

VI.

TORNATA DI MARTEDÌ 24 FEBBRAIO 1880

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE FARINI.

SOMMARIO. *Congedi.* = *Giuramento del deputato Emo Capodilista.* = *Il deputato Crispi presenta la relazione sul disegno di legge per l'esercizio provvisorio dei bilanci a tutto marzo 1880.* = *Seguito della discussione del bilancio di prima previsione del Ministero dei lavori pubblici — Il deputato Luzzatti svolge una sua interrogazione al ministro dei lavori pubblici sulle tariffe ferroviarie in servizio cumulativo e specialmente quello della Pontebba — Il deputato Vollaro svolge la sua interrogazione sull'andamento dei servizi ferroviari e sul servizio di sorveglianza — Il deputato Del Giudice lamenta il servizio delle Meridionali e delle Calabro-Sicule — Il deputato Filì Astolfone deplora il servizio delle ferrovie Sicule e richiede una fermata a Comitini — Il deputato Di Sambuy fa alcune osservazioni sul discorso di ieri dell'onorevole Pasquali.* = *Il presidente del Consiglio ripresenta il disegno di legge per riforma alla legge elettorale politica, ne chiede l'urgenza e l'iscrizione all'ordine del giorno — La Camera approva — Il presidente dichiara aperta l'iscrizione sul disegno di legge ora presentato.* = *Il presidente del Consiglio presenta un disegno di legge per modificazione della legge 20 marzo 1865 sull'amministrazione comunale e provinciale, e ripresenta i disegni di legge relativi agli impiegati dei cessati Consigli ospitalieri nelle provincie napoletane, ed alle norme per regolare le facoltà ai comuni di contrarre prestiti, chiedendo che questi due ultimi vengano trasmessi alla Commissione che li ebbe ad esaminare — La Camera approva.* = *Il presidente del Consiglio rileva alcune frasi dell'onorevole Luzzatti — Il deputato Lugli risponde agli appunti del deputato Pasquali — Il deputato Cavalletto raccomanda la stazione di Padova — Il deputato Berio ribatte alcune voci sul conto del rappresentante di Genova nel Consiglio d'amministrazione dell'Alta Italia — Il deputato Pasquali risponde al deputato Di Sambuy — Il deputato Luzzatti consente siano rimesse al bilancio degli esteri le sue considerazioni sul decreto 11 dicembre 1879 — Per fatto personale parlano i deputati Di Sambuy e Lugli — Il relatore Indelli risponde ad alcuni oratori — Per fatto personale parlano i deputati Vollaro, Del Giudice e Filì Astolfone.*

La seduta ha principio alle ore 2 05 pomeridiane.
Il segretario Del Giudice legge il processo verbale della tornata precedente, che è approvato senza osservazioni.

PRESIDENTE. Chiedono un congedo: per motivi di famiglia, l'onorevole Chigi di 5 giorni; l'onorevole Miani di giorni 20.

Per ufficio pubblico, l'onorevole Libetta di 2 mesi.
(Sono accordati.)

GIURAMENTO DEL DEPUTATO EMO CAPODILISTA.

PRESIDENTE. Essendo presente l'onorevole Emo Capodilista, lo invito a giurare. Leggo la formola.
(L'onorevole Emo Capodilista giura.)

PRESENTAZIONE DELLA RELAZIONE SUL DISEGNO DI LEGGE PER L'ESERCIZIO PROVVISORIO DEI BILANCI.

PRESIDENTE: Invito l'onorevole Crispi a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

CRISPI, relatore. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sull'esercizio provvisorio del bilancio fino a tutto il marzo 1880.

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole Crispi della presentazione di questa relazione, che è già alla stamperia e potrà fra un'ora essere distribuita. Per ciò, considerata la data del mese alla quale ci troviamo, io proporrei alla Camera che domani essa volesse interrompere la discussione del bilancio dei

SESSIONE DEL 1880 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 24 FEBBRAIO 1880

lavori pubblici, per discutere la proposta sull'esercizio provvisorio.

Non essendovi obiezione, questa proposta s'intenderà accolta.

(È accolta.)

SEGUITO DELLA DISCUSSIONE DEL BILANCIO DI PRIMA PREVISIONE PEL 1880 DEL MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del bilancio di prima previsione pel 1880 del Ministero dei lavori pubblici.

Ieri la discussione giunse al capitolo 28, al quale erano state rimandate diverse interpellanze e interrogazioni. Fu già svolta l'interrogazione dell'onorevole Pasquali. Ora viene l'interrogazione dell'onorevole Luzzatti. Ne do lettura:

« Il sottoscritto domanda d'interrogare il ministro dei lavori pubblici se egli presenterà alla Camera le nuove tariffe ferroviarie in servizio cumulativo e specialmente quelle della Pontebba. »

L'onorevole Luzzatti ha facoltà di svolgere la sua interrogazione.

LUZZATTI. Da molti mesi si sono lette nei giornali notizie diverse intorno ai risultati delle negoziazioni che l'amministrazione dei lavori pubblici e quella degli affari esteri hanno iniziate colle amministrazioni delle ferrovie austriache a fine di regolare alcuni affari di gravissima importanza per l'economia nazionale. Si è udito vagamente che gravi difficoltà, specialmente nei primi tempi di queste negoziazioni, attraversavano la via. Infine in questi ultimi giorni quasi a consolarmi di così tristi dicerie, si è letto che i preliminari di un accordo erano stati firmati fra i negoziatori dell'Italia e delle amministrazioni ferroviarie austro-ungariche più impegnate direttamente in questa quistione. È evidente che la forma del nostro organismo amministrativo non consente nella discussione del bilancio dei lavori pubblici di dedicare il tempo che si richiederebbe a questi gravi problemi, i quali riguardano l'indirizzo generale dell'economia ferroviaria. Imperocchè ogni affare di lavori pubblici accentrando nel Governo e nel Parlamento, siamo costretti per difesa di legittimi interessi a occupare nell'esame dei fatti particolari la massima parte del nostro tempo, cosicchè poco ne rimane per l'indagine delle questioni generali. È per ciò che io ho bisogno di raccomandarmi alla benevolenza dei miei colleghi se dovrò prendere un tempo maggiore del consueto per esaminare un problema, che a me pare gravis-

simo, nei rispetti internazionali e pel commercio interno.

PRESIDENTE. Prego di fare silenzio.

LUZZATTI. Io spero che la Camera quando conoscerà il tema che mi propongo di svolgere, vorrà consentire con me nella sua gravità e nella sua estrema delicatezza.

L'Italia ha affrontato sacrifici gravissimi, ha sostenuto spese straordinarie per schiudere alla vaporiera i valichi alpini. Noi avremmo creduto, compiute queste opere che hanno fatto onore al nostro coraggio e alla nostra iniziativa, che si potessero ottenere risultati notevoli e raccogliere copiosi frutti. Non è così, o signori; non è stato così pel passato, e temo che se non si terrà una diversa via, non sarà così neppure per l'avvenire. Tutti noi sappiamo le difficoltà colle quali una compagnia abilissima francese ha insino ad oggi in parte annullati i benefizi che l'Italia si riprometteva dal valico del Cenisio. Io rendo omaggio all'amministrazione dei lavori pubblici, la quale anche in questi ultimi tempi ha cercato di diminuire gli effetti di quella sopratassa con cui si maltano le merci che provengono dalla Svizzera in Italia traverso il Moncenisio. Alcuni risultati pel commercio del cotone e di altri prodotti, hanno, se non tolta, attenuata la differenza a nostro danno.

Mi rivolgo all'onorevole ministro dei lavori pubblici, pregandolo a darmi alcuni schiarimenti, i quali mi affidino che per il nuovo valico della Pontebba non si rinnoveranno i guai che abbiamo deplorati per lunghi anni rispetto al valico del Cenisio. Io non so se le notizie che ho lette sui giornali, e quelle che io ho avute dall'amministrazione nel passato (imperocchè il precedente ministro dei lavori pubblici mi aveva fatto l'onore d'interrogarmi su quest'ardua quistione e mi aveva eccitato ad esaminare tutti gli atti che vi si riferivano), non so se le notizie che si sono lette nei giornali, ed i dati che conobbi, quando esaminai gli atti ufficiali parecchi mesi or sono, non si siano modificati nel corso delle negoziazioni, e specialmente in questi ultimi giorni. Risulterebbero i seguenti fatti, ai quali giova premettere alcune considerazioni. Signori! Ogni valico alpino ha due zone rispetto all'importanza del traffico; quella che si chiama la *zona di competenza*, e la *zona di concorrenza*. È zona di competenza tutto quel traffico che, per l'indole sua, per la posizione geografica del nuovo valico, naturalmente gli spetta; è zona di concorrenza quella, per effetto della quale, con congegni di tariffe differenziali, più o meno abilmente immaginate, si cerca di distogliere il traffico dalle zone di competenza per attrarlo in quelle di concorrenza.

SESSIONE DEL 1880 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 24 FEBBRAIO 1880

(Interruzioni a bassa voce di un deputato vicino all'oratore, il quale si ferma)

MAZZARELLA. È la destra che s'interrompe. (ilarità)

PRESIDENTE. Prego di far silenzio.

LUZZATTI. L'Italia ha fatto grandi sacrifici per la Pontebba...

Voci. Molti! molti!

LUZZATTI... la maggior parte dei sacrifici l'abbiamo sostenuta noi, perchè erano sul nostro territorio le maggiori difficoltà dell'impresa; dall'altra parte del territorio le difficoltà erano molto minori.

Io non ricordo ora precisamente se si tratti di 30 o 40 milioni; ma è certo una spesa su per giù in questa ragione. Ora, tutto il traffico che per l'azione della zona di competenza appartiene alla Pontebba, dovrebbe dopo l'inaugurazione di questa ferrovia arricchire il tratto italiano di territorio che conduce a quella nuova via. Ciò non avviene oggi, poichè la ferrovia concorrente a quella della *Rudolphsbahn*, potentissima, che allaccia già i punti più importanti della monarchia austro-ungarica, la *Sudbahn*, ha stabilito e congegnato le sue tariffe per tal guisa che quantunque la Pontebbana sia aperta ai viaggiatori, non se ne sente ancora l'influenza, pel grande traffico internazionale; all'infuori di quei piccoli movimenti che riguardano i passi situati lungo la ferrovia stessa, ogni cosa languisce. Da ciò la convenienza delle negoziazioni che il ministro ha con grande sollecitudine iniziate. Ora, signori, è vero, come si è letto, che sarebbesi immaginata una combinazione della seguente specie?

Prendendo per obiettivo Vienna si sarebbe stabilito o si chiederebbe di stabilire che le merci, in alcuni giorni fissati nell'orario pigliassero la via più lunga, e in altri giorni la via più breve. Così sarebbesi lasciata aperta alla compagnia concorrente, che è la compagnia austriaca meridionale, l'adito a una parte di quei traffici che per ragioni di geografia e di percorrenza minore apparterebbe alla zona di competenza della Pontebba!

Ma per non ledere gli interessi del commercio si sarebbe provveduto che le merci, sia che vengano inviate per la strada più lunga, o per la strada più breve, non pagherebbero che il diritto competente alla via più breve. In tal guisa il commercio si sarebbe disinteressato, e meriterebbe lode l'amministrazione italiana, se fosse riuscita a ottenere almeno questo risultato.

Ma voi mi consentirete, e mi consentirà il Ministero, che io qui esponga alcuni dubbi, i quali mi paiono gravissimi, e poichè amareggiano l'animo mio, credo atto di buon cittadino il farli manifesti alla Camera; se non hanno valore il Ministero

colla sua autorevole parola li dileguerà; se sono gravi allora potrebbero servire di norma per le negoziazioni prossime, a quanto pare, a conclusione.

Innanzi tutto non si può trattenere un grido di meraviglia. Come! si spendono milioni e milioni per aprire queste nuove vie e poi si rende quasi inutile la loro efficacia rispetto all'economia generale delle nazioni!

Infatti la *Sudbahn* diminuisce le sue tariffe e le condizioni della resa in modo che si ottengono gli stessi risultati per la via più lunga come per quella più breve, con un servizio alternativo. Per tal guisa e insino a che dureranno queste condizioni rispetto al commercio sarà come se la Pontebba non fosse stata aperta. Tanto sarebbe valso il dare un premio alla ferrovia concorrente perchè ribassasse le tariffe e accelerasse e migliorasse le condizioni della resa! Non fu certo perciò che si sono affrontati così grandi sacrifici, non fu certo questa la speranza con la quale noi ci accingemmo a questa grande opera. (Bene!)

Ma la necessità delle cose ci costringe. Infatti l'Italia può regolare le tariffe delle ferrovie che percorrono il suo territorio, ma non imporre le proprie tariffe alle ferrovie straniere. Quindi se dopo molte negoziazioni, condotte da uomini competentissimi, è parso che questo fosse il modo più efficace per raggiungere l'intento, bisogna rassegnarsi sospirando. È una necessità di cose, nella quale alfine non salvi gli interessi del commercio.

Ma qui accampo due dubbi. Vi può essere il pericolo che la *Sudbahn* si adoperi perchè si modifichino le condizioni della resa, come si dice nel linguaggio ferroviario, nella via della Pontebba, allungando i termini per la consegna della merce, per rendere meno dispendioso il sacrificio a cui essa si accinge di fare in certi giorni, a eguali condizioni, il trasporto per la via più lunga. E qui giova notare che la *Rudolphsbahn*, ai tempi passati, era una società indipendente. Ma ora, a quanto pare, per le sue non liete condizioni finanziarie, lo Stato ne ha assunto l'amministrazione.

Quindi la *Rudolphsbahn* non è più una società indipendente, e non può più lottare con fortuna con la *Sudbahn*, la quale potrebbe essere perfettamente schietta, come lo è, nell'asserire che assumerebbe le stesse condizioni per le merci. Ma, poi modificando e peggiorando le condizioni di trasporto traverso la Pontebba, si riuscirebbe a frustrare anche quei benefici che si spera di ottenere. Allora sarebbe pregiudicata non solo l'economia generale delle nostre ferrovie, ma anche l'interesse del commercio italiano, il quale raccoglierebbe ancora più scarsi frutti da questa nuova via.

SESSIONE DEL 1880 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 24 FEBBRAIO 1880

Vi è un altro dubbio che io metto innanzi. Il tratto di ferrovia italiano sulla Pontebba è maggiore del tratto della ferrovia italiana per la via di Cormons. Ora i commercianti che spediscono le loro merci su questo ultimo tratto, nei giorni in cui gli toccherà la vicenda, pagheranno più dei giorni nei quali si percorrerà la Pontebba. Imperocchè per la via della Pontebba pagheranno in carta un tratto maggiore di ferrovia italiana; e per Cormons pagheranno in oro una maggiore percorrenza.

Io raccomanderei vivamente al ministro che pensasse ad equiparare assolutamente, rispetto ai commercianti italiani, le condizioni di trasporto.

Ma, o signori, ciò che sta per accadere ci deve vivamente preoccupare, preannunziandoci futuri guai. L'amministrazione ferroviaria italiana non ha mostrato difetto di diligenza e d'ingegno nello studio di questi problemi, ma la necessità delle cose ci ha tratto a questi duri passi. Ciò che è avvenuto per la ferrovia del Cenisio, avviene ora per la ferrovia della Pontebba. Oggidì non rimane che la facoltà delle querimonie!

Io temo forte che ciò si verificherà anche per la ferrovia del Gottardo. (*L'onorevole Nervo accenna di sì*)

L'assentimento dell'onorevole Nervo mi rallegra, perchè so come egli ha studiato a fondo questa quistione. Ora che cosa facciamo noi pel Gottardo? Ogni anno paghiamo dei bei gruzzoli di milioni, e poco tempo fa, in questo Parlamento, se ne è votata una somma complementare. L'Italia, in questo, come in tutti gli altri valichi alpini, sostiene la maggior parte delle spese; ma non mi pare che tragga la maggior parte dei benefici. E io temo molto che noi avremo una gran parte nello spendere, ma eserciteremo nel Gottardo una scarsissima influenza per regolare le tariffe ferroviarie. (*Bene!*) Ora, signori, le amministrazioni ferroviarie svizzere, le quali sono sagacissime nella combinazione dei loro interessi particolari, potrebbero preferire negli accordi dei transiti e dei servizi cumulativi le ferrovie austriache, le francesi e le germaniche alle nostre, in guisa che, dopo avere sostenuta la maggior parte della spesa, non sarebbe impossibile che si vedessero sfruttate di nuovo tutte le speranze, e deluse tutte le nostre aspettative. Allora proprio dovremmo picchiarci il petto, e dire: è colpa nostra! Perchè dopo una, dopo due, dopo tre esperienze infelici, abbiamo obbligo di trarre dagli errori nostri l'ammaestramento. Si fanno sforzi eroici quando la cosa è già pregiudicata ed è giunta a tal punto, in cui, per quanto accorgimento si adoperi e per quanta energia si spenda, mancano i mezzi per vincere.

Poichè si paga per la ferrovia del Gottardo ogni anno una quota notevole, l'amministrazione potrebbe prevedere il tempo non lontano, in cui si dovranno sistemare le tariffe di trasporto, e prendere cautele opportune, premunendosi in guisa che non arrivino i guai che oggidì si deplorano rispetto alla Pontebba. In questo punto prego il ministro di volermi dare una categorica risposta, tanto più che è avvenuto in questi ultimi tempi un fatto nuovo, il quale certamente non sarà sfuggito alla oculatezza dell'amministrazione dei lavori pubblici, e rende assai più grave la condizione delle cose.

Voi sapete, o signori, quale è la politica ferroviaria nella quale si è impigliato un uomo di Stato formidabile, un diplomatico abilissimo, del quale si può dire che la sua parola sia come il baleno a cui tengono dietro le folgori di opere grandi. Io alludo.

Una voce. « Di quel sicuro... »

LUZZATTI. Eh! altro. Proprio:

Di quel sicuro il fulmine
Tenea dietro al baleno.

Alludo al principe di Bismarck. Voi sapete, o signori, quale è la politica ferroviaria che il principe di Bismarck vuol seguire. Egli accenna ad abolire i servizi cumulativi ferroviari quali erano nelle precedenti convenzioni. Per effetto di esse le tariffe internazionali, cioè quelle che riguardano il trasporto delle merci da un paese all'altro, e le tariffe di transito, cioè quelle tariffe che riguardano le merci che passano attraverso il territorio nazionale, ma non vi si arrestano, sono state sinora congegnate in modo da favorire i trasporti a grandi distanze con qualche pericolo di perturbazioni del commercio e dell'industria nazionale.

Il principe pensa a sopprimerle e alle tariffe differenziali ridotte in ragione di percorrenza vuole sostituire tariffe eguali tanto per l'interno come per l'estero, che si sommeranno insieme. Tutto ciò come disegno generale, senza interdirti le larghe eccezioni nell'interesse comune dell'industria dei trasporti.

Ora a questo proposito io interrogo il ministro dei lavori pubblici intorno a un altro punto. Si è letto nei giornali che l'amministrazione ferroviaria italiana aveva denunziato le convenzioni attuali colla Germania pei servizi cumulativi.

Io non ho mai creduto a questa notizia, in quanto che noi i quali abbiamo costruito le ferrovie dei valichi alpini, dobbiamo avere un principale interesse a essere il centro di attrazione principale di tutta questa corrente di traffici, profittando della magnifica posizione che la natura ci ha dato e l'arte e il coraggioso sacrificio ci hanno mantenuta e mi-

gliorata. Quindi io non credo punto a questa notizia; per contro credo che l'amministrazione italiana avrà cercato di mantenere le tariffe cumulative del servizio ferroviario colla Germania, per quanto le è possibile. O il principe di Bismarck avrà egli stesso denunziato quelle tariffe, o desidererà di modificarle con nuovi criteri. Infatti udite, signori, come siano forti e ferree queste parole pronunziate da lui nel Parlamento germanico quando si discuteva il problema gravissimo della riforma doganale, il quale preludeva alla riforma ferroviaria.

Egli dice: « far vivere cotesta antica e gloriosa politica dello Zollverein, è questo che io voglio. Ma il buon successo dell'impresa dipende dall'ordinamento delle tariffe ferroviarie. Le tariffe attuali della Germania accordano un premio alla importazione estera, e sono oggi un cancro per le industrie nazionali. I prodotti esteri vengono trasportati a più buon mercato sulle ferrovie tedesche ed i prodotti tedeschi a caro prezzo. Io voglio che ciò cessi. »

Ora, o signori, questo voglio pronunziato da un uomo le cui parole sono atti, può influire anche sulla politica ferroviaria italiana. (*Bene!*) Imperciocchè ciò vorrebbe dire che le tariffe di servizio cumulativo fra l'Italia e la Germania dovranno subire alcune modificazioni corrispondenti al nuovo programma della politica economica tedesca.

Ora, con quali principii, con quali criteri noi ci avventureremo a far fronte alle nuove difficoltà?

Asseconderemo noi la Germania in quest'ordine di idee, cioè nel ridurre i benefici dei servizi cumulativi?

Ci opporremo?

Vi è un punto in cui gli interessi dei due paesi possono coincidere?

Io non lo so, io non mi sento così competente e audace in questa materia da improvvisare soluzioni su ipotesi, perchè mi mancano le notizie di fatto. È perciò che rivolgo al ministro dei lavori pubblici una preghiera, ed è che ei dichiari se presenterà a questa Camera la tariffa dei servizi cumulativi che egli stipulerà coll'Austria-Ungheria e colla Germania, accompagnata da un rapporto nel quale si contengano i criteri dell'amministrazione.

La domanda parrà strana, o signori; ma non lo è perchè finora tutta questa materia, e dico finora, non intendendo farne argomento di partito (l'abitudine è invalsa sotto i Ministeri di Destra e di Sinistra), finora il servizio ferroviario cumulativo cogli Stati esteri non si è potuto discuterlo.

Si discute per giorni interi in questa Camera su alcune migliaia di lire in più od in meno da iscriversi nel bilancio. Ciò è molto importante, senza

alcun dubbio, ma tutta questa parte delle tariffe internazionali e di transito che interessa il pubblico erario e il commercio nazionale (le tariffe sono tasse che hanno anch'esse, e in varia guisa, una grande influenza sulle pubbliche entrate), tutta questa parte è sottratta al nostro esame.

A me pare che tutti dobbiamo essere concordi nell'augurare che le istituzioni rappresentative evolvano anche in ciò un nuovo progresso e sia dato modo di prendere in esame questa parte delle tariffe ferroviarie, che ha tanta influenza sul fato della prosperità e della decadenza economica del nostro paese. (*Benissimo!*)

È avvenuto così, o signori, anche per i trattati di commercio. Per il passato una gran parte dei trattati di commercio si sottraeva all'esame del Parlamento; si credeva che il Governo avesse la facoltà della proroga dei trattati denunziati, che si informavano al principio della nazione più favorita. Ma la vostra Commissione dei trattati di commercio, d'accordo col Governo, ruppe questa consuetudine, la quale sottraeva all'esame del Parlamento questioni essenziali per il commercio internazionale. Lo stesso risultato ottenuto per i trattati di commercio deve augurarsi anche ai trattati ferroviari.

A questo proposito noterò come mi dolga che non assista alla Camera l'onorevole ministro degli affari esteri; ma io prego la cortesia dell'onorevole ministro dei lavori pubblici a riferirgli un mio dubbio intorno al rigore costituzionale di un decreto reale, che porta la firma del ministro degli affari esteri.

L'11 dicembre 1879 è stato pubblicato nella gazzetta ufficiale un decreto reale il quale, invocando l'articolo 5 dello Statuto fondamentale del regno (è quello in cui si dice che i trattati, i quali non portano variazioni di territorio, nè onere alle finanze, sono stipulati dal Re e non sono assoggettati al Parlamento), dava esecuzione, senza l'approvazione del Parlamento, a una convenzione ferroviaria stipulata fra l'Italia e l'Austria-Ungheria.

Ora, o signori, io non espongo che qualche dubbio, inquantochè la questione di diritto costituzionale che è involta in questo caso è così delicata che non pretendo certamente di risolverla con poche parole, e sarò lietissimo che il mio dubbio mi sia acquietato dall'onorevole ministro degli affari esteri.

Questa convenzione, per l'indole sua e per le precedenti convenzioni che essa sostituisce, non appartiene forse alla categoria di quelle che il potere esecutivo non può stipulare senza l'approvazione del Parlamento? (*Movimenti, interruzioni a sinistra*)

SESSIONE DEL 1880 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 24 FEBBRAIO 1880

Tocco un punto molto delicato, mi pare, perchè si tratta di prerogative nostre.

INDELLI. Ha ragione.

LUZZATI. Quindi insisterò sulle ragioni del mio dubbio. Le precedenti convenzioni ferroviarie facevano parte dei trattati di commercio, e come tali furono votate dal Parlamento la convenzione ferroviaria che faceva parte del primo trattato di commercio del 1867; come alcune norme ferroviarie, e il richiamo alla futura convenzione ferroviaria, che erano contenute nel trattato di commercio del 1878. Ora la convenzione ferroviaria che surroga le precedenti, le quali erano state approvate per legge, può essa avere effetto soltanto per atto del potere esecutivo?

Ecco un primo dubbio che io metto innanzi.

Esaminando sottilmente gli articoli di questa convenzione ferroviaria, si vede che vi sono alcuni punti, i quali, se non direttamente, indirettamente importano conseguenze finanziarie. Ora, se ciò è esatto, dovrebbe essere assoggettata all'esame e all'approvazione del Parlamento.

Io espongo qui dei dubbi, prontissimo a deferire all'autorità del ministro degli affari esteri se mai indicherà, come non dubito, delle buone ragioni che lo abbiano persuaso a prescindere dall'approvazione del Parlamento.

Ma da questa divagazione non inutile nel campo del nostro diritto costituzionale tornando al tema che ci preoccupa, vi è un'altra ragione per la quale mi pare molto utile che in qualche modo ci si dia uno schiarimento interno a questo punto.

Nei precedenti atti commerciali con l'Austria vi era un articolo che faceva parte della convenzione postale ed è pubblicato insieme al trattato di commercio del 1867.

In esso era prescritto l'obbligo alle due amministrazioni, all'austriaca e all'italiana (dopo aver dichiarato che si sarebbero agevolati i punti di riunione delle loro ferrovie), senza oneri delle finanze, di permettere la continuazione di una ferrovia da una parte alla Pontebba, dall'altra a Primolano per la Val Sugana. Quest'obbligo non fu inutile. Quando io ebbi l'onore di recarmi la prima volta nel 1875 a Vienna per le negoziazioni commerciali (ciò non è più un segreto per nessuno, perchè fu argomento di discussione anche nella Camera austriaca), la cancelleria di Vienna voleva togliere quel punto dal trattato anche rispetto alla Pontebba.

Allora essa meditava di costruire la ferrovia del Prediel a preferenza della Pontebba. L'amministrazione italiana del 1875, e quelle che le succedettero, resistettero e coll'aiuto di quegli interessi au-

striaci, che volevano la Pontebba e non il Prediel si poté trionfare.

E poichè il trattato obbligava l'Austria a permettere la costruzione della linea di congiunzione colla nostra, si poté felicemente compiere la Pontebba, che è oggi nuovo argomento di tante indagini angosciose.

L'altro punto di attacco, che è quello di Primolano, non appare più nella nuova convenzione ferroviaria. Io so che, e nel 1875, e da tutte le amministrazioni che vennero in appresso, si è difesa quella congiunzione; ma invano.

Ma oggidì è più doloroso il sacrificio, poichè, prima della stipulazione di questa convenzione, fu promulgata la gran legge delle nuove costruzioni di ferrovie.

Nello stesso anno riconoscendosi l'importanza eminentemente nazionale del valico ferroviario di Primolano, fu ammessa in seconda categoria la ferrovia Bassano-Primolano, la quale rappresenta un antico desiderio delle popolazioni venete, è una abbreviazione notevole per la via del Brennero, è un mezzo (se le tariffe ferroviarie non distruggeranno i benefici di quest'opera gigantesca) di favorire sempre più il nostro paese in questa fervida gara dei traffici internazionali. Quando in quella legge fu inclusa la nuova via, si fecero nuovi tentativi dalla amministrazione del regno d'Italia, che negoziò questa convenzione ferroviaria per ottenere l'obbligo della congiunzione al confine del Tirolo italiano??

Furono ripetuti i tentativi perchè anche l'Austria riprendesse il suo impegno antecedente, e sancito sino dal 1867, di permettere la congiunzione nel suo territorio della ferrovia da noi condotta sino ai passi della Valsugana??

Io attendo e invoco le autorevoli dichiarazioni del Governo, e dalla mala riuscita si dovrà trarre argomento a nuove pratiche e a più pertinaci negoziazioni.

Non mancheranno le occasioni prossime nelle quali si dovranno trattare affari commerciali e ferroviari coll'Austria, e allora si cerchi di ripristinare quella clausola che fu omissa. La ferrovia di Primolano pel passato era una aspirazione anche per gli italiani, oggidì è divenuta un impegno solenne dello Stato, registrata in quella legge che tutti conoscono in seconda categoria, nella quale il contributo dello Stato rappresentando i nove decimi, si può sperare che l'altro decimo possa essere raccolto senza difficoltà dalle provincie interessate in quest'opera molto importante. E in ogni modo esse hanno l'obbligo del contributo.

Anche su ciò io invoco qualche schiarimento dalla cortesia del ministro dei lavori pubblici o da quella

SESSIONE DEL 1880 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 24 FEBBRAIO 1880

del suo collega degli affari esteri, nell'occasione che il Governo crederà più opportuna.

Ma, o signori, tutte queste modificazioni dei servizi ferroviari in servizio cumulativo, qualunque esse siano, sarebbero certamente nocevoli agli interessi italiani, anche ragionando *a priori* (e suffragherò le mie argomentazioni con qualche buona ragione, per dimostrare che sarebbero nocevoli agli interessi italiani), se il ministro dei lavori pubblici con risoluta mano non dia opera sollecita a una riforma radicale e coraggiosa dei servizi ferroviari interni, delle tariffe interne, le quali non possono più mantenersi quali sono oggidi.

Io ne darò qualche esempio, e dimostrerò alla Camera la connessione che l'uno di questi problemi ha coll'altro.

Confido che anche su ciò il Ministero vorrà darmi qualche affidamento.

Signori, le nostre tariffe ferroviarie sono congegnate oggidi nel nostro paese per guisa che i transiti del commercio estero in molte circostanze sono più favoriti che i commerci nazionali. Il che non solo è una violazione del principio di equità e di beninteso interesse nazionale che a tutti pare evidente, ma anche, e questo è il peggio, favorisce in un modo straordinario il contrabbando in taluni casi.

Ho qui qualche fatto che la Camera mi permetterà di metterle innanzi. Per esempio da Genova a Chiasso 6000 chilogrammi di petrolio in tariffa di transito pagano lire 11,79. Questi 6000 chilogrammi di petrolio, se si mandano da Genova a Como pagano lire 17,72. Di guisa che per un viaggio più lungo, quando il petrolio viaggia in transito da Genova a Chiasso, paga circa sei lire di meno di quello che paga quando viaggia da Genova a Como. Da ciò che ne consegue? Si rende più difficile al commercio italiano la facoltà di approvvigionare esso la Svizzera di petrolio.

Ma questo è il meno. Quando si favorisce in tal guisa il transito estero, in quel tratto di via, s'incoraggia un enorme contrabbando.

Il ministro delle finanze ha messo quasi in istato di assedio il lago di Como. A tutti è noto che allargando la zona di vigilanza e con una serie di provvedimenti, necessari naturalmente, perchè bisogna reprimere a ogni costo il contrabbando, ha proprio messo quel simpatico lago in un piccolo stato d'assedio. Ed ho udito che si tratta anche oggidi di allargar la zona sempre più.

Ma qui è la ferrovia che collabora, con questo congegno vizioso di tariffe, in così breve percorrenza, al contrabbando; imperocchè quando il commerciante d'accordo col contrabbandiere può man-

dare a Chiasso, al confine svizzero, il petrolio con minore spesa di quel che non lo mandi a Como, è ben naturale che vi trovi tutto il suo vantaggio a introdurlo di nuovo nel regno per filtrazioni successive.

La ferrovia dà un premio in cotal guisa al contrabbando! Così, o signori, si dica pei coloniali, zucchero e caffè dei quali tanto si deplora il contrabbando, sviluppatosi in modo che se continua così negli anni venturi, io temo che la tariffa che abbiamo deliberato non darà i frutti i quali si speravano.

Per essere fruttifera occorre una dura repressione del contrabbando.

Io mi sono giovato di questi due esempi per dimostrare la gravità del problema. Ma se volessi affaticare la Camera con altri esempi di questa specie mi abbonderebbero perchè per studi particolari e per ciò che se ne sa anche dalle indagini della Commissione d'inchiesta sulle ferrovie, la materia non fa difetto.

Quali sono gl'intendimenti a questo proposito del Governo?

Riformando le tariffe in servizio cumulativo, oggi per cagione della ferrovia pontebbana, domani per i nuovi patti che si faranno colle ferrovie italo-germaniche, rimarranno le tariffe interne senza modificazione? Oppure si coordineranno le tariffe interne colle nuove tariffe internazionali ed di transito? E se si coordineranno, con qual concetto e con qual programma avverrà cotal coordinamento?

A mio avviso, non vi possono essere che tre sistemi in questa materia. Almeno tutte le classificazioni subordinate si possono ridurre a tre sistemi principali. Uno è quello che aveva prevaluto in Europa in questi ultimi 20 anni sotto l'influenza del libero cambio. Si volevano avvicinare i mercati lontani; non si paventavano i prodotti esteri; si confidava che tutta l'Europa divenisse una grande federazione economica.

Diminuendo le tariffe in ragione di percorrenza e mercè le agevolanze dei servizi cumulativi si era giunto a questo risultato che gli Stati esteri più lontani facevano parte di casa nostra per l'invio dei loro prodotti. L'economia degli scambi internazionali era alzata alla massima potenza e molte volte il prodotto lontano e forestiero viaggiava nella ferrovia nazionale, nel nostro mercato, più a buon patto di quello che il simigliante prodotto nazionale.

Di ciò ho avuto l'onore di parlare alla Camera insieme all'onorevole Maurogonato in altre circostanze e mi pare superfluo di occuparmene ora. Questo era un sistema, il quale corrispondeva con quel periodo di palingenesi economica nel quale i popoli abbat-

SESSIONE DEL 1880 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 24 FEBBRAIO 1880

tevano o diminuivano i loro diritti doganali e si aspirava, se non nell'ordine ideale, almeno nell'ordine materiale a preparare gli *Stati Uniti di Europa*. Ma siamo molto lontani oggidì da questo ideale degli Stati Uniti d'Europa!

Io vedo tariffe doganali che si alzano contemporaneamente alla vaporiera che passa attraverso alle Alpi squarciate. Io vedo con abile congegno di tariffe differenziali riuscire vani o almeno inefficaci i risultati di queste grandi e ciclopiche imprese. Quindi, non mi illudo: saremo tratti anche noi dalla corrente e non possiamo rimanere nel primo sistema. Il quale del resto cela gravissimi inconvenienti. Imperocchè in non vorrei che la tariffa degenerasse in una protezione a rovescio, cioè servisse di protezione all'industria estera a scapito di quella nazionale.

Il secondo sistema è quello al quale, come si scorge dalle brevi parole del principe di Bismarck, che ho letto in questa Camera, si avvia la Germania.

Finirla assolutamente con queste tariffe internazionali, e specialmente colle tariffe di transito, e non far altro che una somma delle tariffe autonome di ciascun territorio, attraverso il quale la merce passa. In tal guisa il servizio cumulativo permane rispetto all'accordo amministrativo ferroviario, ma sparisce rispetto al beneficio della diminuzione delle tasse, colle quali in passato si esplicava. Anche questo metodo mi pare un altro eccesso, e non vorrei che l'Italia, la quale ha fatto tanto gravi spese per attrarre il traffico nella sua orbita, s'impigliasse per questa via.

Signori, si può essere forti, fortissimi, ma bisognerebbe essere onnipotenti per opporsi alle necessità indeclinabili del progresso. E potrà avvenire, per esempio, che coloro i quali aboliscono in modo assoluto il servizio cumulativo di transito, senza fare un bene all'industria nazionale, facciano un gran male alle imprese delle ferrovie; imperocchè altre compagnie vicine s'impadroniranno del transito negletto. Per esempio, si sa che oggidì l'Austria vuol fare la ferrovia dell'Arlberg vicino alla Svizzera, appunto per salvarsi da queste nuove gravezze del transito ferroviario, che si minacciano in Germania.

Cotali non solo sono provvedimenti molto duri, ma di molto dubbio effetto; contrastano con la natura delle cose, e tolgono alle ferrovie una parte essenziale della loro missione civile.

Ma vi è, o signori, un termine medio, che corrisponde segnatamente alla condizione attuale del nostro paese. Studiare con accuratissime indagini, e non solo con principii generali, i quali pare che regolino i casi particolari, ma molte volte invece non vi influiscono punto, esaminare prodotto per prodotto, materia per materia, tutto ciò che si riferisce al

nostro commercio internazionale e a quello di transito, cercare e trovare la formula, la quale accordi insieme i legittimi interessi del commercio e delle industrie nazionali con quelli non meno legittimi di attrarre nella nostra orbita la massima corrente possibile di traffico estero; ecco il problema. L'obbiettivo è facile a tracciarsi, ma molto difficile a raggiungeresi.

Occorre uno studio peculiare d'uomini tecnici, che vi si consacrino continuamente spiando ogni fatto nuovo all'interno e all'estero; occorre una specie di *osservatorio ferroviario*. E, per dire le mie impressioni intiere sulle difficoltà di questa ricerca, mi pare che la linea sottile, la quale divide il lecito dall'illecito, l'utile dal nocivo, sia una di quelle linee che a occhio nudo non si discernono, e debbono essere esplorate con ispezioni microscopiche molto accurate. Tale è l'indole di tutti i problemi economici di questa specie; sono problemi che si ribellano alle soluzioni empiriche e abborraciate in fretta, come tutto ciò che si compone di molti elementi, i quali esercitano un'influenza reciproca d'azione e di reazione.

Mi guarderò quindi d'entrare in questa via. Solo pregherò l'onorevole ministro dei lavori pubblici di farne un accurato studio, acciocchè quando entreranno in vigore le nuove tariffe in servizio cumulativo, molti di questi inconvenienti che il commercio italiano lamenta sieno tolti, e s'avvicini l'amministrazione (poichè tutto non si potrà fare in breve ora) verso l'ideale che consiste nel tener conto degli elementi buoni che si trovano nella teoria ferroviaria dei servizi cumulativi a prezzi ridotti, e nella teoria ferroviaria che fa capolino in alcuni paesi, la quale tende a sopprimere l'umanità per considerare soltanto le nazionalità. Vorrei che con una formula italiana e veramente larga, si trovasse una soluzione, nella quale le ragioni dell'interesse generale dell'Europa e quelle dell'interesse nazionale nostro fossero accordate pienamente e si potesse mostrare che noi siamo oculati, ma non sospettosi. Io spero che non falliremo a queste alte esigenze della civiltà, le quali facendo dell'Italia un massimo punto di attrazione per traffici universali, ci sono additate e imposte dalla geografia, dal genio nostro e da tutto ciò che abbiamo iniziato e compiuto a favore delle più rapide comunicazioni. (*Vivi segni d'approvazione*)

SVOLGIMENTO DI UN'INTERROGAZIONE DELL'ONOREVOLE VOLLARO.

PRESIDENTE. Ora viene l'interrogazione dell'onorevole Vollaro; ne do lettura:

SESSIONE DEL 1880 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 24 FEBBRAIO 1880

« Il sottoscritto deputato chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici sull'andamento dei servizi ferroviari, tanto in rapporto alle compagnie sovvenzionate, quanto a quelle che sono assuntrici dei servizi delle ferrovie di proprietà dello Stato.

« Chiedo inoltre d'interrogarlo sul servizio di sorveglianza esercitato dai regi commissari in generale. Particolarmente poi circa il numero, riparto ed importanza dei funzionari destinati, in relazione delle linee esercitate, non che sull'applicazione dei regolamenti di sorveglianza e sindacato. »

L'onorevole Vollarò ha facoltà di svolgere la sua interrogazione.

VOLLARÒ. L'interrogazione che ho diretto all'onorevole ministro dei lavori pubblici, rimonta al dicembre scorso; e fu differita alla discussione del bilancio: la chiusura della Sessione l'ha rimandata ad oggi. L'interrogazione ha tratto da un fatto che dirò personale.

Nella prima decade del dicembre 1879 in uno dei famosi viaggi postali celeri di 38 ore da Reggio a Roma, alla salita di Castellaneta ci accorgemmo che una bufera attraversava la penisola Appula da nord a sud; la neve c'incolse e verso Foggia aumentava sempre; arrivammo a Foggia con un'ora di ritardo e sotto la tettoia si scorgeva indizio di gelo, lo che faceva prevedere che il tempo anziché calmarsi, avrebbe imperversato maggiormente. Ciò non ostante alle ore 5 20 il treno 71 che moveva verso Napoli si mise in movimento...

(L'onorevole *Mazzarella* interrompe.)

Onorevole *Mazzarella*, ho buoni polmoni.

MAZZARELLA. Bisogna parlare più forte.

PRESIDENTE. Onorevole *Mazzarella*, la prego di non interrompere. Onorevole *Vollarò*, non dia ascolto alle interruzioni.

VOLLARÒ. Alle ore 5 20 il treno si muove verso Napoli. Alla stessa ora la stazione di Foggia era avvertita dalla stazione di Cervaro di non far partire i treni 41 e 42 verso Candela, imperocchè al chilometro 10 ci era già da 20 a 25 centimetri di neve sulle rotaie. Se si fossero voluti evitare a noi disastri, non ci era altro da fare che arrestarci al disco. Nessuna disposizione fu data; ed era da prevedere che se sulla ferrovia di Candela, che è più meridionale, la neve era arrivata a 20 centimetri, tanto più doveva essere maggiore sulla Foggia-Napoli più settentrionale. Il treno corse un quarto d'ora, si fermò, poi si rimise lentamente in movimento, poscia si fermò di nuovo, e per servirvi d'un'espressione nautica, ci *incappanammo*.

Non si trattava della *Vega*, ma del treno 71 che in pieno Tavoliere di Puglia si arrestava a sei chi-

lometri, ad un quarto d'ora da una delle principali stazioni, quella di Foggia.

Non descrivò gli episodi di questa lunga notte e del giorno susseguente, basta dire che i passeggeri sapevano che due treni dovevano venire appresso, ed un altro treno doveva arrivare da Napoli. Non vi dico quali timori ebbero i passeggeri, perchè a tre quarti d'ora di distanza il fischio ci avvertiva che i treni arrivavano. Per buona fortuna le nevi che impedivano a noi di progredire, impedirono pure a quei treni di arrivare. Più tardi il treno di Napoli eccitò nuovamente i lagni ed i timori dei viaggiatori di questo treno perduto.

Finalmente allo scuro, col freddo, arrivò il mattino. Era giorno: la nostra armata terrestre arenata consisteva di una locomobile arenata a 500 metri da noi, d'uno spazza-neve a rovescio, non si sa per quale felice preveggenza del treno 70, arrivato la notte da Napoli, più uno spazza-neve che aveva rotti gli attacchi, e che non poteva funzionare; circa 400 tra viaggiatori è personale.

Alla mattina, erano già decorse 14 ore, ed i naufraghi non avevano ancora nessun soccorso. A Cervara chi dirigeva la stazione era malato da 20 giorni di oftalmia, e tutto il personale si riduceva al semplice telegrafista, il quale, è bene dirlo, si triplicava telegrafando dappertutto e, per quanto era in lui, provvedendo come poteva, e coi mezzi che aveva, rispondendo anche a tutte le stazioni; ma, ciò non ostante, si era arrivati alle 10 del mattino, e si era già da 17 ore senza cibo. Ognuno dubitava come sarebbesi passata la giornata. Verso le 11 un commissario ferroviario, il quale in quel percorso non aveva nessuna ingerenza, per amore di umanità, venne, vide, tornò a Foggia verso il mezzogiorno; ed il prefetto della provincia (erano le 12, cioè quasi 19 ore e 1/2 da quando il fatto deplorabile era accaduto) seppe allora che persone e treni erano tra la neve in balia degli eventi. Questo commissario (ho pregio di dire il suo nome, imperocchè egli fece opera umanitaria) è il *Bussolini*, è un romano. Saputosi dalle autorità locali l'avvenimento, fu richiesta la truppa, si organizzò un treno di soccorso, si andò nei magazzini delle Meridionali a prendere delle pale, imperocchè si trattava di spazzare la neve, e colle locomobili non si sarebbe potuto far nulla di ciò. Ma nei magazzini non c'erano pale, e si dovettero prendere quelle del grano. Accorsero i carabinieri con il loro maggiore, una compagnia di linea, la pubblica sicurezza con il loro capo, e ciò che in 21 ore e mezza non potè esser fatto, in un'ora e mezza si compì, e ritornammo rimorchiatì a Foggia.

Io non avrei avuto in animo di riportare questi

SESSIONE DEL 1880 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 24 FEBBRAIO 1880

fatti particolari alla Camera, se un bisticcio di giornali locali non avesse tirato in mezzo non la mia povera carcassa, che sarebbe stato niente...

Una voce. Carcassa! (*Si ride*)

VOLLARO. Sì, carcassa.

... ma la Camera. Imperocchè, nei loro bisticci, l'*Operaio*, per difendere gli impiegati, l'*Unione*, per reclamare per i naufraghi, si uscì in queste frasi:

« Strane... nuove che sono figlie di strane e sistematiche doglianze di deputati, i quali, perchè indossano questa veste, pretendono sempre, quando si tratta dei propri interessi, anche a fronte dell'impossibile. »

Allora misi da parte la questione personale che, senza quella frase, avrei lasciato passare come passano tante altre cose di questa terra. Quella questione avrebbe lasciato il tempo che aveva trovato, le ferrovie avrebbero continuato a camminare come fanno, e quello che era arrivato, sarebbe stato dimenticato. Ma ho creduto di farla, non perchè c'era di mezzo la mia impercettibile persona (*Ilarità*), ma perchè mi parve che qui si trattasse un po' della dignità della Camera. Nè io velli fare l'interpellanza a proposito del fatto avvenuto: questo compito poteva toccare a me, come poteva toccare ad altri; ma ho creduto di parlarne per mettere le cose un po' meglio in chiaro.

La Camera ha ora udito da me come il fatto sia avvenuto. Ora vediamo come a Napoli, dove risiede il capo dell'amministrazione ferroviaria del tratto Foggia-Napoli, si faceva la storia del medesimo.

« La forte quantità di neve caduta nella scorsa notte dall'8 al 9, e incessantemente in tutta la giornata d'ieri, ha finito per impedire completamente il passaggio dei treni circolanti sulla linea Benevento-Foggia. Il treno 70, in partenza da Napoli ieri e diretto a Bologna, ha dovuto arrestarsi a Bovino; e l'altro 71 diretto da Foggia per Napoli, ha potuto solo ieri sera, dopo molti stenti, *rifugiarsi* nella stazione di Cervaro, dove tuttora trovasi, non potendo neppure retrocedere, perchè la neve caduta di poi ne ha paralizzato quasi il movimento. Il capo di movimento di Foggia, e l'ingegnere, con una abnegazione di cui tutto il personale subalterno trasse coraggio a lottare contro quelle gravi difficoltà, si recarono sul luogo con quanto meglio poterono, e con tutto quel numero di operai che le esigenze della circostanza richiedevano, spedirono lo spaccianeve, per cui è da sperare che per questa sera la circolazione possa essere ristabilita, ed i treni giungeranno a Napoli col solo ritardo di 12 ore. » Ecco come un periodico di Napoli scrive di questa storia triste, istoria che ha l'aspetto di uno scherzo di cat-

tivo genere, se ben 400 vite non ci fossero state di mezzo.

Dissi la storia vera di questo avvenimento quanto ai fatti; ma quali ne sono le cause, e quali gli effetti che io voglio trarre da questa mia interrogazione? Questi effetti sono prodotti dalla causa che i regolamenti esistenti non si applicano. Esistono regolamenti per la sorveglianza, esistono regolamenti sul sindacato dell'esercizio delle ferrovie sovvenzionate dallo Stato. L'onorevole ministro deve saperlo; il regolamento sulla sorveglianza fu pubblicato, ed è noto ai funzionari della ferrovia delle meridionali, quella del sindacato non è a conoscenza di nessuno di essi. Gli ordini del giorno della società delle Meridionali non portarono mai il regolamento di sindacato, esso non si esegue, non si conosce, la sorveglianza quindi non può esercitarsi, nè si esercita.

Capisco che sarà una disgrazia del nostro paese che per certe funzioni ci siano delle attitudini regionali, per cui per talune pubbliche funzioni debbano esserci sempre quelli di una data regione, quelli delle altre non è possibile che ci siano perchè non hanno attitudine, sarà effetto della *climatologia italiana*, paese troppo lungo. (*Si ride*)

Un'altra ragione per la quale questi guai accadono è questa, che il personale di tutela e di sorveglianza non risponde al bisogno.

Prendo ad esame i servizi delle Meridionali e gli esercizi assunti da questa compagnia, dico della Calabro-Sicule. Il personale per la linea Ancona-Foggia-Candela, chilometri 681, è composto di 2 sotto-commissari ad Ancona, di un assistente per la trazione a Foggia. Sul tronco Taranto-Reggio, servizio assunto chilometri 473, da Taranto a Reggio, Torremare-Grassano 61 chilometri, 60 da Bofaloria a Cosenza, cioè 594 chilometri con un sotto-commissario a Taranto, un capo-sezione a Reggio, capo e coda. Veniamo alla Foggia-Napoli. Qui c'è un tratto promiscuo che avrebbe la sua ragione di essere considerato nella presente interrogazione, cioè il piccolo tratto Foggia-Cervaro, imperocchè Cervaro-Candela fa parte della linea Ancona-Foggia, mentre nella linea Foggia-Napoli si comprende e ne fa parte il tratto Foggia-Cervaro che a questa stazione interrompe. Questo io dico per constatare che se Napoli doveva occuparsi di provvedere ai passeggeri ed ai treni Foggia-Cervaro, Napoli deve occuparsi anche di Foggia per il servizio Candela-Cervaro-Foggia, perchè da Foggia a Cervaro il servizio per lo meno è promiscuo, e spetta tanto, ed è, alla dipendenza Ancona-Foggia-Cervaro-Candela, quanto Napoli-Cervaro-Foggia.

Dunque Foggia-Cervaro 9 chilometri; Cervaro-Napoli 189; Napoli-Castellamma e 27; Napoli per

SESSIONE DEL 1880 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 24 FEBBRAIO 1880

Torre Annunziata-Picerno 137, in tutto chilometri 362, con un sotto-commissario a Napoli ed un assistente.

In riassunto: personale 7 persone, chilometri 1637. E per tutti questi riparti: 3 sotto-commissari tecnici, 1 sotto-commissario amministrativo, perchè dei 2 d'Ancona, 1 è amministrativo e perciò ha nulla di comune con l'effettiva sorveglianza, 1 capo sezione a Reggio, 2 assistenti, di cui 1 addetto alla trazione a Foggia. Con questo risultato, 1637 diviso 7, mi dà 232 chilometri ed una frazione per ogni persona, da sorvegliare. Ma si possono effettivamente sorvegliare i servizi con questo scarso personale in relazione di 1637 chilometri? E bastasse fare la sorveglianza, ma si potrebbe fare il sindacato se questo regolamento, che pure è legge dello Stato, si dovesse mettere in esecuzione?

Ma questo personale ha ancora un altro ufficio da dover compiere. Fa il servizio dei collaudi. Deve badare a quella tale grossa questione che nasce dal rilevare se la tale riparazione è ordinaria o straordinaria, quindi i bistocchi e le questioni, i quintali di carta scritta per arrivare a sapere se si deve mettere in conto o fuori conto; conto o fuori conto che in fine dell'anno sono parecchi milioni che si spendono dai contribuenti.

C'è in questa questione il solito *ibis redibis*; inchieste e Commissioni, e quando è arrivata la Commissione, voi sapete che è un affare finito, non se ne parla più. (*ilarità*) Storia pratica è questa; parlo delle Commissioni in generale.

E giacchè ho trattato dei servizi e del modo di sorvegliarli, l'onorevole ministro mi permetterà ancora una parola sul merito di questi servizi.

Prendo sempre a tipo quelle che ho più vicine, le Calabro-Sicule e le Meridionali (parlo delle Meridionali conto proprio, con frase commerciale; e di quelle di conto terzo che sarebbero le linee dello Stato che le Meridionali geriscono).

E dico: tariffe. Noi abbiamo dato l'esercizio delle Calabro-Sicule a chi per fatto di convenzione ha stabilito una scala mobile sui suoi prodotti, e visto che questa scala mobile dando un certo frutto, allora spento il socio lo Stato divide; allora c'è la ragione che questo socio temendo del futuro socio cerchi sempre di restringere lo sviluppo delle linee a quel tale *minimum*, imperocchè quando c'è il socio c'è il controllo, e la compagnia delle Meridionali non lo vuole, ed ha ragione. Ma questo è scritto nella convenzione e deve essere eseguita. Il male è stato di concedere questo esercizio a chi è vicino e che ha dalla sua anche la scala mobile. Da qui ne nasce, che quando il Governo volesse pur provvedere alla maggior resa delle sue linee, e fare

talune concessioni necessarie ad agevolare lo sviluppo dei nostri prodotti, e tali da reintegrare lo Stato di quanto spende, trova un ostacolo insormontabile. Dove? Nella scala mobile.

Non rendono molto le Calabro-Sicule? Ma come debbono rendere, quando c'è il gerente che ha interesse a non farle sviluppare? Ecco la cagione per cui non rendono.

Sviluppare? Ma da chi si pretende questo? Queste sospirate Calabro-Sicule, dopo 14 o 15 anni furono aperte all'esercizio. Che non ne profitti molta gente è per due ragioni. Ragione di tempo (ed il tempo per molti è moneta) e per ragione di spesa. Ragione di tempo. Chi parte da Reggio per venire a Roma mette 38 ore, ed ha un treno postale che da Reggio arriva a Bari, da Bari un misto cambiando carrozza sino a Foggia, a Foggia un diretto sino a Caserta (bisogna ancora cambiar vettura a Foggia), ed arrivato a Caserta ha il famoso piacere di proseguire con un treno *omnibus*, che dopo averlo fatto aspettare un'ora a Caserta conduce tranquillamente in 10 ore a Roma, dopo aver passate due notti in ferrovia, ed avendo soltanto 5 minuti (se lo permette la celerità solita) per potersi fermare in un cattivo *restaurant*, altrimenti condannati alla fame, e a non dormire. (*Si ride*) Questo non è tutto.

Parrebbe che sopra un percorso di qualche migliaio di chilometri, si dovesse almeno procurare un mezzo di dormire ai viaggiatori. Ebbene sopra tutta la linea fino a Caserta non v'è un solo compartimento a letti. Siccome questi partono da una gran città sono perciò sempre occupati; per ottenere un compartimento ordinario conviene rivolgersi alla cortesia del capo-stazione, altrimenti per altre 10 ore di notte si è costretti a rimanere stipati, e qualche volta quasi in piedi. O perchè se in tutte le altre linee di Torino, Napoli, Firenze e Venezia può aversi un compartimento a letti, in questa derelitta linea i disgraziati viaggiatori non debbono avere un egual trattamento? Perchè da Torino, Milano, Venezia, si può arrivare con la stessa carrozza, occorre sopra quest'altra cambiare 3 volte e mutare quattro volte di treno, postale, misto, diretto, omnibus?

Qui, il mio collega Florena mi ricorda affari di bianco e di nero.

Chi parte da Reggio (e qui non voglio dire che lo Stato paghi la sovvenzione a compagnie marittime per farsi fare la concorrenza), chi parte da Reggio, per venire a Roma, via mare, impiega 16 e 7 che sono 23 ore; paga 48 lire per arrivare a Napoli, ne paga 65 per arrivare a Roma in 1^a classe. Invece chi prende le ferrovie Calabro-Sicule fino a Bari

SESSIONE DEL 1880 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 24 FEBBRAIO 1880

paga 100 lire. La differenza è del 50 per cento ed ha impiegato 22 ore.

Ma perchè non concedere i ribassi in ragione della percorrenza da poter permettere che si faccia non la concorrenza, ma l'eguaglianza?

Vi sono di quelli che hanno paura del mare ma non vengono per terra a causa della spesa.

Ma v'è di più. Durante tutto questo percorso o che in tutte le stazioni si può avere un biglietto di andata e ritorno come in tutte le altre linee? È negato di avere in tutte un biglietto di andata e ritorno.

Biglietti di circolazione? Ma bisogna prenderne pei grandi centri non pei piccoli. Reggio e Taranto non hanno biglietti di ritorno.

Quando nel 1876 fu aperta la linea Reggio-Bari in correlazione e coincidenza con le altre linee, ricordo di avere in questa Camera intrattenuto il ministro dei lavori pubblici, sulla lunghezza, sulla grave spesa con cui si percorreva quel tratto di linea. In quell'epoca il ministro mi promise, perchè trovò giusto, ed affermò che si sarebbe studiato. Siamo al 1880; dopo quattro anni, e gli studi continuano; si viaggia in egual modo; nulla è cambiato; arriviamo con un treno postale a Roma come se partissimo da Marsiglia per andare a Londra per Calais; 38 ore, 2 notti, 4 treni differenti, 3 cambiamenti di carrozze.

Nessun provvedimento. Ma da queste mie osservazioni, dopo quattro anni trascorsi, che cosa ne ricaverò? Per me direi zero. Lasceranno il tempo che trovano. Non per colpa dell'egregio uomo che sta alla direzione dei lavori pubblici, in cui ho piena fiducia; non per chi lo assiste; ma il guaio sta nelle più basse ed immediate sfere. Ci sono certe abitudini che è tempo oramai che in Italia cessino e si rompano. Ho detto. (Benè a sinistra)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Del Giudice.

DEL GIUDICE. Pur troppo anche le mie parole suoneranno lagnanza. Però ne ho assunto l'impegno e vi adempio. Nelle ultime vacanze parlamentari, mi è occorso di dovere fare una peregrinazione attraverso le lontane, e per verità trascurate nostre provincie calabresi: per conseguenza ho percorso tutta la linea ferroviaria del Jonio, ed ho visto cose delle quali sono rimasto trasecolato. Ma la mia sorpresa non ha avuto più limite quando dalla pubblica voce ne ho sentito delle ben più gravi. Per verità io, che pur troppo non posso frequentare quella linea, ammirava la longanimità dei miei colleghi, i quali avendo la necessità di percorrerle frequentemente, lasciavano passare i giorni senza reclamare al Governo. L'amico Vollarò poco fa ha dato ragione di

quello che a me cagionava meraviglia. Per essere esatto debbo dichiarare che nel preteso treno diretto, quello che chiamasi treno postale, le cose vanno abbastanza bene in fatto di orario. Ma nelle altre corse, sia in quella che ferma a Catrone, sia in quella che ferma a Taranto il servizio va come al personale di servizio piace, va cioè con una trascuranza, con un abbandono che fa dispetto.

I treni stanno fermi in stazioni di veruna importanza senza far niente; gli impiegati chiacchierano tra loro, e non si parte e non si procede oltre. Mi è accaduto di osservare questo in una piccola stazione. Il capo-stazione probabilmente era uomo che s'interessava di politica, ed il conduttore del treno pare che fosse fornito di giornali presi la mattina a Reggio. Siccome il treno era arrivato da un pezzo e pareva che affari da sbrigare non ce ne fossero, così m'affacciai allo sportello e vidi che tutti i vagoni erano chiusi, che nessuno era sul marciapiede e che semplicemente il capo-stazione aveva un giornale in mano e leggeva tranquillamente come se niente fosse. Debbo dichiarare che il capo-treno mi parve facesse premura per essere lasciato libero, ma il capo-stazione comodamente percorse tutto il giornale, poi lo consegnò e ci lasciò proseguire. (*ilarità*)

Io dovendo andare da Reggio a Catanzaro, e non potendo che arrivare di sera, per arrecare il minor disagio possibile all'egregia famiglia che doveva ospitarmi, prescelsi di andare colla corsa meno comoda, col treno *omnibus*, il quale giungeva a Catanzaro qualche ora prima del treno postale, invece giunsi con un'ora e quindici minuti di ritardo. Naturalmente agli amici che vennero ad incontrarmi, io feci mille scuse, perchè mi pareva di aver loro procurato un incomodo non conveniente; essi risposero, che stessi pur tranquillo, essendo cosa consueta che i treni giungessero sempre con un'ora o due di ritardo.

A dire il vero io credetti che ciò fosse un eccesso di squisita gentilezza per parte loro, e che, per tranquillizzarmi, asserissero questo: ma, oltrecchè la voce pubblica a Catanzaro mi persuase della realtà del fatto, io accertai io stesso nel ripartire. Siccome gentilmente mi trattenevano (mentre io aveva premura e temeva di perdere la corsa), giungemmo alla stazione, che è alla marina di Catanzaro, venti minuti dopo l'ora segnata pel passaggio del treno. Io era ansioso, perchè aveva necessità di andare oltre, e temeva di perdere, come ho detto, la corsa; invece il treno arrivò un'ora e minuti dopo. Di guisa che noi restammo a fare comodamente tre quarti d'ora di anticamera.

Tutti i provvedimenti che si sogliono prendere nelle ferrovie per cercare di riparare ai ritardi, che

SESSIONE DEL 1880 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 24 FEBBRAIO 1880

per mille ragioni possono aver luogo, per esempio, quello di accelerare la velocità, per quanto è possibile, nei tratti consecutivi, su quella linea sono provvedimenti affatto ignoti.

Però, siccome al peggio si dice che non ci è fine, osservo che nel disgraziato tronco di Buffaloria di Cassano-Cosenza le cose vanno molto peggio, perchè, non ostante che il tronco non sia che di 60 chilometri e si possa percorrere in due ore e mezza, pur tuttavolta quella brava gente trova modo di accrescere i ritardi d'un'ora o d'un'ora e mezza. Io aveva telegrafato che venissero a rilevarmi alla stazione alle 8 e mezzo, com'è segnato nell'orario; ma alle 9 e mezzo eravamo ancora sulla linea.

Giungemmo a Cosenza alle 10, ossia un'ora e mezza dopo l'ora stabilita. Fortunatamente là erano congiunti che mi attendevano. Pure, arrivando, dissi loro: dovete aver fatto una bella anticamera! No, mi risposero: siamo qui da pochi minuti. Come i replicai, dovevo giungere un'ora e mezza prima, e quindi voi mi avreste lasciato andare a casa a piedi. No, risposero essi, il treno giunge sempre una, due o tre ore in ritardo; perciò noi mandiamo ad informarci quando parte il treno dall'ultima stazione. Siamo stati avvertiti e siamo giunti da pochi minuti soltanto. Infatti essendo rimasto parecchi giorni a Cosenza, ho avuto agio di constatare che tutte le sere il treno arrivava un'ora o due in ritardo. Si comprende facilmente qual disagio ne provenga alle famiglie. Io credeva che il ritardo per l'arrivo a Cosenza dipendesse da quello che, come ho detto, si verifica lungo la linea del Jonio; ma ho dovuto persuadermi del contrario, perchè se il treno che arriva a Buffaloria vi giunge con un'ora di ritardo soltanto, si trova modo di duplicarlo nel breve tratto seguente. Ho potuto osservare coll'orologio alla mano che dal momento in cui si risponde pronti al comando *partenza* a quello in cui la cornetta dà il segnale e la locomotiva il fischio, si lascia trascorrere tanto tempo, che questi piccoli intervalli ripetuti in ciascuna stazione da Buffaloria a Cosenza sommarono a 16 minuti.

Ripeto che nelle corse cosiddette dirette le cose procedono diversamente; ma noti l'onorevole ministro che i treni, i quali servono specialmente al commercio locale sono appunto gli *omnibus*, ed è su questi che si osserva un deplorabile rilassamento di servizio con grave disagio delle popolazioni, e naturalmente con discapito di entrate per la ferrovia.

Io sono stato, come ho accennato da principio, invitato dalla generalità dei cittadini di quei paesi a farne argomento di pubblico lamento in quest'Aula. Imperocchè, sebbene io mi fossi offerto di richia-

mare su ciò privatamente l'attenzione dell'onorevole ministro, siccome in quelle popolazioni si è infiltrato il dubbio al quale ha alluso il mio onorevole amico Vollarò, cioè che le lagnanze non approdano a nulla, vogliono almeno la soddisfazione che la voce del deputato risuoni in quest'Aula come protesta.

PRESIDENTE. L'onorevole Berio ha facoltà di parlare.

(Non è presente.)

Non essendo presente, perde il suo turno.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Filà.

FILÀ-ASTOLFONE. Prendo anch'io argomento dalla discussione di questo capitolo per portare il mio modesto contingente ai reclami sulla sorveglianza dell'esercizio ferroviario e precisamente della linea Camicatti-Messina.

Io non mi diffonderò in molti dettagli, noterò soltanto che per venire alla Camera avevo bisogno di sapere se vi fosse alcuna interruzione lungo la linea, ma ciò mi riuscì impossibile, perchè nessuna delle stazioni alle quali mi rivolsi, seppe darmi precise notizie.

E debbo aggiungere che partendo da Caltanissetta tra Assaro e Leonforte vi era da due giorni un'interruzione con trasbordo.

Nè questo è tutto: si arrivò con sensibile ritardo a Catania, si perdè tanto tempo da rendere un pallido riflesso quanto or ora si asseriva dall'onorevole amico mio Del Giudice per alcune delle stazioni Calabro-Sicule, nè perciò la cinica flemma di chi aveva dovere di soprintendere al celere movimento del convoglio si scosse.

Nè questo ritardo è senza conseguenze, poichè per lo stato in cui si trova in questi tempi la linea, per le noiose, frequenti fermate che sono imposte al così detto diretto da Catania a Messina, difficilmente lascia guadagnare il tempo che si perde, e giungendo in Messina fuori orario, importa una sequela di fastidi e di guai, importa che i passeggeri che debbono proseguire non trovano più i veicoli del servizio cumulativo pei bagagli, e devono correre con lena affannata per raggiungere i vaporette ed arrivare in coincidenza in Reggio con la partenza della vaporiera terrestre, facendosi tiranneggiare in modo crudele e spietato da fiaccherai e barcaruoli che multano inesorabilmente la borsa.

E per uno, o signori, che muove da una delle estreme parti della Sicilia, come sono costretto di fare io, che, per adempiere al mio dovere, rifuggendo dal mare, devo mio malgrado correre su quelle che io chiamo *simulacro di ferrovie*, il viaggio non diviene certo nè piacevole, nè tollerabile.

E ciò senza prevedere che dopo cinque giorni di gravi disagi si doveva arrivare presso Roma, ove

SESSIONE DEL 1880 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 24 FEBBRAIO 1880

un nuovo incidente, un deragliamento che, gettando fuori le rotaie alcune vetture merci queste rimasero non solo come un incomodo, ma come pericoloso ingombro ai treni che dovevano percorrere la stessa linea.

Ora se tutto questo depone a favore di un buon servizio e di una accurata sorveglianza io lo lascierò giudicare alla Camera, e con essa all'onorevole ministro che alla intelligenza accoppia fortunatamente tutte le cognizioni tecniche.

E poichè intorno a ciò ho finito, mi prevalgo della opportunità per rivolgere allo stesso signor ministro una preghiera la quale ha attinenza col capitolo 28 in discussione. E questa preghiera si riduce a fare, che egli accolga con benevolo animo un desiderio che riflette una delle più industrie e laboriose sezioni del collegio che di recente ho l'onore di rappresentare alla Camera. Alludo ad un desiderio da molto tempo manifestato dal comune di Comitini il quale domanda una fermata in un luogo più che sia possibile prossimo all'abitato.

Io non ho bisogno all'uopo di dimostrare all'onorevole ministro dei lavori pubblici come questo desiderio fosse altamente legittimo, e come Comitini, centro produttore di zolfi, si trovi in mezzo ad un quadrilatero di ferrovie che a dritta ed a manca lo circondano, senza che possa fruirne con una fermata per il servizio almeno dei passeggeri. È vero che quando si costruì la ferrovia Caldare-Palermo, fu stabilita una stazione, ma questa stazione allora, per le influenze di un dovizioso possessore di zolfare la cui fortuna seomparve sotto il peso di grandi disordini economici, fu consigliata, e fatta unicamente pel trasporto del minerale, senza punto curare, anzi ferendo gravemente gli interessi di una intera popolazione che avrebbero di preferenza dovuto garantirsi.

Questa stazione si trova ad una considerevole distanza dall'abitato di Comitini, ed ad una tale distanza che, per difetto di veicoli pochi ne possono profittare e ciò astrazione fatta d'ogni altra questione di sicurezza sorgendo in un punto affatto solitario e deserto. E marcate, o signori, che anche nel punto in cui le combinazioni ed i maneggi del già opulento signore la fecero sorgere, oltre a nessuna sicurezza, mancava la solidità necessaria, di modo che alcuni impianti di fabbricati rovinarono e dovettero o rifarsi, o abbandonarsi.

Ora io non comprendo perchè un comune che non disdegna di sobbarcarsi a qualche pecuniario sacrificio per la spesa occorrente pel fabbricato, debba venir privato d'un servizio reclamato da un sentimento di giustizia ed equità, e che oggi porge al Governo l'occasione di riparare un torto allora

fatto a quella buona popolazione, la quale non può avvalersi della stazione ora esistente, e che per raggiungere quella centrale delle Caldare, deve percorrere quasi tre chilometri di strada che non sempre può dirsi sicura. E qui occorre anche rilevare che Comitini dista pochi metri dalla strada ferrata, che a Comitini, proprio sotto l'abitato, vi ha un casello, dove il treno facilmente potrebbe fermarsi, almeno per l'esclusivo servizio dei passeggeri e dei piccoli bagagli, come avviene, per esempio, a Ficarazzi, e Ficarezzelli, presso Palermo, San Flavia, Sciarda ed altri punti più o meno vicini tra loro, ma certo nessuno tanto importante quanto Comitini.

Nè si può obiettare che esistono difficoltà tecniche, e quando anche si volesse ciò sostenere, io dovrei dire che di fronte ai progressi dell'arte, nulla oramai può dirsi invincibile. Stando a questo stato di cose, adunque io sono nel diritto di pretendere che, siccome in relazione ai pesi si possono domandare dei vantaggi, così ritengo che il Governo anche esigendo il concorso del comune unicamente per la relativa spesa d'impianto, non può, nè debba opporsi nel secondare tanta legittima aspirazione.

Ecco adunque, perchè reclamo un poco di giustizia distributiva per Comitini, ed ecco perchè raccomando al ministro di voler prendere in benevola considerazione il desiderio di quella popolazione, la quale brama che del treno non senta solo il fischio, ma si fermi al punto stesso o in un altro più o meno prossimo al casello esistente sotto il becaio pubblico, e ne goda.

E qui mi fermo, per Comitini, pronto a dare migliori schiarimenti, se l'onorevole ministro non avrà, nell'arruffio della discussione, ancora ben compreso ed afferrato il senso delle mie parole.

Ed ora un'ultima parola per il mio capo collegio Aragona. È inutile dire che tutte le mie cure, tutte le mie sollecitudini e le mie ambizioni sono rivolte a propugnare un maggior sviluppo di prosperità e progresso economico-morale. A conseguire questo, un uomo benefico e filantropo, il principe che porta il titolo del luogo, col concorso di quella eletta rappresentanza comunale, provvede alla istruzione, come all'altro deve concorrere e provvedere con essa il Governo, e con ogni sorta di mezzi e con ogni agevolezza. Ed una di queste agevolzze indubbiamente si riferisce ad un'altra fermata al quadrivio o quasi presso, ove cioè s'inerocia e congiunge con l'attuale strada rotabile che da Comitini prosegue a Caldare. Non accenno nemmeno alla ragione di tornaconto per parte del Governo, poichè esso non sarebbe nè poco, nè scarso, oltrechè lo stesso Governo darebbe prova di mostrarsi premuroso e sol-

SESSIONE DEL 1880 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 24 FEBBRAIO 1880

lecito verso il bene reale, ed effettivo d'una popolazione eminentemente produttiva, laboriosa e buona. Ho detto.

PRESIDENTE. L'onorevole Di Sambuy ha facoltà di parlare.

DI SAMBUY. È debito mio innanzitutto di assicurare la Camera che io non intendo abusare della sua pazienza facendo di nuovo un discorso di lagnanze sul servizio ferroviario, come ebbi occasione di fare il 28 novembre scorso. Io forse parlai sin troppo allora, ma ebbi dal ministro Baccarini un pubblico attestato di moderazione, del quale andai molto lieto e che mi obbliga a non rientrare troppo presto nell'argomento; avvegnachè io sia convinto che le gravi riforme da introdurre nelle pubbliche amministrazioni non si possano ottenere dall'oggi al domani. Io lascio pertanto al Governo il tempo necessario per effettuare quelle promesse che pubblicamente mi faceva il 28 scorso novembre.

Senonchè ieri piacque all'onorevole Pasquali di riaccendere la questione ferroviaria. E per ottenere forse qualche plauso presso i suoi amici politici, venne ad annunziarci che la questione ferroviaria non era più una questione amministrativa, ma che si era fatta una questione politica.

Quale la prova? Ce la disse l'onorevole Pasquali nello additarci le Associazioni costituzionali, le quali si sono permesso di discutere su gravi interessi ferroviari, e che, aggravante del caso! hanno pure discusso intorno agli interessi degli impiegati ferroviari.

Io mi maraviglio anzitutto che davanti al Parlamento si portino le discussioni di Accademie o di Associazioni...

PASQUALI. Chiedo di parlare per un fatto personale.

DI SAMBUY... è che qui si portino le polemiche dei giornali. Forse questo si fa soltanto quando certe discussioni hanno una grande importanza; se è così le Associazioni costituzionali saranno riconoscenti all'onorevole Pasquali. Ma se invece lo scopo suo fosse soltanto di metterle in mala vista nel paese, e di spiegare in un modo meno retto e men corretto, quale sia l'altrui intenzione, io dovrei energicamente protestare. Ed invero, o signori, io non so perchè l'onorevole deputato di Piacenza abbia voluto asseverare qui che sotto la discussione delle Associazioni si nascondeva una manovra elettorale. Non la chiamerò una insinuazione, perchè, espressa così apertamente, non può dirsi tale; ma certamente vi è qui un'accusa che io non so con quanta ragione si potesse portare davanti al Parlamento. L'onorevole Pasquali ci ha detto: Badate bene! gli impiegati ferroviari, di cui si occupano ora le Asso-

ciazioni, sono 24 mila e tanti, in somma rotonda, 25 mila, e 22 mila di questi sono elettori. Ecco perchè le Associazioni si occupano di loro.

Bene a ragione l'onorevole Pasquali si adirebbe, se l'Associazione costituzionale di Torino, alla quale io mi vanto di appartenere, si permettesse di asserire che l'onorevole Pasquali ha fatto in Parlamento un discorso elettorale perchè molti impiegati ferroviari sono elettori a Piacenza. (Oh!)

Or dunque ben vede l'onorevole Pasquali, che certi argomenti è meglio lasciarli a casa; egli certo si difenderebbe dall'accusa, ma gli altri potrebbero avere l'ultima parola, dicendo *ex ore tuo, te judico*.

Mi permetta adunque l'onorevole Pasquali di dirgli che egli ha ieri arrischiato una proposizione, che mi ha tanto più meravigliato in quanto che io non mi sarei mai aspettato di vederlo avversario alla più ampia libertà di discussione, io che in altri recinti lo conobbi di modi temperato e nelle forme convenientissimo.

PRESIDENTE. Onorevole Di Sambuy, la convenienza della forma non può mettersi in dubbio; se fosse stata sconveniente io l'avrei redarguito.

DI SAMBUY. Io mi arrendo al richiamo dell'onorevole presidente e ritiro qualsiasi parola meno corretta che io abbia involontariamente potuto pronunciare. Anzi lascerò immediatamente questo incidente delle Associazioni costituzionali, e mi atterrò solo alla parte principale del discorso dell'onorevole Pasquali.

PRESIDENTE. Scusi, non è stato sul concetto del suo discorso che io l'ho richiamata; le ho soltanto ricordato che taceva a me richiamare i colleghi all'osservanza delle convenienze, e non a lei; del resto prendo atto della sua dichiarazione.

DI SAMBUY. Accetto questo richiamo, ed abbandonando le Associazioni costituzionali, esaminerò le accuse gravissime lanciate alla Destra dall'onorevole Pasquali.

Se ho inteso bene, egli ha detto ieri che a torto la Destra si lagna dei cattivi servizi ferroviari; e non è l'attuale amministrazione ferroviaria, v'avrebbe egli detto, o signori, un risultato della cattiva amministrazione di Destra, e non è la Destra colpevole dei cattivi servizi di cui ora muoviamo lamenti?

Adagio, a' ma' passi, onorevole Pasquali, perchè io credo molto azzardato questo giudizio; e credo di aver diritto di rintuzzare l'accusa poichè sono fra coloro i quali hanno sempre dimandato al Governo, senza distinzione di partito, una migliore amministrazione ferroviaria.

Io la domandava nei tempi passati all'onorevole Mordini, all'onorevole Gadda, all'onorevole Spa-

SESSIONE DEL 1880 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 24 FEBBRAIO 1880

venta; per cui l'onorevole Baccarini è ben convinto che io non porto mai uno spirito di parte quando qui reclamo il miglioramento di un servizio pubblico. Ma siccome io non intendo in nessun modo di fare un discorso, dirò soltanto all'onorevole Pasquali due o tre ragioni per le quali mi pare che non si possa imputare alla Destra il cattivo servizio ferroviario.

Onorevole Pasquali, perchè procede male l'esercizio ferroviario? (*La grandine che batte sul lanternone copre la voce dell'oratore*).

MAZZARELLA. La grandine non fa sentire la destra. Il tempo, per la destra, è sinistro. (*Ilarità*)

PRESIDENTE. Prego di far silenzio.

DI SAMBUY. Quando il paese, il quale sta aspettando fidente, molto fidente, l'attuazione di grandi promesse, si risveglierà, egli forse si domanderà attento come mai sia potuto accadere il fatto stranissimo, che in una questione tanto importante come quella delle ferrovie, si sia dovuto fare l'esperimento dell'esercizio governativo da chi assolutamente non lo voleva.

E di questo, onorevole Pasquali, non è proprio colpevole la Destra. In secondo luogo chi ha creato l'antagonismo tra il Consiglio d'amministrazione e la direzione d'esercizio?

Siamo schietti, onorevole Pasquali, è forse la Destra? No, certamente.

Debbo anche aggiungere che non si è neppure osservata la legge. Difatti la legge importava tassativamente che il direttore dell'esercizio dovesse essere persona gradita al Consiglio di amministrazione. A dire il vero, con la mia consueta schiettezza, ammetterò tosto che se ciò si fosse fatto, si sarebbe anche caduti in peggiori conseguenze. Ad ogni modo, osservata o non osservata la legge, è la Destra imputabile di questi errori, nei quali si è caduti? Ancora una volta no.

Un giorno io ho udito l'onorevole Baccarini (in quel momento parmi non fosse ministro, perchè parlava dal banco della Commissione) dire che per mettere le ferrovie dell'Alta Italia in condizione da poter ben funzionare, occorrevano 106 milioni di spese straordinarie.

Queste spese, per quanto possano essere dolorose, quando sono richieste perchè un servizio pubblico di tanta importanza possa precedere bene e non faccia soffrire al paese un regresso che sarebbe da tutti lamentato, bisogna sopportarle; ma se sono desse incominciate? Quando si faranno? Mi pare invece che la parola d'ordine fosse di fare assolutamente delle economie, e questa parola d'ordine è stata osservata a tal segno che davanti alla Commissione d'inchiesta l'onorevole Peruzzi dichiarava

a Firenze che non si poteva considerare l'attuale esercizio ferroviario come un leale esperimento di esercizio governativo.

Se non si fanno le occorrenti spese in un'amministrazione di questa importanza, se si fanno delle economie, che in altri casi sarebbero lodate, pur di potere abolire innanzi tempo una qualsiasi imposta, è la Destra responsabile di questo cattivo servizio?

Per ultimo, onorevole Pasquali, perchè mi par tempo di finire, da chi è stato creato il Consiglio di amministrazione, contro il quale ella egregiamente parlava e tuonava ieri? Dalla Destra? No, davvero. E chi l'ha composto questo Consiglio di amministrazione di persone così poco capaci (diciamolo, chè la verità è una sola) da doverlo rinnovare e probabilmente da doverlo fra non molto tempo rifare, se non abolire? Lo dica lei, è la Destra?

E per ultimo, mi permetta l'onorevole Pasquali di fargli notare che le sue eloquenti parole di ieri, che le mie povere parole del 28 novembre, non ebbero e non avranno mai tanta efficacia quanta le poche parole pronunziate dall'onorevole Sella quando parodiando un antico adagio diceva: *Canonici boni viri, Capitulus pessima bestia*. Questa è l'opinione di destra sul Consiglio d'amministrazione per le ferrovie dell'Alta Italia.

RIPRESENTAZIONE DEL DISEGNO DI LEGGE PER RIFORMA ALLA LEGGE ELETTORALE POLITICA E DI ALTRI.

PRESIDENTE. L'onorevole presidente del Consiglio ha facoltà di presentare un disegno di legge.

CAIROLI, *presidente del Consiglio*. In nome del mio collega dell'interno, ancora indisposto, mi onoro di ripresentare alla Camera il disegno di legge per riforma della legge elettorale politica 17 dicembre 1860. (*V. Stampato, n° 47*) Domando che sia ripreso nello stadio di relazione, riservandosi il Governo, come aveva già dichiarato nella precedente Sessione, di presentare qualche emendamento. E poichè la Camera ne aveva già riconosciuto l'urgenza, domando che venga iscritto all'ordine del giorno, dopo i bilanci.

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole presidente del Consiglio della presentazione del disegno di legge per riforma della legge elettorale politica.

Il presidente del Consiglio chiede che piaccia alla Camera di riprendere questa legge allo stato in cui era giunta nella precedente Sessione.

Chi approva si alzi.

(È approvato.)

SESSIONE DEL 1880 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 24 FEBBRAIO 1880

L'onorevole presidente del Consiglio chiede anche che piaccia alla Camera di dichiarare d'urgenza questo disegno di legge.

(L'urgenza è ammessa.)

Finalmente egli chiede che fin d'ora si iscriva questo disegno di legge all'ordine del giorno dopo i bilanci...

SALARIS. Non si può.

PRESIDENTE... ma, dacchè per altre deliberazioni della Camera, si sono iscritti due disegni di legge dopo i bilanci, quello testè presentato verrà iscritto dopo di essi.

Chi approva si alzi.

(È approvato.)

Preveggo gli onorevoli colleghi che sono aperte fin d'ora le iscrizioni intorno a questo disegno di legge. Quelli che vorranno iscriversi in favore, avranno la compiacenza di venirsi ad iscrivere ai banchi di destra; quelli che vorranno iscriversi contro, ai banchi di sinistra.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. In nome pure del mio collega il ministro dell'interno, presento alla Camera un disegno di legge per modificazioni alla legge del 20 marzo 1865, sull'amministrazione comunale e provinciale. (V. Stampato, n° 48.)

Ripresento il disegno di legge per disposizioni dirette a regolare la facoltà nei comuni di contrarre prestiti; e prego la Camera di rimandarlo alla Commissione che lo esaminò la prima volta. (V. Stampato, n° 46.)

Ripresento pure il disegno di legge per disposizioni relative agli impiegati dei cessati Consigli degli ospizi nelle provincie meridionali, prego la Camera di rimandarlo alla Commissione precedente. (V. Stampato, n° 45.)

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole presidente del Consiglio della presentazione del disegno di legge per disposizioni relative ai cessati Consigli degli ospizi nelle provincie meridionali.

L'onorevole presidente del Consiglio chiede che questo disegno di legge sia ripreso dalla Camera nello stadio cui era giunto nella precedente Sessione.

(La Camera approva.)

Do pure atto all'onorevole presidente del Consiglio della ripresentazione dell'altro disegno di legge per disposizioni dirette a regolare le facoltà ai comuni di contrarre prestiti.

Anche per questo il presidente del Consiglio chiede che piaccia alla Camera di rimandarlo all'esame della Commissione che già lo esaminava durante la precedente Sessione.

(La Camera approva.)

Finalmente do atto all'onorevole presidente

del Consiglio della presentazione del disegno di legge per modificazione alla legge 20 marzo 1865 sull'amministrazione comunale e provinciale.

Questo disegno di legge sarà passato agli uffici perchè lo esaminino.

SEGUITO DELLA DISCUSSIONE SULLO STATO DI PRIMA PREVISIONE PER IL 1880 DEL MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI.

PRESIDENTE. L'onorevole presidente del Consiglio ha facoltà di parlare.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. Il mio collega, ministro dei lavori pubblici, mi ha detto che, mentre io era assente, l'onorevole Luzzatti, parlando del decreto dell'11 dicembre 1879 relativo alla convenzione con l'Austria per la Pontebba, si mostrò convinto che quel decreto dovesse essere sottoposto all'approvazione del Parlamento.

L'onorevole Luzzatti gentilmente ha detto che avrebbe differito la sua interrogazione in proposito al bilancio degli esteri.

Debbo immediatamente dichiarare alla Camera che con tutti i colleghi, compreso il ministro dei lavori pubblici, fummo convinti che per questa convenzione non occorresse l'approvazione del Parlamento. Poichè per essa non si tratta di assumere oneri, nè di innovare leggi, ma anzi di eseguirla.

Infatti questo decreto non riguarda che il riordinamento della linea, le stazioni ferroviarie, il servizio doganale, il servizio di polizia, il servizio ferroviario, tutto ciò insomma che è nei doveri più che nelle attribuzioni del potere esecutivo.

Per tutte queste ragioni, ed anche considerando che se questa convenzione non fosse stata conclusa ne sarebbe nato un gravissimo danno, perchè sarebbe stata ritardata l'apertura della linea, e colla convinzione che non era necessaria la ratifica del Parlamento, noi abbiamo pubblicato quel decreto.

Mi riservo di rispondere più ampiamente, se l'onorevole Luzzatti non si terrà soddisfatto di questa mia dichiarazione, quando verrà in discussione il bilancio degli esteri. Il mio collega dei lavori pubblici risponderà poi per la parte che lo riguarda.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Lugli.

LUZZATTI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Non posso, onorevole Luzzatti. I ministri hanno sempre il diritto di parlare; i deputati devono aspettare il loro turno.

LUZZATTI. Per un fatto personale.

SESSIONE DEL 1880 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 24 FEBBRAIO 1880

PRESIDENTE. Non posso, onorevole Luzzatti. Mi permetta...

LUZZATTI. Ma è un fatto personale.

PRESIDENTE. Ma anche per fatto personale, ella sa che il presidente può, per cortese autorizzazione della Camera, concedere facoltà di parlare, quando lo creda opportuno. Abbia pazienza un momento. C'è l'onorevole Pasquali, che mi ha chiesto di parlare per fatto personale ed aspetta ancora: aspetti pure lei un poco. Altrimenti la discussione rimarrebbe intralciata e non potrebbe procedere.

L'onorevole Lugli ha facoltà di parlare.

LUGLI. Sembrava che le *dolenti note* intorno ai servizi delle strade ferrate avessero o dovessero limitarsi esclusivamente alle ferrovie dell'Alta Italia: ma oggi mi sono convinto che se inconvenienti e se reclami vi sono nel servizio ferroviario diretto dallo Stato, anche i servizi delle linee che sono esercitate da società private non vanno esenti da recriminazioni, e recriminazioni molto accentuate.

Nelle brevi parole che io mi permetterò di esporre alla Camera, e per le quali domando la sua benevolenza, io certo mi guarderò bene dal seguire la via che all'onorevole Di Sambuy è piaciuto percorrere allorchè rimproverando all'onorevole Pasquali di aver portato la questione ferroviaria dell'Alta Italia sul terreno politico, si è poi creduto in dovere di seguire i suoi passi, meritando così quei rimproveri che veniva facendo al suo contraddittore di ieri...

DI SAMBUY. Nossignore. Io ho risposto.

LUGLI. Giacchè, onorevole Di Sambuy, io ieri ho assistito alla seduta ed ho ascoltato con attenzione religiosa il discorso dell'onorevole Pasquali, e a me non è parso che egli abbia menomamente accusata la Destra di tutti gli inconvenienti, se inconvenienti vi sono, che si vennero manifestando nel servizio ferroviario dell'Alta Italia.

Onorevoli signori, quando si tratta di questioni che toccano così grandemente l'interesse del nostro paese, permettete a me, giovane deputato, di dirvi che non vi deve essere questione nè di Destra nè di Sinistra; tutti dobbiamo essere concordi nell'accennare al male e nel provvedere ai rimedi. (*Movimenti*)

Perdonatemi la digressione; entro in argomento.

L'onorevole Pasquali ieri, con una modestia forse eccessiva, dichiarava la propria incompetenza nel trattare la questione che si riferisce all'esercizio delle strade ferrate dell'Alta Italia: io credo che chi lo ha ascoltato, come ho fatto io, si sarà convinto che anche gli avvocati possono con molta autorità discutere di questioni ferroviarie meglio ancora forse di quello che lo possa fare un provetto ingegnere. Io non so se il suo discorso sarà piaciuto a tutti:

certamente il suo discorso non avrà soddisfatto i membri del Consiglio di amministrazione dell'Alta Italia in genere, ed in specie l'onorevole commendatore Morandini; ed io credo che difficilmente l'onorevole Pasquali si aspetterà dall'onorevole Morandini una carta da visita di congratulazione. Certo è però che, se i membri del Consiglio d'amministrazione non si dichiareranno soddisfatti, e non si congratuleranno coll'onorevole Pasquali, un'altra numerosa classe di cittadini, che raggiunge quasi i venticinque mila, gli esprimeranno la loro soddisfazione e gli manderanno il loro biglietto da visita.

Ma, per non divagare, epiloghiamo un poco i lamenti dei quali l'onorevole Pasquali ieri si faceva eco in quest'Aula.

Egli ha incominciato dicendo: onorevole ministro dei lavori pubblici, è vero, o non è vero che il *materiale mobile* della rete dell'alta Italia è insufficiente ai suoi bisogni?

Potrei rispondere a questa domanda, rimandando l'onorevole Pasquali a quanto l'onorevole ministro dei lavori pubblici espose non ha guari nell'aula senatoria in risposta a somigliante domanda. L'onorevole ministro qui ripeterà, credo, che in quanto al materiale mobile delle strade ferrate dell'alta Italia, seppure può questo da taluno ravvisarsi insufficiente al suo traffico, non è men vero che per numero, è superiore a quel che si riscontra sia in rapporto al traffico, che alla percorrenza, a quello delle altre linee italiane, a quello delle linee romane, ed a quello delle meridionali. Ma l'onorevole Pasquali soggiunge: se è vero che il materiale mobile delle ferrovie dell'alta Italia è in tale copia da essere superiore a quello, che, in ragione chilometrica, ed in ragione di traffico si trova nella rete delle Romane ed in quella delle Meridionali, e lagnanze per difetti di materiale non si hanno riguardo a queste linee, come va dunque che così gravi sono le accuse che si fanno sulla insufficienza del materiale mobile rispetto alla rete dell'alta Italia?

L'onorevole Pasquali mi permetta innanzi tutto dirgli che lagnanze se ne avrebbero sempre, anche quando questo materiale si venisse duplicando; ed io credo che in ciò si sia alquanto esagerato.

Pur tuttavia non è men vero che siamo giunti ad un dato momento in cui il materiale mobile delle strade ferrate dell'alta Italia si trova per un buon terzo fuori di circolazione, ed il materiale di dotazione delle ferrovie dell'alta Italia non può così ridotto soddisfare a tutti i servizi che dalle medesime si richiedono.

Ma l'onorevole Pasquali continuerà a chiedermi: come va che tutta questa grande quantità di mate-

riale si è trovata in un dato momento, come voi dite, fuori di circolazione? Rispondendo a quest'interrogazione, richiamo l'attenzione dell'onorevole Di Sambuy; perchè in ciò che vado a dire se vi ha una responsabilità qualunque, questa deve farsi risalire ad una data piuttosto antica, quando cioè non governavano gli uomini che ora sono al potere; voglio dire all'epoca della convenzione di Basilea.

La convenzione di Basilea accertò una data quantità di materiale mobile e ne stabilì il prezzo; ma l'onorevole Di Sambuy si persuada che fu attribuito a questo materiale un valore che forse non aveva, di guisachè noi abbiamo pagato il materiale mobile con un prezzo relativo ad uno stato di manutenzione, che il materiale stesso non presentava. Cosa ne è avvenuto? È avvenuto che in seguito al contratto fatto con la Südbahn, per l'esercizio di due anni, delle dette ferrovie, noi abbiamo dato alla società assuntrice un materiale in condizioni non troppo buone. E la società che aveva, per l'esercizio di quelle linee, un contratto à forfait non ha creduto nel suo interesse di spendere ingenti somme per migliorare e mantenere in buone condizioni il materiale affidatole; dimodochè quando il Governo assunse direttamente l'esercizio di quelle ferrovie, ricevette un materiale che, ai deperimenti che presentava all'epoca della convenzione di Basilea, aggiungeva quelli sopravvenuti durante il biennio d'esercizio della Südbahn.

Quali conseguenze, o signori, ha portato questo stato di cose? Che, non appena sopraggiunta una stagione così rigida, così eccezionale, come quella che abbiamo testè trascorsa, questo materiale in una gran quantità e quasi in un solo momento, si è reso inservibile. Ecco come si è spiegato e si spiega che vi è stato un giorno in cui abbiamo avuto nei cantieri dell'Alta Italia quasi un terzo, se non di più, dell'intera massa del materiale mobile in riparazione.

Ma non basta. Anche i magazzini del materiale necessario a riparare questa gran massa di materiale mobile, quando noi li abbiamo assunti dalle società erano provvisti, in una data misura, in relazione cioè alle riparazioni medie che si erano verificate negli anni antecedenti. E poichè questo materiale si è reso inservibile in una quantità superiore alla media prevista, i magazzini si sono venuti presto esaurendo; ed è così che quella gran massa di materiale che aspettava di venire riparata prontamente, non lo poteva essere perchè difettavano i materiali necessari. Di qui ritardi anche nelle riparazioni, ed ecco come, a mio avviso, si spiega che la gran massa di materiale mobile a scapito del servizio rimase fuori di circolazione, mettendo l'ammini-

strazione ferroviaria, pur ben volente, nell'assoluta impossibilità di potere soddisfare in quel dato momento a tutte le esigenze.

Ora, mi si dirà, ma di chi è la colpa? Dirò francamente quello che penso. Io credo che la colpa sia un po' di tutti. Colpa di aver ritenuto buono un materiale, e d'averlo pagato come tale, mentre non lo era; colpa d'aver fatto un contratto à forfait per l'esercizio di due anni della rete ferroviaria senza imporre condizioni che presentassero una garanzia assoluta che il materiale consegnato si sarebbe conservato in buona manutenzione, non inferiore almeno a quella nella quale era stato consegnato.

Colpa infine del Consiglio d'amministrazione, e, mi si conceda, puranche della direzione, la quale, conoscendo una tale situazione di cose, non ha forse in tempo debito proposto al Consiglio i mezzi per riparare prontamente a tutti questi inconvenienti. Dunque vede bene l'onorevole Di Sambuy che qui proprio non è questione politica, e che se colpa vi ha, questa proprio ricade un po' su tutti.

Accennato così brevemente alle condizioni del materiale mobile e alle ragioni per le quali questo materiale si è trovato in così gran copia fuori di servizio, dirò ancora più brevemente qualche cosa intorno al materiale fisso; perchè, dal più al meno, anche pel materiale fisso è avvenuto quello che si è verificato pel materiale mobile. Abbiamo infatti avuto alcune linee alle quali occorreva rinnovare prontamente i binari, e ci siamo trovati nella condizione di non avere le rotaie sufficienti al bisogno. Perchè questa mancanza? Tutti noi sappiamo che vi sono intere linee, specialmente in Piemonte (la Mortara-Vigevano, per esempio), le quali sono armate di modelli antichi speciali.

Abbiamo avuto un momento in cui di questi modelli speciali si difettava e non si avevano modelli nuovi da sostituire ai vecchi; così la condizione di quelle linee si è trovata tale, che, sopraggiunta la pessima stagione che fin qui abbiamo lamentata, non presentava più una garanzia sufficiente per potere far percorrere i treni colla velocità stabilita negli orari. Di qui ritardi nell'arrivo dei convogli e lagnanze senza fine. Abbiamo dovuto notare che nelle linee liguri, specialmente nel tronco Spezia-Genova, le rotaie non presentavano più una sicurezza sufficiente ai convogli mossi a grande velocità. Abbiamo dovuto notare che, forse nella proporzione di un 30 per cento, vi erano in quelle linee rotaie che bisognava scartare e sostituire con rotaie nuove. Tutti questi inconvenienti, mi si chiederà, da chi sono dipesi? Risponderò, pel materiale fisso quello che ho avuto l'onore di esporre pel materiale mobile, e cioè che la colpa fu un po' di tutti.

Non è men vero che, appena avvertite tutte queste mancanze, il ministro cercò di provvedervi immediatamente autorizzando le occorrenti spese; di talchè nell'autunno decorso si incominciò a rinnovare i binari di alcuni tratti di linee liguri; ma poi è sopraggiunta la stagione cattiva, la stagione dei ghiacci e delle nevi, che ha impedito i lavori venissero proseguiti con quell'alacrità che si sarebbe desiderata.

Oggi io credo che siano stati ripresi, e credo del pari che non passeranno tre o quattro mesi (giacchè ci vorranno non meno di tre o quattro mesi per mettere quelle linee in condizione da poter essere percorse colla velocità determinata dagli orari), che noi avremo coteste linee in condizioni di completa sicurezza.

Ma la parte veramente sulla quale non ci saranno forse ragioni efficaci per attenuare la responsabilità, specialmente del Consiglio d'amministrazione, è quella che riguarda il personale. Siccome il personale è uno dei mezzi più potenti perchè l'esercizio delle strade ferrate proceda regolarmente, così io non posso rinunciare di dire una parola anche su questa parte principalissima del servizio ferroviario.

L'onorevole Pasquali ieri, a parer mio, a proposito del personale, ha detto cose tutte vere, ed io sono sicuro che le ha dette appunto perchè il ministro si preoccupasse della condizione di questo personale, e non certamente per servirsene come di arma elettorale, come suppose l'onorevole Di Sambuy (giacchè l'onorevole Di Sambuy saprà di certo che a Piacenza non vi sono che all'incirca 10 elettori nel personale delle strade ferrate).

Ora l'onorevole Pasquali diceva: come è stato trattato questo personale? Ed io rispondo: il Consiglio di amministrazione appena insediato ha creduto che questo personale fosse trattato troppo bene, ed ha cominciato a notare che non pagava la tassa di ricchezza mobile, e senz'altro dispose venisse pagata.

Noi tutti sappiamo come su codesta questione venissero proteste da destra e da sinistra, e come poi la questione venisse risolta non interamente a favore del personale, ma con una specie di transazione, giacchè la ritenuta per ricchezza mobile venne mantenuta a carico del personale superiore, e ne venne esonerato l'inferiore.

Ma non si contentò il Consiglio di amministrazione; egli ha creduto del pari che il personale superiore fosse trattato troppo bene ed ha sospeso le promozioni; egli ha detto insomma: stanno bene, hanno delle belle paghe, fermiamoci nelle promozioni.

Oltracciò, come pure ieri vi diceva l'onorevole Pasquali, la società dell'Alta Italia, oltre agli stipendi normali, retribuiva il proprio personale mediante gratificazioni sistematiche annuali. La società prelevava sull'economia dell'esercizio una somma di circa 150,000 lire annue e le distribuiva come gratificazione al personale. Ora, che cosa ha fatto la società quando ha cessato nel luglio 1878 il proprio esercizio? Ha liquidato queste gratificazioni e le ha distribuite al personale.

È arrivato l'esercizio governativo, si è insediato il Consiglio d'amministrazione nominato dal Governo, e senza preoccuparsi di nulla, ha dato di frego a questa buona consuetudine, dimodochè il personale che per sedici anni era abituato a ricevere questo premio annuale, quasi come un complemento dello stipendio, si è visto un bel giorno privato di questa retribuzione. E, badate, almeno fosse stato avvertito il personale che da quel momento non sarebbero più state accordate gratificazioni; ma no, neanche questo si è fatto. Quando l'onorevole Baccarini insediò il Consiglio d'amministrazione emanò un'istruzione molto chiara nella quale era detto che tutte le norme dei servizi vigenti dovevano fino a nuova disposizione essere mantenute, e siccome nessuna nuova istruzione fino qui è venuta che distrugga le passate, ne avviene che anche al giorno d'oggi il personale reclama le gratificazioni che prima gli venivano accordate.

Ma non basta. Che cosa ha fatto il Consiglio d'amministrazione? Egli si è occupato del personale subalterno non meno che del superiore ed ha detto: come! si accettano facchini dai capi stazione, si assumono frenatori dai capi traffico? Ma questo può dar luogo al favoritismo; questo non si può permettere, si deve regolarizzare, bisogna che l'amministrazione veda tutto, sappia tutto, dunque non si nomini più un facchino senz'chè sia sottoposto ad un esame, non si nomini più un guarda-freni senza che una Commissione vada sul posto ad esaminare se sia magro o grasso, se sappia leggere e scrivere, ed ha sottoposto così tutto il basso personale ad esami, mettendo in moto Commissioni per tutta la rete per verificare le idoneità degli aspiranti.

E fin qui pazienza; ma ha commesso un altro grosso errore che gli ha alienato l'animo di tutti. L'amministrazione dell'Alta Italia prima di procedere alla nomina del personale definitivo subalterno assumeva dei così detti avventizi, i quali prestavano servizio per un dato periodo (ve ne sono di quelli che hanno un servizio di cinque anni), dopo il quale la società li passava in pianta stabile. Che cosa ha fatto il Consiglio di ammini-

SESSIONE DEL 1880 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 24 FEBBRAIO 1880

strazione? Non ha voluto riconoscere alcun diritto in tutto questo personale avventizio, talchè è avvenuto che, avendo stabilito nel regolamento d'ammissione una data età, ed avendo trovato in questo personale avventizio degli individui che avevano anche di pochi giorni soltanto oltrepassata l'età voluta dal regolamento, li ha assolutamente banditi dal concorso licenziando così molto personale subalterno che aveva prestato utili servizi per quattro o cinque anni.

Vi sarebbero molte altre cose da dire in relazione al personale, ma io ne faccio grazia alla Camera perchè proprio non vorrei stancarla. (*Voci. No! no! — Parli! parli!*) Aggiungerò soltanto questo: come poteva sperare il Consiglio di amministrazione dell'Alta Italia che le ferrovie sotto la sua dipendenza potessero andare bene seguendo tale sistema?

Il personale che veramente presta un'opera continua ed efficace era tutto disgustato, ed è disgustato anche tuttora, perchè non credo che ancora si sia riparato al mal fatto. Tutto questo personale ha cominciato a dubitare del suo avvenire, ha cominciato a dire che stava meglio quando stava peggio, ha cominciato ad augurarsi che presto cessi questo nuovo sistema d'esercizio; ed è così che si è paralizzata quella buona volontà che il personale aveva sempre adoperata nel disimpegno delle proprie attribuzioni. Ora, io dico, data questa condizione deplorabile, che io non credo esagerata (ad ogni modo l'onorevole ministro metterà in chiaro la verità), quali sono i rimedi da adottarsi?

Ecco il problema. Anzitutto, per tutto ciò che si attiene alla provvista, specialmente del materiale mobile, io credo che l'onorevole ministro abbia già disposto; giacchè egli, con quello zelo che lo distingue, si è spontaneamente portato sul centro del servizio ferroviario dell'Alta Italia, ha conferito col direttore, col vice-direttore, con tutti i capi di servizio; ed ha date disposizioni tali, che in breve noi avremo il materiale mobile necessario al traffico che in quella vasta rete si svolge.

Quanto al personale, io mi permetto chiedere all'onorevole ministro, di voler disporre che sieno richiamati in servizio tutti gli avventizi che si era creduto di licenziare, e che sieno pagate le gratificazioni al personale ferroviario, tanto per il secondo semestre 1878, quanto per l'intera annata 1879. E non vado più oltre. Perchè? Per una ragione molto semplice, perchè non conosco quali idee abbia l'onorevole ministro in ordine alle gratificazioni per il futuro. Quello che a me preme di dire è, che il personale ferroviario, fino a nuove disposizioni che distruggano le precedenti, o fino a che altre gratifica-

zioni, sotto altra forma o con altro sistema non sieno messe in pratica, ha diritto che quelle gratificazioni abbiano il loro corso come l'avevano prima; perchè vi ha fatto un sicuro assegnamento.

Non si tratta di una grossa somma, e credo che si potrebbero mettere in corrente a tutto il 1879, pagando il *tantième* nella misura e nel modo stesso che si faceva dalla cessata società.

Ho accennato anche alla abolizione delle promozioni adottata dal Consiglio. Io credo che il Consiglio debba rimetterle in corso.

Signori, io non posso supporre che una società, la quale aveva tutto l'interesse di far sì che il prodotto netto delle sue linee fosse il più alto possibile per distribuire agli azionisti il più elevato dividendo, non possa supporre che una società che non aveva altro intento che l'interesse, volesse sottrarre agli azionisti una parte dei suoi utili per distribuirli al personale senza una ragione. Se la società dell'Alta Italia faceva questo, è segno che la ragione vi era, e da tutti può essere riconosciuta. Trattando bene questo personale, si può fare un eccellente servizio; e con un eccellente servizio si possono fare molti risparmi che compensino le somme destinate alle promozioni.

La questione di maggiore importanza è senza dubbio quella che si riferisce ai rapporti fra la direzione ed il Consiglio di amministrazione. E, badate bene, signori, che quel che vado a toccare adesso, per me lo credo di tale rilievo che senza una sollecita e ragionevole soluzione renderebbe inutile e il ripristino delle promozioni e delle gratificazioni ed il richiamo del personale licenziato.

Quello che voglio dire nei rapporti della direzione e del Consiglio di amministrazione è questo. Quando si discuteva la legge del 7 luglio 1878 sull'esercizio provvisorio governativo, ho sempre inteso, e mi pareva che la Camera tutta fosse in quest'ordine d'idee, che la direzione dello esercizio doveva avere intera ed assoluta la responsabilità di tutti i servizi...

ERCOLE.. Benissimo!

LUGLI... che il Consiglio di amministrazione non doveva avere altro compito che quello di un alto sindacato, di un'alta sorveglianza.

Ora, io quando ho letto la relazione sull'andamento dell'amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia pel secondo semestre 1878, ed ho sentito dalla bocca dell'onorevole presidente di quel Consiglio come egli interpretasse le facoltà date dalla legge al Consiglio medesimo e quelle date alla direzione, ho trasecolato; ho trasecolato perchè ho visto precisamente che si metteva in pratica quello cui argutamente accennava l'onorevole mio amico perso-

SESSIONE DEL 1880 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 24 FEBBRAIO 1880

nale, il deputato Gabelli. Il deputato Gabelli durante quella discussione, quando si parlava di questo Consiglio di amministrazione e di questi consiglieri, sapete che cosa diceva? Badate che voi andrete a far sette direttori, e che facendo sette direttori avrete la confusione completa nel servizio delle strade ferrate.

Ebbene, leggendo a pagina 9 di detta relazione la interpretazione, che all'onorevole Morandini è piaciuto di dare in nome del Consiglio, alle attribuzioni ed alle facoltà allo stesso Consiglio accordate, come diceva, ho trasecolato.

Io non leggerò quella relazione che tutti possono esaminare. Ma in sostanza essa dice: noi non siamo come il vecchio Consiglio; il Consiglio ora ha facoltà diverse di quello della cessata società; il Consiglio non è che la direzione generale del servizio delle ferrovie dell'Alta Italia. Se dovessimo accettare tale interpretazione, che cosa resterebbe alla direzione vera, alla direzione dell'esercizio? Le resterebbe una parte quasi passiva. Ora, siccome io non ammetto che un direttore, il quale ha un così lanto stipendio, un direttore il quale ha tante qualità e tanti meriti, sia messo in condizione da rimanere passivo in un servizio di questa natura; non lo ammetto nell'interesse dello Stato, nell'interesse del servizio e del pubblico, bisogna persuadere il Consiglio d'amministrazione che egli, a' termini della legge 7 luglio 1878, non è chiamato che ad un alto sindacato, ad un'alta sorveglianza; bisogna d'altra parte fare intendere alla direzione dell'esercizio di quelle ferrovie che essa sola è la vera responsabile di tutti i servizi. (*Benissimo!*)

Di questa maniera, se l'esercizio governativo si prolungasse oltre il termine dalla legge stabilito e nell'anno venturo, discutendosi i bilanci dei lavori pubblici, dovessero sorgere ancora delle lagnanze, il vero San Sebastiano non sarebbe più come lo è oggi il commendatore Morandini, ma il commendatore Massa.

Signori, io ho finito, ma prima di chiudere queste mie disadorne parole, mi piace di richiamare una frase che ieri ebbe a dire l'onorevole Pasquali. L'onorevole Pasquali disse che il servizio ferroviario dell'Alta Italia come è fatto ora, non è nè carne nè pesce. Io aggiungo che di carne ne ho trovato pochina e che il servizio dell'Alta Italia è tutto pesce, ed anche pesce fuori d'acqua. Bisogna dunque uscire da questa situazione penosa, perchè lo stato di precarietà in cui si trovano le nostre strade ferrate pregiudica altamente gl'interessi di tutto il paese.

La Commissione d'inchiesta, creata colla legge 7 luglio 1878, è quella che coi suoi consigli verrà a

togliere tutte le difficoltà nelle quali ci troviamo. Ed io rivolgo un caloroso appello alla medesima perchè, entro il primo semestre di quest'anno, voglia presentare le sue conclusioni.

Si è poi con vera soddisfazione che intanto io posso notare che l'onorevole ministro dei lavori pubblici si è reso persuaso del bisogno urgente che vi ha di regolare meglio il servizio delle strade ferrate dell'Alta Italia; e, se io debbo giudicare dalle disposizioni che ha già prese, posso quasi rendermi garante che non passerà molto tempo che il servizio di quelle strade ferrate risponderà degnamente alle giuste esigenze del paese. (*Benissimo!*)

PRESIDENTE. L'onorevole Lucchini Giovanni ha facoltà di parlare.

LUCCHINI GIOVANNI. Vi rinuncio.

PRESIDENTE. Allora la facoltà di parlare spetta all'onorevole Cavalletto.

CAVALLETTO. Da tredici anni, prima come ingegnere capo del Genio civile di Padova, poi come ispettore del Genio civile, da ultimo come deputato, io ho sempre insistito affinchè il Ministero ordini l'ampliamento della stazione ferroviaria di Padova, la quale originariamente fu costruita quando serviva ad una sola ferrovia.

Ora, a quella stazione mettono capo ben tre ferrovie, ed il movimento in essa è tanto imbarazzato per l'angustia ed insufficienza della sua area, che per la manovra dei convogli, tanto dei passeggeri che delle merci, a frequenti intervalli si occupa di giorno e di notte, come appendice della stazione, la vicina strada provinciale, la quale da Padova, biforcandosi poco oltre il crocicchio colla ferrovia, da una parte va a Campo San Piero e Castelfranco, e dall'altra va a Bassano, e, per la valle del Brenta, a Trento.

Quest'inconveniente dell'interruzione frequentissima e spesso prolungata del passaggio dei rotabili e dei pedoni sulla strada provinciale è gravissimo. Contro quest'inconveniente si reclama da molti anni. Alle istanze che ho fatte e come ufficiale del Governo, e come deputato, furono date promesse, ma fatti finora io non vidi, nè constami che siasi ancora presa alcuna disposizione per correggere il difetto di quella insufficiente stazione. La correzione poi non sarebbe grandemente difficile. Basta allungarla verso il lato orientale, e trasportare forse qualche magazzino o tettoia.

Io quindi domando all'onorevole ministro dei lavori pubblici se le disposizioni che l'anno scorso parevano essere state date dal suo predecessore sono mantenute e se sono per essere tradotte in atto.

L'angustia di quella stazione così frequentata ar-

SESSIONE DEL 1880 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 24 FEBBRAIO 1880

reca gravi inconvenienti che intralciano il servizio e ridondano in danno e pericolo del personale adde-
tato al servizio stesso. Recentemente in un solo mese abbiamo avuto i miserandi casi di due inservienti che rimasero vittime di questo servizio affrettato ed imbarazzato. Un primo inserviente fu schiacciato fra due carrozze; pochi giorni dopo un altro, impigliatosi col vestito nei ferri di un carrozzone, fu per quasi tre chilometri trascinato dal convoglio, arruotato orrendamente, e abbandonato sul ponte del Bacchiglione, mutilato ed informe cadavere. Questi sono fatti gravissimi ai quali deve essere riparato e per l'esercizio regolare della ferrovia, e per la comodità pubblica. Io quindi insisto affinché si metta termine alle promesse e si venga finalmente ai fatti.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Berio.

BERIO. La questione sulla quale dovrei trattenero la Camera è di così grande importanza per il commercio italiano ch'io davvero sento di non possedere quell'autorità che dovrei avere per trattarla come dovrebbesi.

Ma la Camera, spero, vorrà farmi la cortesia di udire quelle poche raccomandazioni che, nel modo per me migliore, potrò presentarle.

Prima d'accennare alle ragioni per le quali ho chiesto di parlare debbo richiamare la vostra attenzione sopra una dichiarazione fatta dall'egregio deputato Pasquali. Egli, non per fare un rimprovero, nè per asserire l'esistenza di un fatto, ma unicamente per denunciare una voce, certo sotto ogni rapporto condannabile, accennava ieri essere divulgata notizia che nel Consiglio d'amministrazione dell'Alta Italia si verificano degli screzi cagionati dalla pretesa di privilegi e di concessioni a favore di Genova o di Venezia con danno dell'una o dell'altra, pretese che si farebbero valere in quel Consiglio dai rappresentanti rispettivi delle due città.

A me interessa, anzi me ne corre (spero che la Camera l'ammetterà) un vero obbligo, di dichiarare che questa voce non può essere che falsa, e l'onorevole ministro, con l'autorità della sua parola, potrà, nel modo il più sicuro, smentirla.

Il rappresentante della città di Genova, che poi non è più rappresentante di Genova di quello che lo sia d'ogni altra città italiana, è un perfetto gentiluomo. Egli non era il candidato di molti amici della sinistra parlamentare, ma prima di ogni altro partito vi è quello della giustizia, ed è mio dovere riconoscere che sotto ogni rapporto, quell'esimio gentiluomo è incapace di volere, di chiedere ed anche di desiderare un privilegio a favore di Genova

od altra qualunque concessione a danno di Venezia o di qualsiasi altra città italiana.

D'altronde l'antica rivalità violentissima e terribile fra Genova e Venezia ormai fortunatamente non solo è cessata, ma è assolutamente impossibile che si rinnovi, perchè la rivalità era di supremazia commerciale e di gloria; ma ora, pel perfezionamento della marina mercantile e per la geografica situazione delle due città, è assegnato a Genova ed a Venezia un campo commerciale d'azione, dal quale nè all'una, nè all'altra conviene d'uscire.

I negozianti oramai imparano, non foss'altro nel libro della spesa, l'economia politica; e sanno quali merci debbano sbarcare a Genova, quali a Venezia. Quindi concorrenza economica fra queste due nobili città è impossibile. Genova ha per cinquant'anni desiderato la liberazione di Venezia dal giogo straniero e vi concorse quanto le fu possibile: ed ora fra queste due città non vi può più essere una rivalità, ma unicamente una gara a chi più concorre per fare grande, libera e ricca la nazione.

Detto ciò, o signori, relativamente a quanto accennava ieri l'onorevole Pasquali, io osserverò ancora che egli, richiamando l'attenzione del ministro dei lavori pubblici sull'insufficienza del materiale mobile delle ferrovie Alta Italia, ha ommesso di chiedere al ministro se il numero dei vagoni-merci e delle locomotive sia sufficiente non solo per le esigenze normali del commercio, ma anche per le maggiori e straordinarie richieste che si verificano in determinati periodi dell'anno. Voi sapete che il commercio non è un rubinetto dal quale scorra nella stessa misura tutto l'anno la quantità d'acqua assegnata di cui è capace.

Il commercio ha i suoi giorni di straordinario lavoro, ha i mesi di ristagno, e bisogna che l'amministrazione dell'Alta Italia, che le amministrazioni delle ferrovie italiane, siano in condizione di trasportare tutta la merce per la quale si chiedono vagoni anche nei momenti di maggior attività commerciale.

Se ciò non avviene, quando le richieste dall'estero sono imponenti, il commercio che non si può sviluppare nei nostri porti dove va? A quei porti in cui ogni giorno, ogni momento si studia di offrirgli facilitazioni d'ogni maniera per privare l'Italia dei vantaggi della posizione che ha. Quindi l'onorevole ministro dei lavori pubblici farà cosa grata al commercio italiano se, rispondendo alle interrogazioni che gli vennero fatte, vorrà dire che l'amministrazione dell'Alta Italia è provvista, o che, quando non lo sia, si provvederà sicuramente del materiale opportuno durante i periodi delle straordinarie richieste del commercio.

SESSIONE DEL 1880 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 24 FEBBRAIO 1880

Venendo ora a parlare della grave questione per la quale specialmente presi a parlare, osservo che nella relazione della Commissione del bilancio trovansi espressioni di grandissimo valore a proposito dei capitoli 28, 29.

La onorevole Commissione fa al Governo questa raccomandazione: che, cioè, esso studi di meglio coordinare il servizio ferroviario ai reali bisogni del commercio e delle popolazioni, avendo specialmente riguardo alle linee dell'Alta Italia, che sono le grandi arterie commerciali per le quali dal mare la merce si avvia in Germania e nella Svizzera.

INDELLI, *relatore*. Chiedo di parlare.

BERIO. Io non so se le osservazioni che sono per fare convengano al capitolo 28, piuttosto che al capitolo 135, o al capitolo 144; imperocchè a ciascuno di questi capitoli è relativa la questione del nuovo valico succursale ai Giovi, e del tracciato che lo stesso deve avere, o, meglio, delle condizioni generali che debbono stabilirsi pel tracciato medesimo.

PRESIDENTE. Onorevole Berio, io la prego, per la economia della discussione, ed anche per l'ordine della discussione stessa, di rimandare queste sue considerazioni a quando saremo ai capitoli relativi. Vi sono due altri oratori, se io indovino dal nome, che vogliono trattare la stessa questione.

Ella capisce che già fu abbastanza discusso sul capitolo 28 con queste diverse materie che sono state rimandate al medesimo, per non intralciarle ancora maggiormente col valico dei Giovi...

BERIO. Io mi rimetto alla opinione dell'egregio presidente.

Credeva che la Commissione, richiamando l'attenzione del Governo colle frasi che ho accennato, avesse indicato come opportuna in questo capitolo, la discussione che desidero provocare; ma se il presidente crede che si debba trattare di ciò al capitolo 135, io non ho che a rimettermi al suo parere.

PRESIDENTE. Al capitolo 135, o, meglio, quando saremo alla discussione delle tabelle, ossia all'articolo 2 del disegno di legge, perchè la discussione cammini regolarmente.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Pasquali per fatto personale.

PASQUALI. Io mi astengo dall'enunciare il fatto personale, perciocchè tutta la Camera deve avere compreso che nelle parole dell'onorevole Di Sambuy vi era per me larga messe di parecchi fatti personali.

Egli anzitutto si meravigliava che nel Parlamento si portassero discussioni di accademie e di associazioni. Francamente, io non posso dividere nè l'opinione, nè la meraviglia dell'onorevole Di Sambuy;

ma siccome in questa meraviglia vi è un'implicita accusa di aver trattato un argomento che non si dovesse trattare, mi corre debito di scagionarmi. Se noi, o signori, non ci occupiamo della storia (e ciò che accade nel paese, all'indomani diventa già storia, o, se non si vuole dargli tanta importanza, diventa cronaca o cronachetta), se noi non ci occupiamo della storia, ed anche della cronachetta che ha attinenza colla politica, noi manchiamo al debito nostro, perchè rappresentando noi il paese, dobbiamo conoscere quali siano i suoi bisogni; e dovendo qui propugnarli, dobbiamo appunto attingere alle fonti del paese gli argomenti per venire a trattare di ciò che lo riguarda.

Si tratti pure soltanto di associazioni costituzionali che si occupino di una determinata questione, la quale abbia attinenza colla politica generale e cogli interessi del paese, qui si ha il diritto, anzi si ha dovere di parlarne. Sono a centinaia gli esempi che io potrei addurre per dimostrare che la Camera si occupò di ciò che accade al di fuori: e la meraviglia dell'onorevole Di Sambuy non ha quindi menomamente ragione di essere: anzi, essa è completamente fuori di luogo. Nè egli trovi una causa quasi attenuante per me (che delle associazioni costituzionali mi occupai), dicendo che forse si poteva avere desiderio di metterle in mala vista del paese. Non v'è proprio bisogno che le metta io in mala vista del paese...

Voce a destra. E chi?

PASQUALI. E non dica nemmeno che lo scopo mio poteva essere di interpretare in modo meno corretto ciò che le associazioni costituzionali vanno facendo. L'opera loro è troppo conosciuta e da tutti si interpreta a dovere.

L'onorevole oppositore a loro difesa dice che esse si occuparono di questioni attinenti agli interessi generali del paese e che perciò non devono essere sospettate.

Signori, mi sarà ben lecito di ricordarvi il *timeo Danaos*. (Eh! eh! *a destra*) Quindi è opportuno di vedere con quale intendimento se ne occupassero; e di vedere se per avventura in questo loro operato non vi fosse una ragione recondita. E la ragione recondita io l'ho trovata precisamente nel ravvicinamento delle date che oggi ancora ripeto. A Torino si dice: oggi vi ha una questione importante e si dice oggi 14 febbraio del 1879, trattandosi di una questione che aveva già fatto argomento di discussione in questa Camera, circa un anno fa, ma quest'oggi poi ricordate che data ha. Giova pure ripeterlo: ha la data del 14 febbraio che succede a quella del 13, di quel giorno cioè in cui l'onorevole Bonghi diceva: « noi dobbiamo fin d'ora estendere

SESSIONE DEL 1880 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 24 FEBBRAIO 1880

l'influenza del partito moderato sulla classe degli elettori. »

PRESIDENTE. Ma onorevole Pasquali, io la prego di smettere dal citare discorsi non pronunciati in quest'Aula. Se si procede a questo modo si fa della polemica e non si discutono i bilanci.

PASQUALI. Cedo all'invito dell'onorevole presidente; io però aveva creduto necessarie queste spiegazioni per giustificare l'interpretazione da me data, interpretazione che, male a proposito, l'onorevole Di Sambuy credeva fosse inesatta. Se l'onorevole Di Sambuy non avesse fatta quell'avvertenza non avrei avuto mestieri di fare questa citazione.

Vado innanzi.

L'onorevole contraddittore dice che si è voluto da me fare un ingiusto addebito alla Destra di quanto oggi si lamenta in ordine all'amministrazione ferroviaria, mentre che i fatti accaddero per opera e sotto il Governo di Sinistra. Lungi da me l'idea di accagionarne altri che il Consiglio d'amministrazione; ma diritto e dovere in me di ricordare che erano stati uomini di Destra quelli che nel Consiglio avevano dato l'indirizzo a questo sistema di amministrazione.

Questo e non altro io ho voluto dir ieri, e sotto quest'aspetto avendo dato spiegazione del concetto che mi moveva, io credo di aver dimostrato che le considerazioni fatte dall'onorevole Di Sambuy erano null'altro che una inesatta interpretazione di quanto dissi e servivano solo a scopo di partito.

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

LUZZATTI. Io consento interamente alla domanda del presidente del Consiglio che si parli di quella questione in occasione del bilancio del Ministero degli esteri; allora si potrà trattare anche con più ampiezza.

PRESIDENTE. L'onorevole Di Sambuy ha facoltà di parlare.

DI SAMBUY. Sarò brevissimo. Le spiegazioni dell'onorevole collega Pasquali stabiliscono nettamente qual è la questione fra lui e me: è una questione di apprezzamento, quindi è inutile il ritornarvi sopra, perchè evidentemente manterremmo e l'uno e l'altro la nostra opinione; io debbo invece rilevare alcune espressioni dell'onorevole Lugli, il quale ha creduto opportuno di entrare nel nostro duetto e di formare un terzetto. L'onorevole Lugli è venuto a darmi parecchie lezioni; mi dispiace di non poterne accettare veruna.

L'onorevole Lugli ha creduto dovermi insegnare come si avessero a trattare le questioni d'interesse generale, lasciando assolutamente da parte la politica; ed io dirò all'onorevole Lugli che so benissimo

come si trattano tali questioni; lo prova la chiusa del mio discorso del 28 dicembre. Io diceva allora: « L'onorevole Baccarini non è uomo da arrestarsi a considerazioni personali, provveda in modo che l'esercizio delle ferrovie del regno in genere » sebbene io abbia oggi parlato particolarmente di quelle dell'Alta Italia, « sia degno di una nazione civile e progredita, e non molto al disotto di quello che hanno ottenuto gli altri paesi; allora egli avrà il plauso di tutti, ed io che non ho guardato mai al colore politico dei ministri, purchè facessero l'interesse del paese, sarò ben lieto di dare il segnale degli applausi. »

Onorevole Lugli, forse il momento di dare il segnale degli applausi non è venuto, ma io confido ancora che l'energia dell'onorevole Baccarini lo faccia arrivare, ed allora egli vedrà se è per me questione di partito l'interesse generale dei grandi servizi amministrativi del paese.

Fu soltanto nel rispondere ad apprezzamenti dell'onorevole Pasquali, che fui condotto a dire, non doversi addebitare alla Destra le colpe che, a parer mio, alla Destra non appartengono; veda dunque l'onorevole Lugli come capitasse male la lezione che egli voleva darmi, e che, perciò, io debbo assolutamente respingere.

LUGLI. Chiedo di parlare per un fatto personale.

PRESIDENTE. La facoltà di parlare spetterebbe all'onorevole Indelli, ma siccome vi sono ancora dei fatti personali, se non ha difficoltà, sarebbe meglio prima esaurirli.

INDELLI. Si esauriscano pure.

PRESIDENTE. Onorevole Vollarò, ella ha facoltà di parlare per un fatto personale.

VOLLARÒ. Vi rinunzio.

PRESIDENTE. Sta bene. Onorevole Lugli..

LUGLI. Vi sono certe persone le quali sono come la sensitiva, non si debbono mai toccare. *Non tocate la regina*, dice il proverbio, ed io non toccherò il Re. (*Rivolto all'onorevole Di Sambuy*). Non dico altro.

PRESIDENTE. Onorevole Lugli, la sua risposta ha bisogno di spiegazione. Certe parole non si pronunziano in quest'Aula, neppure per ischerzo (*Bravo! Bene!*)

LUGLI. Scusi, onorevole presidente; il modo col quale l'onorevole Di Sambuy ha creduto di rilevare alcune parole che molto modestamente gli ho dirette, e il tono stesso col quale le ho pronunciate, sono tali che mi difendono completamente agli occhi della Camera. Io non ho inteso minimamente di dare delle lezioni all'onorevole Di Sambuy, ma quando vedo che la politica confonde tutti gli ani-

SESSIONE DEL 1880 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 24 FEBBRAIO 1880

mi, quando vedo che le persone, le quali si dichiarano più moderate, assumono un tono di violenza...

PRESIDENTE. Onorevole Lugli...

LUGLI. Dirò di *risentimento*.

PRESIDENTE. Va bene.

LUGLI.. di risentimento, sia lecito un poco a quelli che non hanno avuto gran parte in queste lotte politiche, e per conseguenza si trovano in un terreno direi quasi neutro, di manifestare apertamente la loro opinione, e sia lecito a me di dire che io mi maraviglio come l'onorevole Di Sambuy abbia voluto quasi richiamarmi all'ordine. Io avrò detto bene o avrò detto male, lascio gli apprezzamenti alla Camera ed al paese; quanto a me sono convinto che quando si tratta di cose che toccano così direttamente gl'interessi generali, non bisognerebbe assolutamente mai parlare nè di destra, nè di sinistra.

DI SAMBUY. Ha ragione.

PRESIDENTE. Ora ha facoltà di parlare l'onorevole Indelli.

INDELLI, *relatore*. Il relatore del bilancio non si era illuso quando è cominciata la discussione senza le considerazioni generali, perchè capiva benissimo che si è fatta la corsa dell'asino (*Rumori*); dovevamo arrivare ad un punto in cui ci dovevamo arrestare. (*ilarità e rumori*)

Sarà meglio la *tartaruga*; facemmo il cammino della tartaruga, servitevi come vi pare e piace.

Non siamo ancora arrivati, ed abbiamo anzi molto cammino da fare per giungere ai capitoli relativi alle costruzioni ferroviarie, ma già il solo blasono che si è trovato stampato sopra un titolo *strade ferrate* ci ha trattenuto per due giorni.

Io per altro ho bisogno di richiamare l'attenzione della Camera sopra alcune considerazioni che riguardano più particolarmente la Commissione del bilancio.

Ho sentito parecchie interrogazioni e raccomandazioni fatte al ministro. Ma di queste non ve ne è che una, la quale possa interessare direttamente la Commissione del bilancio, ed è la questione sul materiale mobile delle ferrovie dell'Alta Italia. È naturale che il Parlamento abbia il diritto di domandar conto alla Commissione del bilancio, se nell'occuparsi di quest'ampia questione, che riguarda il servizio ferroviario e le nuove costruzioni non siasi più particolarmente rivolta la sua attenzione sopra questa questione che oggi agita, per così dire, le popolazioni dell'Italia superiore.

Io avrei desiderato, che tale questione si fosse fatta ai capitoli relativi, che sono 141 e 142, i quali riguardano le nuove costruzioni. Ricorderò infatti alla Camera, che nella legge del 29 luglio 1879,

negli articoli 24 e 25, dove si è stabilita la somma di 1,260,000 lire per le nuove costruzioni, si è detto che tutti i lavori, compresi quelli delle ferrovie già in costruzione, quelle delle ferrovie in esercizio, i quali importano aumento di capitale, tutti questi lavori dovevano esser compiuti con la somma dei 60 milioni all'anno. Ed è perciò che nei capitoli 141 e 142 trovansi stanziati delle somme pel materiale mobile per le ferrovie dell'Alta Italia e delle Calabro-Sicule.

Ma, o signori, la Commissione del bilancio non si è arrestata allo stanziamento. Essa aveva il debito di verificare se realmente a questi imponenti reclami che venivano dall'Italia superiore, e da centri importantissimi come Genova, di cui ha parlato l'onorevole Berio, si fosse provveduto per parte del Governo.

La Sotto-Commissione del bilancio non ha creduto di addurre allegati speciali per tale questione, giacchè, voi lo sapete, questi allegati spesso non rischiarano le discussioni parlamentari, e in alcuni casi riescono assai più utili le orali spiegazioni.

Io ho avuto cura d'informarmi del vero stato della controversia fra il Consiglio di amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia e la direzione dell'esercizio, ed ho trovato che finora le ferrovie dell'Alta Italia col loro Consiglio di amministrazione non hanno domandato che circa 6 milioni di spesa per supplemento al materiale mobile. Questi 6 milioni sono stati dati in parte nei bilanci degli anni scorsi, e particolarmente su quello del 1878 e 1879; e gli altri poi si danno nel bilancio in discussione. Fatti i calcoli fra le richieste del Consiglio di amministrazione e gli stanziamenti del bilancio, noi veniamo ad acquistare il convincimento che v'è piuttosto un avanzo nelle cifre delle richieste, anzichè una deficienza. Io non sono in grado di conoscere quali possono essere i reali bisogni in tanta divergenza di opinioni, ma qui si arresta il compito della Commissione del bilancio, ed essa vi ha adempiuto, e contro di essa adunque non vi sono su ciò rimproveri a fare.

Per quanto poi si riferisce alle questioni dell'esercizio, del personale dell'amministrazione, questo riguarda più particolarmente il Governo. Ma io non posso fare a meno di richiamare l'attenzione della Camera sopra alcune considerazioni che derivano da ciò che abbiamo rilevato dai diversi oratori che si sono intrattenuti in particolar modo su tale questione dell'amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia.

Non affermerò se realmente questo esperimento in cui si trovano le ferrovie dell'Alta Italia debba

SESSIONE DEL 1880 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 24 FEBBRAIO 1880

o non debba oggi, allo stato delle cose, far decidere la grave controversia dell'esercizio governativo e dell'esercizio privato.

Un fatto per altro è indubitato, ed è questo: che si è osservata una mancanza di controllo efficace e che tra la direzione amministrativa e la direzione dell'esercizio si è creato un fatale antagonismo. Ed è l'antagonismo che ha prodotto i gravi inconvenienti.

Or non è la prima volta che appunto nelle amministrazioni governative si creano queste rivalità, le quali poi producono un incaglio nei pubblici servizi. Quindi io aspetto con fiducia i lavori della Commissione d'inchiesta, e i risultamenti che il Governo ci vorrà dare intorno ai risultamenti utili di questo periodo di servizio governativo, per decidere se siasi avuto ragione dall'una o dall'altra parte della Camera, e vi sia maggior garanzia a far esercitare le ferrovie da una società privata col controllo del Governo, oppure dagli impiegati esclusivi dello Stato, i quali dovrebbero controllare se stessi.

Io, o signori, ho sentito a dire dall'onorevole Sambuy che nelle ferrovie dell'Alta Italia si attende molto a fare delle economie. E senza dubbio se la sua osservazione fosse esatta, avrebbe ragione di lamentarsi. Ma dai documenti che la Commissione del bilancio ha avuto presenti per parte del Governo, non risulta ciò.

Risulta in quella vece che paragonati gli introiti e gli esiti noi abbiamo circa 36 milioni netti previsti per l'anno corrente dall'esercizio dell'Alta Italia. E che inoltre alcune somme le quali prima erano iscritte a carico del bilancio, perchè ritenute necessarie per lavori in aumento di capitale, per effetto di una sorveglianza maggiore del Governo essendosi verificato che si trattava invece di cifre che devono essere a carico dell'esercizio, esse sono state sottratte alle spese di costruzione, a quelle spese che importano un aumento di capitale. Tali somme perciò sono state riversate tra le spese dell'esercizio.

E siccome, signori, tutto ciò che si riversa nelle spese dell'esercizio produce aumento di mezzi per migliorare l'esercizio, ciò importa che non è, per quanto mi consti, esatto quello che ha detto l'onorevole Di Sambuy: che a furia di fare economie i servizi vengano ad essere danneggiati.

Invece (diciamo quel che mi sembra più reale), sarà come dice l'onorevole Lugli, che non si sono date delle gratificazioni a tempo, o si sono tolti degli utili che gli impiegati avevano prima, ovvero quello che dice gran parte dei miei amici di questo lato della Camera dell'esercizio governativo, si voglia o no, l'applichi la Destra o la Sinistra, quando un sistema è cattivo, non può non riuscire cattivo

nelle sue applicazioni. E allora, o signori, ne conchiuderemo che sia d'uopo di studiare più accuratamente il problema.

Coloro i quali sono persuasi che otterremo dei maggiori risultati dall'esercizio sociale, avranno tanto patriottismo d'aspettare che questi studi si compiano con la sicurezza dell'esperienza. E quelli poi che sono convinti del contrario, non diranno, come mi pare d'aver oggi sentito, che la Sinistra ha scelto un personale di suo gusto e che è stato appunto questo personale che ha rotto le uova nel paniere all'esperienza dell'esercizio governativo.

Ho detto, o signori, che non si è fatta la discussione generale a suo tempo e luogo, e si sono aspettate, per farla, le strade ferrate. Io perciò mi permetterò di sorvolare sulle diverse raccomandazioni fatte al Governo e che riguardano direttamente o indirettamente le ferrovie.

L'onorevole Luzzatti ha richiamato l'attenzione del Governo sopra una delle questioni più gravi ed importanti della materia ferroviaria; la questione delle tariffe: tariffe internazionali, tariffe di transito, tariffe per servizio cumulativo.

Egli, per altro, ha fatto giustizia alla Commissione del bilancio, perchè è questo un argomento non mai sottoposto al suo studio, e di cui perciò non si è fatta mai discussione nel Parlamento. Ma io avrei colpa di tacermi, come relatore della Commissione del bilancio, se non credessi di rendermi interprete, almeno della maggior parte de' miei colleghi, nel ritenere che l'onorevole Luzzatti ha altamente ragione quando crede che l'argomento sia troppo importante per essere sottratto al sindacato del Parlamento.

Dirò anzi che, avendo percorso qualche verbale delle sedute della Commissione d'inchiesta sulle ferrovie, mi sono convinto che questa è oggi una delle questioni che han bisogno di una soluzione rapida e sollecita, anche pel commercio nazionale interno. Infatti è un quesito che è stato spesso sottoposto, ed è nel questionario della Commissione d'inchiesta sulle ferrovie, quello dell'unità o pluralità delle tariffe nelle diverse ferrovie del regno.

Certo che noi tutti desideriamo che la tariffa ferroviaria sia unificata; giacchè, o signori, è un controsenso che dall'una parte e dall'altra d'Italia vi debbano essere tariffe diverse. Ma io ricorderò a coloro i quali hanno studiato questa materia (e l'onorevole Luzzatti ne è maestro), che anche tale questione offre delle difficoltà immense, le quali si riferiscono al maggiore o minore prodotto delle ferrovie; al maggiore o minore costo dei treni-chilometro, e così di seguito.

È un problema perciò collettivo che l'onorevole

SESSIONE DEL 1880 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 24 FEBBRAIO 1880

Luzzatti, a mio modo di vedere, ha fatto bene per la prima volta a porre dinnanzi alla Camera, affinché essa si compenetri di questa grande necessità del nostro commercio, e dell'industria ferroviaria, e sia soddisfatta nell'interesse del paese. Anche per questa parte noi dobbiamo aspettare i risultamenti della Commissione per l'inchiesta ferroviaria, la quale se ne occupa con proposito speciale.

Sorveglianza per le ferrovie! Ho detto che queste sono questioni che riguardano il Governo; ma il Parlamento ha il diritto di portarvi sopra la sua attenzione. Abbiamo sentito delle geremiadi contro l'esercizio delle Meridionali, delle Calabro-Sicule, e via discorrendo. L'onorevole Vollaro ci ha narrato ch'egli è stato per parecchie ore tenuto al freddo in un vagone sulla linea Foggia-Napoli.

L'onorevole Del Giudice ci ha raccontato ch'è arrivato assai tardi in famiglia o ha cenato tardi (*Si ride*); ha narrato anche altri aneddoti particolari, che certamente sono deplorabili. Più deplorabile di tutti è il fatto dell'onorevole Vollaro. Un uomo che ha il suo sangue caldo e la sua vivacità meridionale, ed è tenuto 24 ore nel ghiaccio, deve aver provato una pena che si può immaginare, ma ch'è difficile poter descrivere.

VOLLARO. Chiedo di parlare per un fatto personale.

INDELLI, *relatore*. Io peraltro debbo far osservare che una delle raccomandazioni che la Commissione del bilancio ha fatto al Ministero è quella appunto relativa ai treni-chilometri. Non bisogna esclusivamente (e questo lo dico all'onorevole Del Giudice, mio amico), non bisogna esclusivamente preoccuparsi della celerità maggiore o minore dei treni. La questione degli orari è collettiva, ed è una questione grave, perchè decide della possibilità dell'esercizio d'una ferrovia.

Ora, signori, intendiamoci una volta; in Italia, l'ho sentito più volte da uomini competenti, noi abbiamo degli orari troppo ricchi e lussuosi. Gli orari nostri sono fatti assai a comodo dei viaggiatori, ma poco a comodo delle finanze e delle merci. E su di ciò la Commissione del bilancio non ha mancato di richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro. Io ritengo che noi, i quali ci spingiamo su quella via arditissima che è stata oggi ricordata, della spesa di circa 1,300,000,000 di lire di nuove costruzioni votate dalla legge 29 luglio 1879, dobbiamo seriamente pensare al modo di esercitare queste ferrovie, perchè riescano proficue all'industria nazionale.

Io fo plauso alle osservazioni fatte al Governo per migliorare l'esercizio, dove esso offre dei gravi inconvenienti, ma non posso fare a meno di racco-

mandargli al tempo stesso, che l'esercizio delle ferrovie sia fatto nell'interesse della produzione nazionale e non semplicemente dei viaggiatori, vale a dire che sia studiata la questione che è stata posta con una frase un po' oscura invero, ma che tutti coloro che si occupano di questioni ferroviarie comprendono, la questione, cioè del *treno-chilometro*. La quale significa che le ferrovie rendano per chilometro la loro spesa, per non avventurarsi in una grande intrapresa, che finisca poi per riuscire a carico e non a vantaggio dell'economia nazionale.

Detto ciò, o signori, mi riservo di rispondere particolarmente alle osservazioni che saranno fatte sui diversi capitoli.

Io non ho fatto che rispondere alle idee generali che si sono svolte in questa discussione, e perchè non sono stati fatti appunti alla Commissione del bilancio, non ho creduto di parlare specialmente sulle osservazioni di alcuno. Io ho creduto mio debito di esprimere la mie idee e quelle di alcuni miei colleghi intorno alle questioni generali che sono state sollevate tanto relativamente allo esercizio ferroviario, quanto relativamente al materiale mobile che, come voi sapete, è oggi la questione più importante che si riferisce alle ferrovie dell'Alta Italia.

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

VOLLARO. L'onorevole relatore del bilancio dei lavori pubblici, nel parlare delle osservazioni svolte in questa parte della Camera, cioè da me e dal mio onorevole amico Giacomo Del Giudice, sull'esercizio ferroviario, ha trovato che il mio onorevole amico si era lagnato d'aver cenato tardi...

DEL GIUDICE. Domando di parlare.

VOLLARO... ed ha attaccato un pochino anche me, che, col mio temperamento meridionale, sono stato costretto a rimanere per 24 ore nel ghiaccio. Io non so se i nervi dell'onorevole relatore del bilancio siano uguali ai miei; se egli sia nato al polo, mentre io sia nato al Sudan. Io credo che egli non desiderava punto che io vi rimanessi agghiacciato. Egli ha appuntato noi d'aver fatto una corsa d'asino. Ebbene d'una cosa non mi dispiace. Egli ha parlato l'ultimo, ed è a lui che tocca il premio. (*ilarità generale*) Se l'abbia.

INDELLI, *relatore*. Domando di parlare per fatto personale.

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

INDELLI, *relatore*. L'onorevole Vollaro ha giustificato quello che io aveva detto. Per lui ci vorrebbe una nuova cura di ghiaccio. (*Oh! oh! — Rumori*)

PRESIDENTE. Domani alle due...

 SESSIONE DEL 1880 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 24 FEBBRAIO 1880

DEL GIUDICE. Io ho chiesto di parlare.

PRESIDENTE. Per che cosa?

DEL GIUDICE. Io non era nell'Aula quando l'onorevole relatore ha parlato; ma secondo quello che mi hanno riferito egli ha cercato di mettere in burletta le lagnanze che io aveva fatte. (*Rumori*)

PRESIDENTE. Scusi; non si mette in burletta nessuno in Parlamento.

DEL GIUDICE. Se ciò è esatto io non ho che ad esprimere la mia meraviglia che sia stato proprio l'onorevole Indelli a farlo.

FILÌ ASTOLFONE. Domando di parlare. (*Rumori*)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

FILÌ-ASTOLFONE. Siccome anch'io sono uno di quelli che han fatto le stesse lagnanze ed al quale potrebbbero riflettere le poco lusinghiere allusioni del relatore, così dirò all'onorevole Indelli che, se egli ha la rara fortuna di muoversi su le ferrovie senza i deplorati inconvenienti, lo invidio, ed aggiungerò tanto meglio per lui!

INDELLI, relatore. All'onorevole Del Giudice io non ho fatto altro che dirgli che bisognava usare un po' di moderazione circa questi lamenti sulla sorveglianza delle ferrovie, giacchè spesso avvengono degli inconvenienti. E siccome l'onorevole Del Giudice sa quanto io lo stimi e quanto io gli sia amico, dee pur sapere che non ho fatto che una cellia. Quanto poi all'onorevole Filì che scivola nel mezzo della questione, io non l'ho nominato. Io, proprio, dell'onorevole Filì non mi sono ricordato;

per conseguenza, non capisco su che l'onorevole Filì ha avuto occasione di prender la parola.

PRESIDENTE. Domani, alle 2, seduta pubblica.

La seduta è levata alle 6.

Ordine del giorno per la tornata di domani:

1° Discussione del progetto di legge per l'esercizio provvisorio dei bilanci dell'entrata e della spesa del 1880 durante il mese di marzo;

2° Seguito della discussione del bilancio di prima previsione pel 1880 del Ministero dei lavori pubblici;

3° Discussione dei bilanci di prima previsione pel 1880 dei Ministeri:

di agricoltura e commercio;

del Tesoro;

delle finanze (spesa);

dell'interno;

degli affari esteri.

Discussione dei progetti di legge:

4° Disposizioni relative alle decime ed altre prestazioni fondiari;

5° Riordinamento dell'arma dei carabinieri;

6° Riforma della legge elettorale politica.

Prof. AVV. LUIGI RAVANI

Capo dell'ufficio di revisione.

Roma, 1880 — Tip. Eredi Botta.

