italia faceva il suo interesse, perchè non guardava che la sua cassa.

Ma lo Stato, signori miei, deve proprio preoccuparsi della questione del franco più, franco meno? Deve obbligare il commercio d'una linea che ha una importanza internazionale, deve obbligarlo, dico, a

percorrere la linea più lunga solo perchè, seguendo questa linea, paga di più in confronto di quello che pagherebbe se la linea più corta fosse considerata come tutte le altre linee d'Italia? Badate, signori, che la questione diventa tanto più grave, perchè diventa odiosa. È la sola linea che sia messa in questa condizione. Perchè, se voi considerate la trasversale di Pisa-Colle-Salveti, la Mantova-Modena, la Monza-Calolzio, la Chiusi-Terontola (che noi andiamo percorrendo tutti i giorni per condurci da Roma alle nostre case), la Rovigo-Legnago-Verona, la Treviglio-Rovato, sono tutte linee che si trovano in identiche condizioni.

DEPRETIS. Anche la Treviglio-Rovato?

LUGLI. Si trova nelle stesse condizioni in cui si trova la nuova linea Vicenza-Treviso.

Ebbene, perchè alcune di quelle linee, che oggi son divenute linee dello Stato, non si mettono nelle identiche condizioni?

La Commissione, bisogna pur convenirlo...

Voci. La maggioranza!

LUGLI. La maggioranza della Commissione ha riconosciuto la gravità del quesito, ed ha creduto di poterlo risolvere facendo voti perchè il Governo si preoccupi di questa questione, ed ha suggerito al ministro il riscatto. Ed ecco che oggi siamo nell'epoca dei riscatti; per tutti i mali la panacea è il riscatto.

E lei, onorevole Depretis, che vuole la industria delle ferrovie affidata ai privati, lei approva il riscatto?

DEPRETIS. Sicuro.

LUGLI. Va benissimo. Per far che? Per fare quelle due belle linee con quelle due grosse società che le verrebbero ad esercitare?

DEPRETIS. Sicuro.

LUGLI. Io non le darò mai il mio voto.

DEPRETIS. Io non l'ho mai sperato il suo voto. (*ilarità*)

LUGLI. Dunque abbiamo una rete che sarà grande o che sarà piccola, una rete che allo Stato costa niente, perchè lo Stato non ha dato che un migliaio di lire di concorso al chilometro, e per tasse ed altri cespiti forse ne ritira due mila: ha messo il suo danaro al 200 per cento. Ebbene abbiamo questa linea che non ci costa niente, abbiamo un consorzio che io benedirò sempre, perchè ci è venuto a fare 200 chilometri di strade ferrate gratuitamente; ebbene, il giorno in cui lo Stato può disporre delle ferrovie, comincia con questo bell'atto, comincia col dire: Io, perchè avete fatto tanto di bene, vi metto fuori del consorzio comune. Le altre linee saranno beneficate; le vostre invece saranno escluse da questo commercio internazionale. Comincio intanto col

SESSIONE DEL 1878 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 30 GIUGNO 1878

proibire che il commercio di transito venga per la vostra linea!

Io dico la verità, sarà un bel sistema questo; non so se sia il sistema dell'esercizio governativo o quello dell'esercizio privato, ma è proprio un sistema che non capisco, che mi fa paura.

Quanto a me, sono contrario al riscatto, e sono contrario, perchè io credo che, come ieri si è deliberato di non occuparci del riscatto delle ferrovie Romane, che pur si trovano in una condizione ben diversa da quella del consorzio veneto, e di lasciare che la Commissione d'inchiesta si pronunzi su questo riscatto, così debba pur farsi per le altre linee.

Io potrei accettare questo, cioè che la questione del riscatto delle linee venete fosse rimandata all'esame della Commissione d'inchiesta che dovrà studiare gli altri riscatti delle Romane e delle Meridionali. Fino a qui ci arrivo, perchè spero che questi riscatti la Commissione d'inchiesta non li appoggerà tutti, ed in ogni caso, non appoggerà mai il riscatto del consorzio veneto.

Ora io faccio un passo avanti, e dico: in questo frattempo che cosa volete fare? Vi sono due questioni: la prima è quella dei rapporti dello Stato con il commercio. E qui spero che il signor ministro sia del mio avviso; il commercio deve seguire la linea più breve, e che costa meno; se lo Stato a ciò non pensasse, sarebbe un cattivo tutore degli interessi della nazione.

L'altra questione è quella dei rapporti dello Stato col consorzio veneto.

E qui ci può essere qualche cosa da osservare. Lo Stato dice: badate che il commercio, seguendo la vostra linea, porta in certa guisa un danno alle linee che ha seguite fin qui.

Ebbene: perchè lo Stato ed il consorzio non si possono mettere d'accordo?

Stabilite ad esempio che sulla sottrazione dai prodotti delle vecchie linee, ad esempio di 100, o 200 mila lire, il consorzio ne ceda una parte allo Stato; ma in nome del cielo facciamo che il commercio non ne soffra, facciamo che la merce vada proprio sulla linea più breve e dove si spenda meno.

Questo è quanto io domando, onorevole ministro, ed ho tutta la fede che l'onorevole Baccarini in questa parte sarà pienamente d'accordo col suo caro amico l'onorevole Lugli.

PRESIDENTE. La parola spetta all'onorevole Depretis per un fatto personale.

DEPRETIS. Veramente io dovrei lasciare andare l'acqua per la china. Il numero dei fatti personali parmi che ecceda la giusta misura, e parmi che ad un deputato si potrebbe fare una posizione che gli recasse un incomodo alquanto minore di quello che

mi viene imposto ogni giorno; ma tuttavia io accetto il mio fato e rispondo anche a questo fatto personale.

Anche in questa questione l'onorevole Lugli ha cominciato a chiedere come mai l'onorevole Spaventa e l'onorevole Depretis potevano trovarsi d'accordo.

Stupisca, onorevole Lugli (*ilarità*), anche in questa questione siamo perfettamente d'accordo, e perchè? Perchè siamo guidati da uno stesso sentimento, ed abbiamo in questa questione uno scopo comune.

LUGLI. Un Ministero Depretis-Spaventa.

DEPRETIS. Miriamo al migliore interesse del paese.

MORPURGO. È comune a tutti.

DEPRETIS. È comune a tutti, lo so, ma ci sono delle questioni le quali riguardano il nido nativo e che esercitano una certa influenza...

LUGLI. Questo non è il mio caso.

DEPRETIS. Lei lo fa per amore dell'arte. Ma nel caso da me indicato il lume degli spiriti non rimane così limpido, come quando non si ha nessun interesse, non si tratta di opere da eseguirsi o di vantaggi da ottenersi pei nostri comuni, per le nostre provincie.

L'onorevole Lugli ha detto che in un banchetto che ebbe luogo nelle provincie venete io ho promesso di soddisfare alla domanda che ha trovato un così valoroso patrocinatore nell'onorevole Lugli.

Se l'onorevole Lugli avesse ripetute le parole dell'onorevole Chinaglia avrebbe detto il vero, ma la promessa che l'onorevole Lugli asserisce che io ho fatta, è inventata dall'immaginoso suo cervello.

È vero, o signori, che davanti all'esempio dato dal consorzio delle provincie venete per costruire le loro ferrovie, non ho potuto restare indifferente e dovetti esprimere la mia vivissima ammirazione per questo bellissimo esempio che le provincie venete hanno dato, ma dall'esprimere l'ammirazione per l'esempio dato dalle provincie venete all'accettazione di un provvedimento che, secondo me, pregiudica gli interessi del paese ci corre un bel tratto onorevole Lugli. (*Interruzione*)

Mi si dice bisogna vedere! Sta bene: vediamo adunque, se sia nell'interesse della finanza e del pubblico che sia adottato il sistema patrocinato dall'onorevole Lugli.

Veniamo al caso concreto, in che cosa consiste tutta la questione. Eccolo.

Le provincie Venete hanno domandata la concessione di una linea che unisse Vicenza a Treviso ed un'altra linea che si incrocia con questa e che va da Padova a Bassano. La società dell'Alta Italia si op-

SESSIONE DEL 1878 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 30 GIUGNO 1878

pose alla concessione credendola lesiva dei diritti accordati ad essa coll'atto della concessione.

Ebbe luogo un giudizio di arbitri. Il giudizio arbitrale, a maggioranza, due contro uno, ha deciso che la società dell'Alta Italia aveva torto. E qui finisce il giudizio degli arbitri, e non credo che dal giudizio degli arbitri ne possano derivare tutte le conseguenze indicate dall'onorevole Chinaglia.

La linea Vicenza-Treviso accorcia la distanza che si percorre per arrivare da Vicenza a Treviso toccando Padova e Mestre, accorcia, dico, questa distanza di 20 chilometri circa. Qual è la pretesa delle provincie venete? Che il Governo mandi sulla scorciatoia Vicenza-Treviso obbligatoriamente tutto il transito ferroviario, che la scorciatoia sia considerata e trattata riguardo al transito come linea dello Stato e che i prodotti di questo transito diventino acquisiti alla linea Vicenza-Treviso.

Ora, io prego prima di tutto di considerare la portata di questa questione.

Lo Stato, o per amore o per forza è diventato o sta per diventare proprietario od esercente almeno di cinque sestimi della rete ferroviaria italiana; lascio per un momento fuori le Meridionali.

Ora che si vuole? Si vuole stabilire una massima per la quale qualunque scorciatoia avrà diritto di ottenere il transito che percorre le linee di proprietà dello Stato e di avviarlo su queste per ciò solo che sono le linee più brevi.

LUGLI. Ci va da sè.

DEPRETIS. Perdoni, onorevole Lugli, mi lasci finire e poi vedrà che la mia tesi si può difendere.

Io dico che sopra una questione sì grave è impossibile *hic et nunc* pronunciare un giudizio. Noi non siamo in grado di misurare tutte le conseguenze di questo sistema quando fosse senza limitazione applicato. Non possiamo valutare le conseguenze perchè mancano studi precisi per le linee esistenti, non possiamo valutarne le conseguenze per la sua applicazione alla rete ancora da farsi, perchè il problema non è ancora stato studiato abbastanza.

E giova premettere alcune considerazioni che vengono proprio opportune nel momento attuale.

Quando noi, o signori, con una legge necessariamente frettolosa come è quella di cui ci stiamo occupando, veniamo da una parte a decretare un'inchiesta sul servizio ferroviario del nostro paese, poi diamo al Governo la facoltà di esercitare provvisoriamente la rete esercitata attualmente dall'Alta Italia, in tale circostanza e, quando trattasi di provvedimenti affatto provvisori, è egli conveniente, o signori, di pregiudicare, di risolvere in modo definitivo una questione di tanta gravità e di tanta importanza?

Una seconda considerazione, o signori.

Volere o non volere noi saremo obbligati a diminuire una delle più importanti imposte.

Ebbene io faccio una seconda domanda.

È egli il momento opportuno, o signori, di stabilire delle massime, le quali, nelle circostanze in cui ci troviamo, vengono a scemare in una misura che non possiamo apprezzare con precisione, ma che anche per il solo caso delle linee venete è certamente importante, i proventi dello Stato? A me pare, o signori, di no.

Ancora un'osservazione.

Io non vorrei dire cosa che potesse spiacere agli onorevoli deputati veneti, fra i quali io credeva di potere annoverare molti sinceri amici perchè veramente per tutto ciò che potesse giovare a Venezia ed in generale alle provincie venete, il mio voto e come ministro e come deputato è stato sempre favorevole. Quelli che hanno trattato ultimamente con me, come ministro, per cose relative alle ferrovie del Veneto, credo che non possano lamentarsi delle mie proposte.

Ma la discrezione, dice un vecchio proverbio, piace agli uomini e a Dio.

Ora, il risolvere in questo momento questa questione, la quale nell'attualità non tocca che il consorzio delle provincie venete mi pare una cosa troppo grave. Della buona volontà della Commissione a favore delle provincie venete la prova si può vedere in questo stesso progetto di legge col quale si compie un atto di giustizia da troppo lungo tempo desiderato, il pareggiamento delle tariffe..

MORPURGO. Molto tardi.

DEPRETIS. Molto tardi! è vero, ma che importa una diminuzione d'introiti che oltrepassa le 800,000 lire da ripartirsi sull'intera rete..

BILLIA. È giustizia 11 anni di ritardo?

DEPRETIS. Non è giustizia 11 anni di ritardo, lo ammetto, ma il provvedimento ha per conseguenza di sollevare alcune provincie, e di aggravarne altre..

FINZI. La giustizia mancata ricade ad onta di chi l'ha ritardata.

DEPRETIS. Ma l'ammetto perfettamente, io espongo i fatti, ed ho detto io stesso che questo provvedimento era un atto di giustizia.

BILLIA. Il contrario.

DEPRETIS. Venendo alla questione che si agita che cosa si chiede?

Si chiede il transito obbligatorio sulla linea Vicenza-Treviso.

Vediamo quali sono le conseguenze finanziarie di questo provvedimento.

LUGLI. Non si possono determinare.

Ebbene, l'onorevole Lugli dice che non si pos-

SESSIONE DEL 1878 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 30 GIUGNO 1878

sono determinare; ma siccome io ebbi occasione di studiare questa questione, anche prima che venisse alla Camera, io metterò sotto gli occhi della Camera questi dati, salvo all'onorevole ministro di riscontrarli e di rettificarli.

Ecco qua. Si calcola che il reddito che perderebbe lo Stato sulle sue linee sarebbe per i viaggiatori 300,000 lire, per bagagli e merci a gran velocità 100,000 lire, per merci a piccola velocità 700,000 lire, in tutto 1,100,000 lire.

Voci. Ma è fatto personale?

PRESIDENTE. Onorevole Depretis, osserva la Camera che ella non si attiene al fatto personale.

DEPRETIS. Il transito avviato sulla linea Vicenza-Treviso... (*Rumori*)

Se non mi vogliono sentire è un altro affare; abbiano un po' di pazienza, risponderanno. Questi sono dati che mi vengono dall'amministrazione. Il transito avviato sulla linea Vicenza-Cittadella-Treviso, che corre 60 chilometri, darebbe per i viaggiatori lire 230,000, per bagagli e merci a grande velocità lire 70,000, per merci a piccola velocità 530,000, totale 830,000 lire. Perciò le linee dello Stato perderebbero 1,100,000 lire, e precisamente il tronco Vicenza-Treviso guadagnerebbe 830,000 lire. (*Rumori*) Si intende di prodotto lordo perchè debbono detrarsi le spese d'esercizio.

Questi dati mi vengono dall'amministrazione.

Voce. Sono sbagliati.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Sono la copia di quelli che ho io.

DEPRETIS. Dicono che sono tutti sbagliati.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Un momento.

DEPRETIS. Vediamo un po' se c'è poi tutta questa iniquità; e vediamolo con calma, perchè nell'agitazione delle passioni e degli interessi, non capiremo più dove sia la ragione e dove sia il torto.

L'onorevole Chinaglia ha detto: lo Stato dovrà egli usare di tutte le arti per accrescere i prodotti delle sue linee a danno delle linee private? A questa domanda dell'onorevole Chinaglia io rispondo risolutamente, di no. Nella Commissione ove si è agitata questa questione fummo, anche su questo punto, pienamente d'accordo. Lo Stato non può artificialmente, con un metodo qualsiasi, alterando le sue tariffe a danno di una linea privata accrescere i prodotti delle sue linee e togliere con queste variazioni i prodotti delle linee sociali. Quali sono le norme a cui lo Stato deve attenersi?

FAMBRI. È artificiale anche questo.

DEPRETIS. Le norme sono queste: Lo speditore della merce deve essere sempre padrone di farle percorrere quelle linee che egli desidera che sieno dalla sua merce percorse; cosicchè uno speditore a

Vicenza, a Verona, a Bergamo, dovunque, il quale all'atto della spedizione indichi che la sua merce deve passare per la linea Vicenza-Treviso, il Governo, come la società ha l'obbligo di far percorrere alle merci le vie indicate.

FAMBRI. E le differenziali?

DEPRETIS. Ma scusatè, ribassate le vostre tariffe! *Una voce.* Andremo in malora?

DEPRETIS. Allora voi volete accrescere i vostri prodotti togliendoli alle linee dello Stato. Se poi lo speditore dice nulla, il Governo come la società deve indirizzare la merce per la linea che costa meno...

LUGLI. Quindi non si fa andare perchè si paga di più.

PRESIDENTE. Ma domandino la parola se vogliono parlare, ma intanto non interrompano.

BREDA. È mala fede!

DEPRETIS. A chi dice mala fede? A me? Lei mente! (*Rumori vivissimi*)

BREDA. È malafede!

DEPRETIS. Lei mente!

Molte voci. All'ordine! (*Rumori*)

LA PORTA. Lo chiami all'ordine! (*Viva agitazione*)

BREDA. Chiedo di parlare.

Voci. Lo inviti a ritirare la parola. (*Nuovi rumori*) Ritiri la parola!

PRESIDENTE. L'onorevole Breda ha facoltà di parlare.

BREDA. Siccome l'onorevole Depretis sa perfettamente che quello che spedisce la merce non ha la libertà della scelta, dal momento che sopra una linea si applicano le tariffe differenziali e sopra le altre linee queste tariffe differenziali non si possono applicare, a me pare evidente che il portare innanzi alla Camera la questione nel modo seguito dall'onorevole Depretis, non sia stato in buona fede.

Peraltro, sono dolente di essermi lasciato trasportare da un sentimento naturale che non ho saputo reprimere, e in riguardo anche alla Camera ed al rispetto che devo ai miei colleghi, esprimo questa mia dispiacenza e ritiro la parola. (*Rumori*)

SALARIS. Deve ritirare la parola anche per riguardo al collega Depretis che merita il suo rispetto. (*Agitazioni*)

DEPRETIS. Io dichiaro di non poter ritirare nulla di quel che ho detto, perchè non ho sentito quello che ha dichiarato l'onorevole Breda.

Io parlo sempre con piena buona fede in questa Camera, e sostengo che una volta ben chiaramente stabilito che lo Stato non deve deviare il transito con variazioni di tariffa, che lo speditore ha la libertà d'indicare la via che deve essere percorsa

SESSIONE DEL 1878 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 30 GIUGNO 1878

da una merce; una volta chiaramente stabilito, in modo che il commercio lo sappia e non vi possa essere dubbio che quando non ci sia dichiarazione dello speditore la merce deve essere indirizzata per la via meno costosa, io credo, come ha creduto nella sua grande maggioranza la Commissione, che siasi difeso l'interesse della finanza e provveduto agli interessi economici, senza danno della giustizia. Non si tratta più, o signori, di un interesse generale a cui con questa disposizione si è provveduto, ma si tratta d'interessi certamente rispettabili, ma locali; e per provvedere a questi interessi locali la Commissione ha manifestato abbastanza la sua buona volontà dichiarando che il Governo farebbe ottima cosa trattando il riscatto delle linee venete, e trattando con tutti quei riguardi equitativi che si meritano i corpi morali che hanno compiuto questa rete con grande loro sacrificio.

Quanto al fatto personale, quando l'onorevole Breda avrà dichiarato il senso delle sue parole, io saprò se debbo ritirare le mie.

PRESIDENTE. L'onorevole Breda ha dichiarato che ha proferito quelle parole nel calore della discussione, e che era dispiacente di averle proferite tanto per i riguardi dovuti al contraddittore, quanto pel rispetto dovuto alla Camera.

Molte voci a sinistra. Non lo ha detto! (*Rumori — Vivissima agitazione*)

Voci a destra. Lo ha detto!

PRESIDENTE. Sì, lo ha detto, per rispetto alla Camera.

Voci a sinistra. No! no! (*L'agitazione è al colmo — Molti deputati sono in piedi e parlano ad una volta*)

PRESIDENTE. Parlino uno per volta. Se parlano tutti assieme io non posso sentirli.

SALARIS. Rispetti l'onorevole Depretis.

PRESIDENTE. Che cosa ha detto l'onorevole Salaris?

SALARIS. Dico che deve esprimere che ritira quelle parole per rispetto all'onorevole Depretis.

PRESIDENTE. Lo ha detto.

Voci a sinistra. Non lo ha detto!

Voci a destra. Sì, lo ha detto!

SALARIS. L'onorevole Depretis merita il rispetto di tutti.

PRESIDENTE. L'onorevole Morpurgo ha facoltà di parlare.

MORPURGO. (*Della Commissione*) Signori, dopo questo incidente, che ad ognuno deve spiacere, io amerei rinunciare alla parola, vogliate crederlo, se non intendessi profittarne per rendere una giustizia dovuta all'onorevole Depretis, quella giustizia della quale egli nemmeno ha bisogno.

Io, che ho assistito assiduamente a tutte le discussioni della Commissione, posso far fede che questa questione, come tutte le altre, fu trattata e discussa dall'onorevole Depretis con quella serenità e cortesia d'intendimenti che egli è solito a portare in tutte le questioni. (*Bravo!*) E sono certo anche d'interpretare il pensiero dell'onorevole Breda, il quale non intendeva punto fare offesa all'onorevole Depretis...

Voci a sinistra. L'ha fatta!

PRESIDENTE. Ma facciamo silenzio!

MORPURGO... e, come disse, si lasciò sfuggire una parola, che egli stesso ben di buon grado ha ritirata.

Nondimeno, signori, permettetemi che io dica il mio pensiero sopra questa questione.

Io rappresento, io solo (e valgo tanto poco) la minoranza della Commissione in questa occasione; quindi, nella vostra imparzialità, vogliate consentire che io vi dica che, come ho aderito alla conclusione dei miei colleghi, la quale è quella di consigliare il riscatto al Governo (e in questo non sono d'accordo coll'onorevole Lugli), così mi è sembrato e mi sembra di tutta giustizia, di tutta equità, che un trattamento migliore si dovesse fare, e si debba fare a queste ferrovie.

L'onorevole Depretis, con molta imparzialità, nell'autunno scorso rese giustizia all'iniziativa di quelle provincie. Non ne trovate molte delle provincie in Italia che si sobbarchino a perdite assai probabili! poichè noi non avevamo allora in mente combinazioni che favorissero l'iniziativa privata, anzi ignoravasi quale sarebbe stata la nostra politica ferroviaria dopo il riscatto; vennero più tardi le convenzioni; eravamo allora davanti all'ignoto e ci premeva questa paura di nuovi ordinamenti o di nuovi patti; insomma si doveva temere necessariamente che angustie o danni potessero esserci minacciati.

Nondimeno le provincie del consorzio veneto stanziarono forti somme; s'impegnarono coraggiosamente; ebbero anche, come avvertì l'onorevole Depretis, una specie d'affidamento, perchè quando lo Stato assumeva spontaneamente la difesa di una di quelle linee, era certo che l'assumeva perchè ne riconosceva l'importanza nei riguardi del transito.

L'onorevole Depretis diceva: badate che mi si fornirono dei conti pei quali si viene a stabilire il danno dello Stato. Ebbene, l'onorevole Depretis mi consenta di dubitare nel modo più assoluto di questo spauracchio, finchè egli non abbia accertato l'esattezza di questi conti. A cagion di esempio, debbo avvertire che l'onorevole Depretis in questo conto ha posto i viaggiatori; ma che rapporto hanno i viaggiatori colla tariffa, e come si può computare il

SESSIONE DEL 1878 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 30 GIUGNO 1878

reddito che queste linee danno pei viaggiatori, con tariffe più o meno ridotte, con tariffe diverse, con tariffe differenziali, con tariffe di transito normale che riguardano evidentemente le sole merci? Senza dubbio questa somma non può entrare nel conto, e quindi, almeno in questa parte, i calcoli riferiti dall'onorevole Depretis sono calcoli sbagliati.

DEPRETIS. Non sono miei questi calcoli, il Ministero li ha identici.

MORPURGO. Tanto meglio se questi calcoli non sono suoi.

Ora portiamo la questione in aere più sereno.

Non è una questione locale, come ha avvertito l'onorevole Lugli; è veramente una questione di giustizia, è una questione d'avvenire pel nostro paese. È una questione di giustizia, perchè ad altre linee fu già fatto un trattamento pari a quello che è domandato dal consorzio delle provincie venete, e di tali linee si tenne già parola in questa discussione.

In secondo luogo è una questione di avvenire, imperocchè, signori, se prendete in mano il progetto delle costruzioni ferroviarie, troverete per centinaia di chilometri, e in grande numero, le linee, le cui condizioni sono pari a quelle venete. Ora, ve lo domando, signori, volete voi attuare, non già una politica ferroviaria, ma una politica che dovrebbe chiamarsi veramente la politica delle contraddizioni? Lo Stato dice da una parte: costruite strade, spendete, fate sacrifici, chiamate i contribuenti locali ad avvivare questo movimento economico che è nel desiderio di tutti, e poi, con linguaggio diverso, stabilirà un artificio di tariffe, o consentirà a che questo artificio si stabilisca, affinchè le linee aperte non abbiano movimento di traffico, s'intischiscano e non possano vivere. Allora si dovrebbe dire davvero che non già le ferrovie sono fatte pei contribuenti, ma che i contribuenti sono fatti per le ferrovie. Questa politica di contraddizioni non è una politica che possa essere inaugurata da un Parlamento come il nostro, nel quale queste scintille di attività locale sono accolte come germi preziosi del nostro avvenire.

Il giorno in cui lo Stato s'accingesse a reprimere queste preziose iniziative colle deliberazioni del Parlamento, con l'indirizzo della sua politica, in nome delle esigenze della finanza, il giorno in cui reprimesse questi coraggiosi ardimenti che si manifestano nei singoli luoghi, farebbe veramente una politica suicida. Non è in questo modo che noi possiamo curare l'avvenire del nostro paese. Ed io penso fermamente che la Camera, non solo per una questione locale che sorge in questo momento, ma per un programma di Governo, per un programma

sano e morale, vorrà adottare una politica tutta diversa da quella che qui fu difesa. *(Benissimo!)*

Non è, o signori, l'interesse della finanza che voi dovete difendere esclusivamente davanti a questioni di questa natura, ma è altresì l'interesse dell'attività economica, gl'interessi di questo commercio, il quale troppi ostacoli ha già patito perchè noi alla nostra volta ne creiamo degli altri.

Io non voglio aggiungere una sola parola, perchè quando si fa appello a questi sentimenti, è impossibile di non essere ascoltati nel Parlamento italiano. *(Bravo! Benissimo!)*

PRESIDENTE. L'onorevole Lugli ha domandato la parola...

ERCOLE. Domando la parola.

PRESIDENTE... ma gli faccio osservare che ha già parlato due volte.

LUGLI. Vi rinunzio.

PRESIDENTE. Sta bene; allora non essendovi altri iscritti la parola spetta all'onorevole ministro.

ERCOLE. Ho domandato di parlare.

PRESIDENTE. La facoltà di parlare spetta all'onorevole ministro: se egli gliela vuol cedere...

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Sì, sì!

PRESIDENTE. L'onorevole Ercole ha facoltà di parlare.

ERCOLE. Molti colleghi mi hanno dato l'incarico di pregare la Signoria Vostra *(Rivolto al presidente)* affinchè voglia invitare l'onorevole Breda a ritirare le parole che a lei onorevole presidente è sembrato che avesse ritirate. Tutti i deputati che sono da questa parte *(Sinistra)* dichiarano invece di aver udito il contrario, vale a dire che all'onorevole Breda dispiaceva, per rispetto alla Camera, di aver pronunziato quelle parole; ma non è parso loro che abbia detto anche: *per rispetto all'onorevole Depretis.*

Ora, noi insistiamo affinchè l'onorevole presidente inviti l'onorevole Breda, a ripetere quelle parole, che noi non abbiamo udite, a ripeterle, dico, in quest'Aula, dappoichè noi non possiamo rimanere sotto una impressione così straordinariamente spiacevole.

PRESIDENTE. Come ho già detto alla Camera, ho inteso l'onorevole Breda dire... *(No! no! Sì! sì!)*

Scusino, mi lascino finire.

... sono dispiacente di avere pronunziato quelle parole nel calore della discussione tanto pel rispetto che io porto all'onorevole Depretis... *(No! no! a sinistra)*

Perdonino, mi lascino finire!... quanto per quello che professo alla Camera. *(Rumori)*

Ora vedendo che alcuni non hanno udito queste parole, e potendo sembrare ad altri che nel ru-

SESSIONE DEL 1878 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 30 GIUGNO 1878

more che si faceva io non avessi ben inteso, credo sia della convenienza dell'onorevole Breda dare delle spiegazioni alla Camera.

BREDA. Io non ho detto veramente le parole che ha testè pronunziato l'onorevole presidente. (*Ah! Oh!*) Almeno non mi pare di averle dette, ma in ogni modo il senso era precisamente quello inteso dall'onorevole presidente. Ho detto: *anche per il rispetto che devo professare verso i miei colleghi*; e con questa parola *anche* credo di aver detto abbastanza, perchè la Camera comprendesse che il primo a cui mi rivolgeva era l'onorevole Depretis, della cui amicizia personale mi onoro, e che ha sempre egli pure avuto per me negli anni scorsi, e fino negli ultimi momenti molta amicizia. Colla parola *anche* io intendeva naturalmente di esprimere il pensiero che mi dispiaceva *anche a riguardo suo.* (*Benissimo!*)

DEPRETIS. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DEPRETIS. Io esprimo il mio rammarico di essermi lasciato trasportare a pronunziare una parola, in risposta a quelle dette dall'onorevole Breda, così lontana dalle mie abitudini, perchè è la prima volta, dopo trent'anni e più di vita parlamentare, che mi accade questo.

Non ho quindi nessuna difficoltà, dopo le ultime parole dell'onorevole Breda, di dichiarare che ritiro anche la mia. (*Benissimo!*)

PRESIDENTE. La parola spetta all'onorevole ministro dei lavori pubblici.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Io sono lieto che prima di prendere la parola sia stato chiuso interamente il doloroso incidente, al quale abbiamo assistito, inquantochè se la calma non si fosse ricondotta completamente negli animi, io avrei dovuto pregare la Camera a permettermi di rimandare qualche mia osservazione a domani. Imperocchè io mi sarei trovato in condizione di dover parlare nel senso favorevole alle idee dell'offensore, e ciò mi avrebbe, ripeto, recato un immenso dispiacere, se l'incidente non fosse stato chiuso.

Dopo queste preliminari dichiarazioni che ho creduto necessarie, ritorno completamente alla libertà dell'animo mio, per fare alcune osservazioni sul merito dell'argomento, in senso quasi del tutto contrario a quello dell'onorevole Depretis. Qui le questioni sono due: una di principio, e l'altra di finanza.

Sulla questione di principio, qualunque possa essere la sua applicazione (adesso parlo in astratto), io credo che la teoria liberale, in materia di ferrovie, non possa essere quella che lo Stato si faccia soffocatore dell'iniziativa privata...

DEPRETIS. Ha ragione.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. molto più quando questa iniziativa è dovuta ad un consorzio di provincie che hanno dato all'Italia splendidissimo esempio del come si possano fare efficaci sacrifici, per dare forza ed impulso alla attività nazionale.

Le provincie consorziate del Veneto sono state costrette a fare esercitare per conto loro una piccola rete, la quale è atrofizzata per la concorrenza della tariffa differenziale della rete dello Stato. Finchè esisteva una società esercente, è evidente che lo Stato non poteva imporle di togliere la barriera che aveva messa davanti al transito per le linee del consorzio; in quanto che lo Stato avrebbe dovuto del proprio rifondere all'ente sociale tuttociò che doveva perdere per minore incasso della propria linea.

Ma, signori, chi vuole il fine bisogna che tolleri anche i mezzi.

Quando lo Stato esercita per conto suo una gran rete, è proprio permesso che egli si faccia speculatore a danno diretto di una rete consorziale di enti morali, che su per giù equivalgono ad una rappresentanza d'interesse pubblico, quantunque in minore proporzione, come lo è lo Stato medesimo?

Io credo che non sia nemmeno da mettersi in disputa questo, vale a dire, che lo Stato, per fini di speculazione, non possa danneggiare gli interessi di un ente consorziale a cui egli ha dato una concessione. Egli avrebbe contribuito a farlo nascere, per poi, come Saturno, divorarlo.

L'onorevole Depretis disse: ma nessuno impedisce al mittente di indicare la linea per la quale vuole che passi la merce.

• Ciò non muta punto la questione. Il mittente può indicare la linea finchè vuole, ma paga sempre di più se egli vuole che la merce passi per la linea più breve, ed invece di 20 lire deve pagarne 22. Allora tanto vale che la merce vada per la linea più lunga; imperocchè la linea più breve, come disse l'onorevole Lugli, per il trasporto delle merci, non è quella che si conta a minor numero di chilometri, ma è quella che costa di meno.

Ora, come si può ideare che uno Stato, il quale spende milioni, e molti, per costruire una traversata alpina, come è quella della Pontebba, voglia poi impedire ad una merce, partita da Milano o da Brescia, di potere arrivare in Germania per la linea brevissima che pure esiste? Sa egli, l'onorevole Depretis, e chiunque altri pensa come lui su questa materia, sa perchè qui la cosa non piglia importanza? Perchè la differenza tra i due percorsi non è che di 20 chilometri. Io vorrei che questa differenza fosse di 200 chilometri, e poi inviterei l'ono-

SESSIONE DEL 1878 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 30 GIUGNO 1878

revoles Depretis a dirmi se mantiene egualmente la sua teoria.

DEPRETIS. Ma non è possibile.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Ma la questione di principio non si risolve dal numero dei chilometri, si risolve per sè in astratto. Ciò che è vero per 200, deve essere vero anche per 20. Per me, adunque, come principio, la questione è risolta. La questione si riduce tutta a una questione di cassa. (*Depretis fa segno di assenso*) Siamo perfettamente d'accordo.

Ora è gravissimo che lo Stato debba in certo modo far getto di qualche centinaio di mila lire, le quali esso intanto è sicuro di avere nelle sue casse, mantenendo questa disparità di trattamento fra due linee indirizzate allo stesso scopo.

È verissimo. Allora io domando perchè non si verrà ad accrescere questa concorrenza, perchè lo Stato non va ancora più in là, e non impedisce il servizio cumulativo colle stazioni delle proprie linee?

L'onorevole Depretis sa meglio di me come in diritto non si possa rifiutare questo servizio, poichè sarebbe la negazione del senso comune in materia ferroviaria.

Per lungo tempo si è rifiutato a questa rete perfino il diritto di mandare una merce dalla stazione di Verona a quella di Cittadella dentro la linea, ed i servizi cumulativi incominciano soltanto dal gennaio o febbraio 1878.

Ora, per rendere il conto esatto del vero stato della questione, verrò a qualche applicazione.

Quando una merce spedita da Milano, Torino, Brescia, da una stazione qualunque insomma, è mandata alla stazione di Vicenza là dove cominciano a biforcarsi le due linee, e questa merce deve essere spedita più a settentrione che non sia quella di Treviso, dove le due linee si riuniscono di nuovo; nasce l'applicazione della tariffa differenziale che è vigente per la rete ora dello Stato.

Quasi in tutti i casi, coll'applicazione della tariffa differenziale, questa merce non ha interesse di pigliare la linea più breve a chilometri, ed è costretta per spendere meno di passare per Padova. Ma ci sono anche dei casi, e dirò non pochi casi, in cui la merce troverà utilità a pagare la stessa tariffa attuale di confronto alla tariffa differenziale.

E mi spiego con un esempio, perchè sia inteso meglio l'appunto che io feci su questo argomento.

Una spedizione di 50 tonnellate di una qualche merce, di riso, per esempio (piglio il riso, per applicare la tariffa che ho qui scritta), che andasse da Mantova a Cormons, per dove la distanza è di 255 chilometri, paga 19 lire e 18 centesimi per la linea

più breve, tenendo il percorso consorziale di 255 chilometri, applicando cioè il sistema accennato dall'onorevole Depretis, vale a dire che il mittente è padrone di indicare la linea per cui vuol far passare la merce, e nessuno può impedirlo.

Or bene, se invece piglia la linea più lunga, di 295 chilometri, in virtù del beneficio della tariffa differenziale paga lire 17 25. Egli è evidente che pagando due lire di meno, è lo stesso come lo Stato metta una sbarra attraverso la linea del consorzio sociale, perchè nessuno pagherà due lire di più per fare un viaggio più breve.

Ma ci sono altri casi a rovescio, che sono quelli delle minime distanze, cioè in cui la tariffa differenziale non trova più applicazione utile, ed ecco come: se una tonnellata di caffè fosse spedita invece da Verona ad Udine, che cosa accadrebbe? Accadrebbe che lasciato libero il transito sulla linea consorziale, pagherebbe 23 lire e 60 centesimi, e volendo valersi della tariffa differenziale e della linea più lunga, pagherebbe 26 10. In questo caso, passando per la linea consorziale, guadagnerebbe due lire e mezza.

Or bene, perchè non ha da essere permesso questo transito? È un atto d'ingiustizia, non solamente volere che la merce passi per la propria linea mettendo assolutamente una sbarra per la linea più breve che non ha modo di applicare, col cumulo delle distanze, questa tariffa differenziale, ma anche non permettere che, quando ne fosse il caso, e senza chiedere nessun privilegio, potesse la merce passare spendendo di meno; cosa che oggi non è possibile, perchè non essendovi diritto di transito, non potrebbe nemmeno il mittente mandarla per la via che più gli accomoda.

DEPRETIS. Ci deve essere.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Ma intanto non c'è; intanto la Commissione, con le due parole che ha messe lì, impedisce al Governo di fare persino un contratto di transazione, persino di trovare un temperamento qualunque che corrisponda alla somma giustizia.

Io posso comprendere ancora che non si voglia perdere tutta di un getto l'entrata che è portata nelle casse dello Stato dalla tariffa differenziale che in questo caso equivale all'esercizio di un monopolio: questo lo posso comprendere; ma che nemmeno ciò che è vantaggioso per lo Stato non possa essere applicato, questo francamente mi par troppo. Ora, ammetterò l'onorevole Depretis, o chi per lui (nomino lui, e a lui mi rivolgo, perchè lo considero, dirò così, come un capo-scuola in questa materia, come colui che ha espresso più degli altri e più chiaramente lo stato della questione), ammetterò,

SESSIONE DEL 1878 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 30 GIUGNO 1878

dico, essere vero che l'accondiscendere per questo solo secondo caso, a cui ho accennato testè, porterebbe un aiuto di non grande rilievo al consorzio veneto; io ho voluto accennarlo perchè, anche in linea di strettissima giustizia, ci sono dei casi in cui accordare il transito è assolutamente una cosa che non è temibile, perchè non produrrebbe neanche un grande aiuto al consorzio.

Dunque, veduta la questione da questo lato, non tornerò a far paragoni diversi, perchè già sono stati accennati, ma dirò che, se noi volessimo regolarci in questa materia puramente e semplicemente col criterio fiscale (non dico con questo che non se ne debba tener conto assolutamente, sarà una questione di temperamenti, di tempo, di modalità); se noi volessimo regolare la nostra condotta ferroviaria unicamente col criterio fiscale, allora, signori, era perfettamente inutile, ed è stato estremamente dannoso che noi abbiamo costruito, a nostre spese per giunta, la Rovato-Treviglio. E la linea Treviglio-Rovato sa l'onorevole Depretis che cosa ha fatto perdere? Supponendo che la linea breve fosse di un terzo e la linea lunga per Bergamo fosse dello Stato, sa che cosa sarebbe la differenza? 600,000 lire circa.

DEPRETIS. 550,000.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. 550,000. Lo sa più precisamente di me.

Sono circa 600,000 lire. Ma con questo discorso perchè non va a mettere le sbarre sulla Treviglio-Rovato? Vale la stessa cosa, colla sola differenza che la Treviglio-Rovato l'ha costruita lo Stato mettendoci anche le spese di capitale; tutte e due le linee sono sue, ma la perdita è la stessa.

Io dico tutto ciò perchè sia chiarita la questione, perchè sia ben compresa dal lato dell'applicazione del principio.

Adesso verrò a dire qualche cosa della questione fiscale.

L'onorevole Depretis ha letto un conto e ha detto che egli l'aveva fino da quando era ministro.

DEPRETIS. A un dipresso.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Questo conto l'ho anch'io, e corrisponde presso a poco alle stesse cifre, ma ho sudato moltissimo ad averlo, e non mi è pervenuto che tre o quattro giorni fa. Corrisponde appunto a quello che egli accennava, vale a dire che attualmente si incassa per il transito 1,107,000 lire, e gli introiti che si effettuerebbero sulla linea Vicenza-Cittadella-Treviso ascenderebbero a 830,000 lire.

La differenza di 276,000 rappresenterebbe la perdita per il minore percorso.

Intanto io dirò che questa 276,000 lire di perdita

(quando fosse vero, il che non è), cui soggiacerebbe lo Stato non sarebbe mica a profitto del consorzio veneto. Questa è la parte che guadagnerebbero i mittenti delle merci delle stazioni a monte e viceversa, vale a dire è l'utile pubblico, per il quale lo Stato esercita le ferrovie.

MORPURGO. Questa è la verità.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Dunque io sostenendo questa tesi (non l'ho detto prima, ma lo dico adesso) piglio per movente non l'interesse del consorzio, ma l'interesse del pubblico...

MORPURGO. Dello Stato. (*Bravo!*)

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI... di tutto il pubblico dei mittenti, vale a dire di tutti quelli che possono giovare dell'indirizzo verso la Germania per la via della Pontebba.

Ma le 800,000 lire che si incasserebbero di transito per la linea più breve, non significano affatto una perdita.

Anzitutto, quando io ho avuto questi dati ho detto: questa è una sola parte della medaglia. Io non ho ancora saputo che i convogli corrano senza spesa; dunque se mi date l'introito, datemi anche la relativa spesa; e dal conto che ho fatto (e che ho dovuto far qui, perchè non c'era più tempo di ordinare che si apprestasse un-riscontro completo) mi risulterebbe che la perdita tutta intera dello Stato, rimarrebbe calcolata a 374,000 lire, compreso ciò che andrebbe in vantaggio alla linea favorita, e ciò che guadagnerebbe il pubblico.

Ma non basta ancora.

Il conto che io ho letto, conforme a quello che aveva letto prima l'onorevole Depretis, è un conto che non si può pigliare per moneta fissa, imperocchè tutto il transito, anche quando si fosse applicato questo diritto e questa concessione alla rete consorziale, non va fino ad Udine; parte va a Venezia, e per conseguenza io credo che la questione si riduca alla metà, od in quel torno.

CAVALLETTO. E forse meno.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Forse anche meno. Io dunque ho fatto ancora questa considerazione, che il portare al conto come transito 304,000 lire di incasso di viaggiatori, 98,000 lire per bagagli, è proprio un far giocare delle cifre che non hanno nessun valore; imperocchè ai viaggiatori il transito non lo può impedire nessuno; perchè nessun viaggiatore vorrà andare a passare per Padova, per risparmiarsi l'incomodo di scendere a Vicenza da un vagone e montare in un altro!

Dunque, fatta questa deduzione dall'introito pei viaggiatori e pei bagagli, fatta la deduzione delle spese, fatta ancora quella separazione di diversi

SESSIONE DEL 1878 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 30 GIUGNO 1878

titoli a cui ho accennato, mi risulterebbe all'ingrosso questa cifra, cioè, che la perdita ultima non arriverebbe a 200,000 lire.

ANTONIBON. 112,000.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. A me risulterebbe circa 180,000. È meglio stare sul sicuro che rimanere al disotto. Io ho voluto portarla fino all'ultima sua espressione, perchè comprenda infine la Camera di che cosa potrebbe trattarsi. Adesso, siccome non ho i conti rigorosamente precisi, non andrei fino al punto di dire: farò domani questa soppressione. Confesso che nell'articolo 11 io aveva proposto che il ministro dei lavori pubblici, sentito il Consiglio di amministrazione, potesse addivenire a convenzioni di servizio cumulativo con altre amministrazioni ferroviarie, e lo aveva proposto coll'intendimento di comprendere questo caso, mirando anzi direttamente a questo caso; imperocchè è l'unico che io ricordo, a cui possa farsi un'applicazione di tariffa di transito, quello della rete veneta.

Ora con eguale e molto più chiaro intendimento, perchè così ha confessato nella relazione, l'onorevole Commissione ha proprio voluto pronunciare il

Lasciate ogni speranza o voi ch'entrate;

ha voluto aggiungere due parole che chiudono la porta in faccia a qualunque espressione di desiderio, a qualunque domanda del consorzio veneto, e questo sarebbe poco, onorevole Depretis, perchè infine si tratta di un ente sociale che guarda al suo interesse; ma ha chiuso anche la porta a qualche cosa di più rispettabile, al pubblico che si serve delle ferrovie al quale si dice: voi avete una linea che va alla Pontebba più breve di 20 chilometri, ma voi mi pagherete una tassa maggiore, e farete la più lunga e camminerete sempre per la più lunga. Questo il risultato ultimo. Adesso se sia opportuno o no, è un altro conto; ma di qui non si sfugge.

Quelle due parole aggiunte all'articolo della Commissione, *sulle linee dello Stato*, significano che non si possa addivenire a convenzioni altro che quando siano atte a fare conseguire lo sviluppo del traffico unitamente all'incremento dei prodotti sulle linee dello Stato; equivalgono proprio a respingere qualunque possibilità di farne applicazione alla rete veneta.

In verità, nell'interesse dello Stato e dirò anche del Ministero, potrebbe parere indifferente l'aggiunzione di quella parole; ma a me pare un po' troppo, imperocchè lo Stato deve garantirsi per non aver dei danni, ma non deve per altro impedire che si possa concorrere a fare il vantaggio degli altri.

Finchè si dica: non cederete niente del vostro, va bene; ma che si voglia anche mettere un'espres-

sione la quale significhi: se pur potrete dare la mano ad un altro non gliela darete, anche senza vostro danno materiale, a me in verità pare soverchio.

Questa non è certamente l'intenzione della Commissione, la quale, all'unanimità mi pare abbia detto: il consorzio veneto merita i più grandi riguardi: ed in ciò credo che tutti saremo d'accordo.

Soltanto la Commissione ne ha fatto una questione di metodo. Vedete che già o per un verso o per un altro non c'è da uscirne pienamente colla vittoria, a meno che mettendoci a fare gli avari.

La Commissione ha finito col dire: val meglio che facciamo una cosa: riscattiamo anche questa rete.

Io non contesto la bontà ed opportunità di questo temperamento, ma è già un temperamento che la Commissione suggerisce al Governo.

Ora in questo stato di cose io domando alla Commissione: non sarebbe opportuno che si studiasse per il riscatto, se si vuole, anche dalla Commissione d'inchiesta? Ed io credo che sarebbe pur conveniente lasciare un poco la mano libera al Governo di vedere, di apprezzare se ci fosse nel frattempo qualche temperamento, che non rovinasse mica le finanze dello Stato (perchè addirittura non si vuol buttarlo via questo danaro del pubblico); ma se ci fosse un qualche atto di giustizia da fare io credo che ci troveremmo tutti concordi nel giudicarlo ragionevole.

Ho detto già a qual parte del transito, non si potrebbe, secondo me, proprio in via di giustizia rifiutare il passo.

Ora, perchè la Commissione non toglierebbe queste parole, per lasciare al Governo almeno la latitudine di vedere fin dove, senza danno proprio, può andare, per permettere quello che possa essere utile al creato da lui? Perchè, infine, ripeto, queste linee consorziali sono nate per concessione del Governo, e sono nate sotto gli sforzi di provincie, le quali hanno dato un esempio mirabile in questa materia ferroviaria.

Però, non essendoci alcun ordine del giorno in vista, io, senza fin d'ora dichiarare che intenderei di essere assolutamente libero di permettere il transito, *coûte que coûte* allo Stato, domanderei alla Commissione se non avesse difficoltà di lasciar fuori, dopo queste mie dichiarazioni, quelle parole; ben sicura che io esaminerò lo stato della questione in questo senso che, se si potesse adottare un temperamento, se non fosse che questione di qualche decina di migliaia di lire, se non dipendesse che da questo il conciliare tutti gli interessi, io avrei la fa-

SESSIONE DEL 1878 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 30 GIUGNO 1878

coltà di adottarlo. Se dovesse essere questione di una somma, come quella a cui alludono questi conti che abbiamo letti in due, vale a dire di mezzo milione, non potrei certamente abbandonarla senza venire a presentare magari un progetto di legge speciale.

Questo dico, pel caso che la Commissione tenga a fare studiare dalla Commissione d'inchiesta, o dal Governo (al che non mi rifiuto punto, se è l'intenzione della Commissione), la questione del riscatto: ma per un certo atto, dirò, di non aperta ostilità, come ne avrebbe l'apparenza, verso queste linee consorziali, prego la Commissione di ritirare quelle parole, dopo le dichiarazioni che io ho fatte.

PRESIDENTE. La Commissione ha inteso come il ministro desideri che vengano tolte le parole aggiunte alla fine del terzo comma. Conviene la maggioranza della Commissione nella proposta dell'onorevole ministro?

NERVO, relatore. La Commissione accetta le dichiarazioni dell'onorevole ministro pei lavori pubblici, e consultatasi qui in questo momento aderisce alla proposta da lui fatta di togliere quelle parole « sulle linee dello Stato » ch'essa aveva proposto di aggiungere all'articolo.

Relativamente alla questione del riscatto, aspetteremo le proposte dell'onorevole ministro.

PRESIDENTE. Leggo l'articolo come è stato concordato tra il Ministero e la Commissione:

« Art. 11. Le tariffe e le relative condizioni fondamentali, che ora si trovano in vigore pei trasporti sulle ferrovie di cui trattasi, prenderanno la denominazione di tariffe normali e non potranno essere aumentate se non per legge, salvo il disposto dell'articolo seguente.

« Una modificazione generale delle tariffe suddette al di sotto dei massimi normali non potrà essere fatta che per decreto reale, sentito il Consiglio dei ministri.

« Il ministro dei lavori pubblici potrà, sentito il Consiglio d'amministrazione, addivenire a convenzioni di servizio cumulativo con altre amministrazioni ferroviarie ed autorizzare quelle modificazioni parziali delle tariffe, che saranno ritenute convenienti per conseguire lo sviluppo del traffico unitamente all'incremento dei prodotti.

« Starà nelle facoltà del Consiglio d'amministrazione lo stabilire tariffe locali, e di ritorno, e di organizzare corse di piacere a prezzo ridotto, ad accordare facilitazioni pei treni ordinari in occasione di feste, mercati e simili.

« Le tariffe e le relative condizioni fondamentali, ora in vigore per l'esercizio della rete dell'Alta Italia, saranno pubblicate in *extensum* sulla gazzetta

ufficiale del regno nei primi otto giorni dopo la promulgazione della presente legge. »

Pongo ai voti quest'articolo.

(È approvato.)

(*Segni d'impazienza.*)

Un poco di pazienza, signori, ed in poco tempo ci sbrigheremo. (*Sì! sì!*)

« Art. 12. Il pareggiamento delle tariffe stabilito per le linee della Lombardia e dell'Italia centrale coll'articolo 45 del capitolato annesso alla convenzione 30 giugno 1864 per la cessione delle strade ferrate dello Stato, approvata colla legge 14 maggio 1865, n° 2279, sarà esteso alle linee venete che fanno parte della rete riscattata dell'Alta Italia.

« È data facoltà al Governo di adottare, colle riforme di tariffe che crederà opportune, i provvedimenti necessari per compensare in tutto od in parte le diminuzioni di proventi, che saranno per derivare dal suddetto pareggiamento. »

Nessuno domandando la parola su questo articolo s'intenderà approvato.

(È approvato.)

« Art. 13. Gli orari dei treni viaggiatori e misti e dei treni merci con viaggiatori, e la classificazione dei treni stessi saranno determinati dal ministro dei lavori pubblici sulla proposta del Consiglio di amministrazione.

Onorevole ministro, accetta l'articolo 13 come è redatto dalla Commissione?

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Sì, accetto.

PRESIDENTE. Essendo d'accordo l'onorevole ministro e la Commissione e nessuno domandando di parlare su quest'articolo, lo pongo ai voti.

(È approvato.)

L'articolo 14 del progetto ministeriale l'abbiamo già votato in uno degli articoli precedenti.

« Art. 15, che diventa 14. I membri del Consiglio di amministrazione percepiranno una indennità da stabilirsi per decreto reale. »

Anche quest'articolo 14 è stato modificato dalla Commissione; accetta l'onorevole ministro la nuova redazione?

NERVO, relatore. È fuso con l'articolo 9.

PRESIDENTE. No, è l'articolo 14 del progetto ministeriale.

Accetta l'onorevole ministro?

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Accetto.

PRESIDENTE. Pongo ai voti l'articolo 14 di cui ho dato lettura.

(È approvato.)

« Art. 15. Con regolamento approvato per decreto reale, previo il parere della Corte dei conti e del Consiglio di Stato, saranno determinate le ri-

SESSIONE DEL 1878 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 30 GIUGNO 1878

spettive responsabilità del Consiglio di amministrazione e di tutti gli uffici da esso dipendenti, nell'adempimento delle rispettive attribuzioni e nei loro rispettivi rapporti.

Anche per quest'articolo debbo domandare all'onorevole ministro se accetta la redazione proposta dalla Commissione.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Accetto.

PRESIDENTE. Allora pongo ai voti l'articolo.

Chi l'approva sorga.

(È approvato.)

« Art. 16. Dopo il 31 dicembre 1878 sarà presentata al Parlamento una relazione particolareggiata sull'andamento dell'amministrazione delle ferrovie predette, ed un'altra dopo il 31 dicembre 1879. »

Debbo avvertire la Commissione ed il ministro che su questo articolo è stato presentato un emendamento dall'onorevole Gabelli, che è la conseguenza dei cambiamenti fatti agli articoli precedenti.

Egli proporrebbe che si aggiungessero queste parole: « ed una terza riassuntiva entro tre mesi dopo scaduto il termine del 30 giugno 1880 stabilito all'articolo 4. »

Domando alla Commissione ed al ministro se accettano quest'emendamento.

NERVO, relatore. Da parte della Commissione non c'è alcuna difficoltà.

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Non ho difficoltà di accettarlo. Solamente i tre mesi mi paiono un termine troppo breve per una relazione riassuntiva. Si potrebbe mettere sei mesi.

GABELLI. Accetto; sia pure sei mesi.

PRESIDENTE. Allora l'articolo 16 sarebbe così concepito:

« Dopo il 31 dicembre 1878 sarà presentata al Parlamento una relazione particolareggiata sull'andamento dell'amministrazione delle ferrovie predette, un'altra dopo il 31 dicembre 1879, ed una terza riassuntiva entro sei mesi dopo scaduto il termine del 30 giugno 1880 stabilito all'articolo 4. »

Coloro che approvano questo articolo sono pregati di alzarsi.

(È approvato.)

« Art. 17. È fatta facoltà al Governo di provvedere, mediante decreto reale, ad aggiungere al bilancio definitivo del Ministero dei lavori pubblici pel 1878 un allegato, che comprenda il bilancio delle entrate e delle spese pel secondo semestre di quest'anno, relative all'esercizio delle ferrovie contemplate nella presente legge. »

L'onorevole ministro accetta la redazione della Commissione?

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Sì, l'accetto.

PRESIDENTE. Coloro che approvano quest'articolo sono pregati di alzarsi.

(È approvato.)

Ora, avendo la Camera deciso che le altre due questioni rimaste pendenti saranno risolte domani, non posso mettere ai voti l'intera legge.

Debbo intanto avvertire la Camera che col giorno di domani cesserebbero gli uffici che furono prorogati a tutto giugno. Vi sono alcuni progetti di legge che dovrebbero essere esaminati. Se la Camera crede, potrebbe dichiarare che gli uffici vengano prorogati fino alla sospensione delle sedute. (Sì! sì!)

La Camera acconsente?

Se non ci sono opposizioni, questa proposta si intenderà approvata. (Sì! sì! — Segni di assenso)

(È approvata.)

PRESENTAZIONE DI UN DISEGNO DI LEGGE PER LAVORI DA FARSI NEL PORTO DI NAPOLI.

PRESIDENTE. Onorevole ministro dei lavori pubblici, vuol presentare un progetto di legge?

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Ho l'onore di presentare alla Camera un progetto di legge per l'approvazione della spesa straordinaria occorrente per la sistemazione della calata esterna del molo San Gennaro nel porto di Napoli. (V. *Stampato*, n° 90.)

FUSCO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole ministro della presentazione di questo progetto di legge che sarà stampato e distribuito.

Su che cosa ha chiesto la parola, onorevole Fusco?

FUSCO. Sulla presentazione di questo progetto di legge.

Pregherei la Camera a volerne consentire l'urgenza. Si tratta di lavori che si debbono eseguire in mare... (*Rumori*) Anzi vorrei aggiungere un'altra preghiera: di rinviare questo progetto di legge all'esame della Commissione del bilancio.

Il ministro lo ha presentato coll'intendimento di farlo votare urgentemente; ma, per la procedura ordinaria della Camera, non ci si arriverebbe. Quindi pregherei la Camera di consentire che sia rinviato per l'esame alla Commissione generale del bilancio.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro ha nessuna osservazione da fare?

MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI. Nessuna.

PRESIDENTE. Allora, se la Camera lo crede, sarà accettata la proposta dell'onorevole Fusco che domanda questo progetto di legge sia dichiarato d'urgenza, e rimesso alla Commissione del bilancio.

SESSIONE DEL 1878 — DISCUSSIONI -- TORNATA DEL 30 GIUGNO 1878

Se non vi sono opposizioni, questa proposta dell'onorevole Fusco s'intenderà accettata.

(È accettata.)

Domani seduta pubblica al tocco.

La seduta è levata alle 6 45.

Ordine del giorno per la tornata di domani:

1° Seguito della discussione del progetto di legge per una inchiesta sull'esercizio delle ferrovie italiane, e per l'esercizio provvisorio della rete dell'Alta Italia.

Discussione dei progetti di legge:

2° Aggregazione del comune di Presenzano alla provincia di Terra di Lavoro;

3° Costruzione di una dogana centrale in Milano;
4° Discussione del bilancio definitivo dell'entrata pel 1878.

Discussione dei progetti di legge:

5° Modificazioni della legge relativa all'ordinamento del notariato;

6° Abrogazione dell'articolo 202 del decreto sull'ordinamento giudiziario;

7° Ordinamento degli arsenali della marina militare;

8° Abolizione di alcune tasse di navigazione;

9° Abrogazione di articoli della legge 29 maggio 1864, e disposizioni sul facchinaggio nel porto di Genova;

10. Aggregazione dei comuni di Manziana, di Canale al mandamento di Bracciano.