

CCXLII.

TORNATA DI GIOVEDÌ 13 MARZO 1884

PRESIDENZA DEL VICE-PRESIDENTE SPANTIGATI.

SOMMARIO. *Commemorazione funebre del deputato Massari — Discorsi del presidente della Camera, del ministro degli affari esteri, dei deputati Spaventa, Seismit-Doda, Mordini, Biancheri, Varè, Cairoli, Finzi, Fazio Enrico, Franceschini, Lazzaro, Melodia, Torrigiani, Nicotera e Mangano. = È dichiarato vacante un seggio nel 2° collegio di Perugia. = È data lettura di una interrogazione del deputato Dotto de Dauli intorno alle misure più convenienti da adottarsi, affinché non si abbia a lamentare una recrudescenza nella tratta degli schiavi sulla costa orientale d'Africa, dopo il proclama e la condotta di Gordon nel Sudan — Il ministro degli affari esteri si riserva di rispondere. = È data altresì lettura di una interrogazione del deputato Panattoni intorno alle convenzioni a tutela della proprietà intellettuale — Il ministro di agricoltura e commercio si riserva di rispondere. = È pure comunicata un'altra interrogazione del deputato Ferrari Ettore circa la rimozione di una lapide commemorativa a Garibaldi in Foligno. = Sono proclamati eletti deputati l'onorevole Barsanti Olinto del 4° collegio di Firenze e l'onorevole Sineo Emilio del 3° collegio di Torino. = Seguito della discussione del disegno di legge: Spese in conto capitale per l'esercizio delle strade ferrate di proprietà dello Stato — Parlano i deputati Ruspoli, Bianchi, il ministro dei lavori pubblici ed i deputati Cavalletto e Gabelli. = Il presidente proclama l'esito della votazione a scrutinio segreto sul disegno di legge per derivazione delle acque pubbliche. = Il presidente annuncia che domani alle ore 4 sarà fatto il trasporto della salma dell'onorevole Massari.*

La seduta comincia alle ore 2 20 pomeridiane.

Capponi, segretario. Dà lettura del processo verbale della tornata precedente, che è approvato.

Commemorazione funebre del deputato Giuseppe Massari.

Presidente. Onorevoli colleghi! — Coll'animo profondamente commosso debbo annunziarvi un altro lutto nostro e del paese. La notte scorsa passò di vita, dopo lunghe sofferenze, Giuseppe Massari. È un altro soldato della patria, che scompare. Che Dio conservi all'Italia quelli che

rimangono oramai troppo scarsi, della nobile falange! (*Benissimo!*)

Giuseppe Massari nacque nel 1821 in Bari, ed a lui toccò l'onore di partire esule dalla patria, prima ancora di aver raggiunto i 18 anni. Nel 1839, sospetto di cospirazione, lasciava Napoli per benevolo avviso, e riparava in Francia. Là, nel consorzio dei grandi esuli nostri, di Terenzio Mamiani, di Guglielmo Pepe e di Pier Silvestro Leopardi, egli ritemperò l'animo alle fonti più vive e più nobili del liberalismo italiano.

Entrato in familiarità con Vincenzo Gioberti, egli fu uno dei più felici propagatori del pensiero di quel grande filosofo potente scrittore che,

ravvivando lo splendore dell'antica civiltà italiana, richiamava la generazione nuova a nuovi doveri verso la patria. L'autore del "Primato italiano", e del "Gesuita moderno", nel suo "Rinnovamento", dedicò parole di così entusiastico affetto a Giuseppe Massari, che nessuno avrebbe di più potuto desiderare.

Nel 1846 venne nella mia Torino, chiamato da Giuseppe Pomba a collaborare ad un periodico, che nella modesta forma di giornale illustrato, intendeva all'opera medesima a cui si era dedicato un altro valente uomo di quelle contrade, Lorenzo Valerio, il quale nelle *Lettere di famiglia*, nella trattazione di argomenti letterari, sola concessione permessa dalla politica di quei tempi, diffondeva i principii di libertà.

Ei io debbo qui ricordare, onorevoli colleghi, tal fatto, del quale Giuseppe Massari amava parlare con grande compiacimento. Egli fu, insieme con Giuseppe Cornero e con Carlo Pollati, lo scrittore dell'indirizzo nel quale i componenti dell'associazione agraria, radunata in congresso a Casale, presentarono i voti del Piemonte a Re Carlo Alberto, perchè iniziasse la riforma civile e politica del paese.

Quell'indirizzo fu occasione al Re Carlo Alberto di scrivere la nota lettera al conte di Casaghetto, nella quale prometteva che si sarebbe recato, insieme con i suoi figli, alla testa della impresa nazionale (*Bravo!*)

Nel 1848 Giuseppe Massari era mandato al Parlamento napoletano nelle prime elezioni della città natia. Gli veniva dipoi riconfermato il mandato quando, sciolto il primo Parlamento, i comizi del luglio di quell'anno confermarono il mandato legislativo a tutti quanti i componenti della disciolta legislatura. Era in Napoli nel marzo 1849, la vigilia del giorno in cui Silvio Spaventa veniva arrestato dalla polizia borbonica per essere poi dannato a quegli orrori di pene che voi sapete; e fu Silvio Spaventa, che consigliò Giuseppe Massari a riparare a bordo di un bastimento inglese.

Vi riparò. L'onore di ospitarlo toccò dapprima alla gentile Toscana; poi passò in Piemonte, in mezzo a tutta quella schiera di esuli, i quali portarono là tanto splendore d'ingegno e tanta altezza di patriottismo. E là collaborò insieme con gli uomini, i quali, dirigendo il movimento nazionale, condussero al desiderato porto la fortuna d'Italia.

Giuseppe Massari entrava nel primo Parlamento italiano nella VII Legislatura. D'allora in poi egli fu sempre deputato, salvo un intervallo di breve durata, nel quale se la vivacità delle pas-

sioni politiche lo tenne un momento lontano da noi, non fu se non per far sentire più vivo il desiderio di riaverlo compagno. (*Bene! Bravo!*)

Egli fu per cinque Legislature eletto segretario della Presidenza della Camera, circondato dalla benevolenza di tutti i suoi colleghi, e dall'affetto ed amicizia dei deputati di ogni parte della Camera.

Giuseppe Massari ebbe vita infaticata. Nei tempi oscuri e difficili della preparazione del risorgimento nazionale egli, nel nobile apostolato della stampa, propugnò indefesso le ragioni d'Italia a diventare nazione e, raggiunto il grande intento, non cessò poi di promuovere ogni più alto interesse italiano. (*Be.issimo!*)

Egredi colleghi, io ho appena bisogno di rammentarvi come da continuo faticoso lavoro, egli ritraesse il pane quotidiano.

Nella vivacità delle nostre contese qualche volta il rimpianto collega nostro ebbe vivace e focosa, quasi iracunda la parola; ma la vivacità della parola che ritraeva della energia dei convincimenti, nascondeva l'animo gentile e nobile; e niuno più di lui ebbe devote amicizie, come niuno più di lui fu nelle amicizie fedele e costante.

Giuseppe Massari tenne ad onore di essere quasi il cronista della storia del nostro nazionale risorgimento. Negli studii consacrati alla vita di Vincenzo Gioberti, nella biografia di Camillo Cavour, nel libro dedicato ad Alfonso Lamarmora, nelle commemorazioni così nobili e patriottiche da lui fatte di Bettino Ricasoli, e da ultimo, di Giovanni Lanza, e soprattutto nella vita da lui scritta del Re Vittorio Emanuele, preparò gli elementi per la storia della nostra indipendenza.

Chi assumerà fra noi il nobile ufficio di scrivere la storia del nostro risorgimento, nel consacrare alla riconoscenza dei posteri i nomi dei grandi uomini, i quali dedicarono la loro vita a quella grande impresa, non dimenticherà certo di registrare il nome modesto di quello che fu loro costante cooperatore, il nome di Giuseppe Massari.

La religione delle memorie, egregi colleghi, è la guarentigia e l'attestazione la più viva e la più nobile della civiltà di un popolo; ed oggi l'Italia, la quale si raccoglie con lutto intorno a questa nuova tomba che si dischiude, nel rimpianto che consacra alla memoria di questo illustre suo figlio, attesta che essa era degna dell'altezza de' suoi nuovi destini.

Io, egregi colleghi, mi farò interprete presso la famiglia del nostro rimpianto amico e collega di

quei sentimenti che vi ho espressi, sicuro di rappresentare il sentimento generale dell'animo vostro. (*Vive approvazioni*)

Mancini, ministro degli affari esteri. Onorevoli colleghi, col cuore lacerato dal dolore, aggiungo la mia mesta parola alla commovente commemorazione fatta dal nostro egregio presidente; la quale certamente susciterà una gara di compianto fra i colleghi di tutte le parti di questa Camera.

Tributando le onoranze di meritata lode alla memoria di Giuseppe Massari, io non adempio solamente a un doloroso dovere a nome del Governo, e per espresso incarico di ciascuno dei miei colleghi; ma piango altresì nel segreto di un animo profondamente commosso la scomparsa del mio vecchio amico, del mio compagno di esilio, di speranze, di combattimento contro l'oppressione della nostra comune provincia natale, del compagno della più antica forse e costante invocazione dell'unità dell'Italia sotto lo scettro costituzionale del gran Re Vittorio Emanuele, e dei suoi augusti successori.

La vita intera di Giuseppe Massari, voi ben lo sapete, fu un continuo apostolato con gli scritti, coll'opera, coll'abnegazione del sacrificio, a pro della patria.

Cittadino, scrittore, rappresentante della nazione nel Parlamento, egli non ismentì mai la sua fede, non venne mai meno al suo perenne e mirabile disinteresse. Il suo primo titolo di orgoglio si è che, mentre ebbe parte a tutti gli avvenimenti del nostro nazionale risorgimento, mentre i suoi più intimi amici si succedettero al potere, il nostro collega, diciamo a sua gloria, muore povero, poverissimo. (*Senso*)

L'Italia perde in Giuseppe Massari uno dei più insigni patrioti, dei più liberali ed onesti scrittori, una delle anime più nobili e pure, uno dei promotori e narratori più ferventi ed entusiasti del nazionale risorgimento, della unità della patria, dalla eroica Dinastia che fu auspice e duce della miracolosa impresa.

Possa la nuova generazione ispirarsi a così raro esempio di civili virtù; e la patria nostra, rendendo alla memoria dell'estinto alte e speciali onoranze, desterà negli animi dei superstiti la brama di imitarle.

Perchè le nazioni risorgano, o signori, possono bastare il coraggio ed il disprezzo della vita. Perchè esse si conservino, e poggino a maggiore altezza e gloria, si richiede molto di più; debbono divenire consuetudine e tradizione ne' buoni cittadini il disprezzo dei godimenti materiali e dell'interesse personale, la educazione al sacrificio,

al lavoro, alla religione del dovere, l'aspirazione ad un ideale sempre più alto di generose virtù.

Auguriamo all'Italia nostra questo fecondo avvenire, e le augureremo felicità e grandezza. (*Bravo! Benissimo!*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Spaventa.

Spaventa. (*Segni d'attenzione*) Amico di Giuseppe Massari da quasi 40 anni, il dolore interno che provo per la sua morte non mi permette di farne l'elogio. Tutto quello che egli fu, v'è stato detto già dal nostro presidente e dal ministro degli affari esteri, i quali hanno parlato di lui e ne hanno lodato l'ingegno, il patriottismo, il disinteresse ed il nobile carattere. La memoria di queste virtù non perirà. Ma, o signori, v'era in lui qualche cosa che veramente non morirà, come non morirà questa Camera, con cui egli era immediato, e se ne riteneva essenzialmente una parte. La realtà più intrinseca del suo essere, il suo valore, l'interesse unico della sua vita era, più che se stesso, il deputato; il deputato come egli lo concepiva, rappresentante di un grande e libero paese, del quale curasse e facesse valere gli interessi con la saggezza, l'abnegazione e la costanza del carattere. Il Parlamento, o signori, era la esistenza di Giuseppe Massari; e l'aspirazione verso questa istituzione fu, si può dire, lo impulso e la regola di tutta la sua vita; "cagion diletta d'infiniti affanni." Egli fu quindi unitario da giovanissimo e liberale sempre. Concepiva la libertà come la ragione, e fu in tutta la sua vita essenzialmente uomo temperatissimo.

Concepiva la Patria non come una società passeggera e nata ieri, ma come l'unità di tutta la nostra storia, indispensabile all'Europa, e conscia dei suoi grandi doveri verso di essa e verso la civiltà. (*Bravo!*)

Tutto ciò che era grande lo affascinava e ne fece un suo adoratore.

Fu amico quindi dei nostri più grandi uomini o degli uomini più eminenti che vi furono nel periodo in cui egli ha vissuto: il Gioberti, il Cavour, il Ricasoli, il Lamarmora, l'ebbero caro ed egli ebbe per essi la più devota amicizia.

Vittorio Emanuele, il quale riassumeva tutti questi uomini a suo modo, nella sua individualità di soldato e di re, fu l'idolo del cuore di Giuseppe Massari. (*Bravo!*)

Ed egli fu scrittore colto ed ornato della vita di tutti questi uomini, che tanto amò. La memoria di loro s'intreccia col nome di Giuseppe Massari, e i posteri, o signori, non ricorderanno gli uni senza ricordare l'altro. (*Bene!*)

Questa è la vita pubblica di Giuseppe Massari; ma v'era in lui qualcos'altra che tutti indovinano e pochi forse conoscono. L'onorevole ministro degli affari esteri ha reso omaggio al disinteresse, all'abnegazione unica più che rara del nostro collega: ma io posso qui portarmi testimonio di un tratto della sua vita, veramente degno di passare in esempio alle generazioni future.

Voi sapete, o signori, che Giuseppe Massari non fu favorevole alla legge che aboliva in Roma le corporazioni religiose. La franchezza e sincerità del suo carattere era tale, fin d'allora, innanzi ai nostri occhi, che non vi fu di certo alcuno di noi che non si chinasse innanzi a quella convinzione. Ma, quando la legge era fatta e si trattava di applicarla, importava molto al Governo del Re di quel tempo, che questa applicazione fosse condotta con una grande prudenza e con forme che non esprimessero la minima animosità contro lo stato degli individui, che da quella legge erano colpiti.

Tutti sapevano le condizioni economiche del nostro amico. Ora dovendosi costituire la Giunta liquidatrice dell'asse ecclesiastico di Roma, composta di tre membri pei quali era stabilito una remunerazione notevole, io credetti che Giuseppe Massari potesse essere uno dei membri di quella Giunta e gli proposi di farne parte, come uomo che mi pareva attissimo a disimpegnare quell'ufficio in conformità della politica del Governo, ed ancora perchè quello ufficio era conciliabile, secondo le leggi d'allora, con la sua qualità di deputato. Ebbene, o signori, Giuseppe Massari, benchè, come ho detto, in condizioni economiche tutt'altro che soddisfacenti, mi rispose: no, non posso, ho votato contro la legge, e non posso concorrere alla sua esecuzione, neppure nello scopo di attenuarne le conseguenze.

Io ho creduto mio obbligo di raccontare oggi questo fatto alla Camera come l'omaggio più schietto e semplice che io possa rendere alla memoria del nostro amico.

Voi l'avete lodato per tutto quello che si sapeva, ma di lui veramente può dirsi:

« Se il mondo sapesse il cor ch'egli ebbe
« Assai lo loda, e più lo loderebbe. »

(*Vivissimi segni d'approvazione.*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Seismit-Doda.

Seismit-Doda. Egregi colleghi, testè il nostro presidente ebbe a dire che nessuno ispirò amicizie più profonde dell'onorevole Massari, e che nessuno le tenne più sacre.

Io sorgo a parlare profondamente commosso. Altri più autorevoli di me potranno esprimere il sentimento di cordoglio vivissimo che anche da questo lato della Camera oggi si prova, come da tutti gli altri; ma io ho obbedito ad un impulso prepotente del cuore accorrendo fra i primi ad iscrivermi per tributare un omaggio alla memoria di Giuseppe Massari.

Noi ci siamo incontrati la prima volta, Giuseppe Massari ed io, sulla dura via dell'esiglio, quando correvano giorni ben tristi per la libertà della patria dopo lotte gloriose.

Fu nel 1850, a Torino, e colà diventammo amici, e quest'amicizia che durava da 33 anni non si è mai smentita una sol volta, mai, nemmeno attraverso le tempeste della vita politica. Divisi quà dentro in quest'Aula, nei voti, ci unì sempre il ricordo dell'esilio comune, la reciproca stima, il ricordo delle sofferenze, da entrambi durate per l'alto scopo dell'unità e dell'indipendenza d'Italia.

La politica ci divise, ma ci unì il patriottismo, il sentimento del dovere e il culto delle grandi memorie.

Giuseppe Massari non ismentì mai questi sentimenti; e pochi possono più di me attestare quanto nei confidenziali colloqui, egli palesasse profonda la commozione della gioia pei lieti giorni a cui l'Italia è arrivata. Giuseppe Massari era, oltrechè un grande patriota, quale lo descrissero gli oratori che mi hanno preceduto e specialmente l'onorevole presidente della Camera e l'onorevole ministro degli esteri, oltrechè un grande patriota, era un nobile cuore e un grande carattere. Io lo vidi nell'esilio lottare giorno per giorno, contro le più grandi strettezze, mai pentito di doverle subire, guadagnandosi il pane scrivendo libri e giornali, mentre pur governavano gli amici suoi, che tutti sarebbero stati fieri di valersi del suo patriottismo e del suo forte ingegno nei pubblici uffici. Egli non chiese, non accettò mai nulla per sè. Questo, per un uomo dell'ingegno e del patriottismo di Giuseppe Massari, è il più alto elogio che si possa rendere alla sua memoria.

In me, nell'amico suo, testimonio per lunghi anni della sua vita privata, benchè di lui avversario politico, egli versava sovente le amarezze del cuor suo, quando doveva affrontarle; e ricordo con mesta riconoscenza che quando un fiero morbo minacciava, or sono due anni, i miei giorni fu egli tra i primi e dei più solleciti a confortarmi della sua amicizia.

Ho quindi oggi creduto mio debito, non solo come collega alla Camera, ma come amico, come

patriota e come suo compagno d'esilio, di rendere fra i primi un omaggio in questa Camera a quella cara memoria. (*Bravo! Bravissimo!*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Mordini.

Mordini. Pronunzio anch'io una parola di profondo cordoglio e di vivissimo compianto per la morte di Giuseppe Massari. Le sue rare virtù così pubbliche che private non possono non rendere amarissima la sua perdita a tutta la Camera, a tutto il paese.

Ad un ingegno pronto e vivace Giuseppe Massari accoppiava una bella ed ornata parola, accoppiava anche un naturale cortese, affabile, buono, modesto, un cuore generoso, una costanza indomita nella fede ai destini della patria, anche quando più inferiva nella sua regione nativa la tirannide Borbonica, e quando nel più fitto buio pareva si avvolgessero le sorti italiane; ma esso non ne disperò mai.

Giuseppe Massari fu uomo di così singolare virtù che lunga ed eloquente orazione (ed io non sono da tanto) si richiederebbe per commemorare in esso l'impavido proscritto patriota, l'insigne letterato, l'intemerato cittadino, l'eloquente deputato.

Giuseppe Massari lasciò dietro sè una preziosa eredità di affetti. Io credo che il suo più bello elogio si possa compendiare in questo: che il suo alto patriottismo fu, nel senso più assoluto della parola, disinteressato. Questo disinteresse egli spiegò sempre in tutte le circostanze della sua vita.

Esso amò l'Italia per l'Italia. L'Italia fu per lui tutto; la sua persona nulla. Chè nessun calcolo personale entrò mai nello sue vedute.

Morì, qual visse, in una sublime povertà; ma circondato dalla stima, dalla reverenza e dalle più vive simpatie di tutti i suoi colleghi, senza distinzione di partito, e del paese.

Ora io credo che avrò consenziente meco tutta la Camera nel pensare e nel ritenere che ovunque sia più vivo e più puro il culto della patria, ivi sarà sempre il nome di Giuseppe Massari onorato ed additato come immutabile esempio alle crescenti generazioni. (*Bene! Bene!*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Biancheri.

Biancheri. Mi associo con tutto l'animo ai sentimenti mesti e dolorosi che sono stati espressi dall'onorevole nostro presidente, dall'onorevole ministro degli affari esteri in nome del Governo e da tutti gli oratori che mi hanno preceduto.

Io compio un mesto e doloroso dovere, nel rendere tributo di amaro rimpianto alla cara memoria del defunto nostro collega Giuseppe Massari.

Chi egli sia stato, si è detto; e certamente da niuno di voi è ignorato.

Giuseppe Massari si era consacrato, fino dalla prima giovinezza, al culto della patria, allora, sventuratamente, lacera ed oppressa! Nei primi albori del nazionale risorgimento, ci fu tra i primi, tra i più caldi ed operosi per l'acquisto della libertà e della indipendenza nazionale.

Cacciato in bando, per le sue nobili aspirazioni; perseguitato dalla tirannide borbonica, egli riparò in Piemonte, ove ebbe onorato asilo, e testimonianze di alta stima, e relazioni amichevoli con le persone più illustri di quella nobile e generosa contrada.

Di poi egli trasse i suoi giorni in esilio; e là in mezzo a stenti ed a sofferenze d'ogni maniera, seppe serbare immacolata, pura e dignitosa una esistenza che non si alimentava d'altro che di sforzi consacrati al bene della patria italiana. Queste sue sofferenze, piacque a Dio che fossero felicemente coronate. E quando venne il giorno del riscatto e della unità della patria quel giorno fu salutato da Giuseppe Massari con quel trasporto, con quel fervore, con quell'entusiasmo, che spontaneo gli eruppe dall'animo; dacchè alla grande opera aveva consacrata tutta la sua vita, e l'ingegno, i dolori, le sofferenze, le speranze, le gioie.

Giuseppe Massari ne ebbe in guiderdone dalla sua provincia natale, di esser mandato a rappresentarla nel Parlamento italiano; al quale egli sempre appartenne, meno brevissime interruzioni.

Ed è qui in mezzo a noi, ove abbiamo meglio d'altri potuto conoscerlo ed apprezzarlo, è qui ove splendeva la bontà del suo animo, la rettitudine del suo carattere, l'affabilità sua onesta ed affettuosa; è qui, io ne sono certo, che sarà sempre serbata cara e venerata la sua memoria.

D'ingegno eletto, quanto d'animo ottimo, Giuseppe Massari, fu scrittore forbitissimo, come già disse l'egregio nostro presidente; e bene a ragione il Parlamento italiano poteva considerarlo come un'illustrazione nazionale. Della sua virtù io ho fede che sarà resa solenne testimonianza nel paese non appena la triste notizia della sua immatura perdita sarà conosciuta.

Giuseppe Massari visse moderatamente del frutto del suo quotidiano lavoro: patì nobilmente stenti e travagli. Quando il lavoro si sentì venir

meno, sostenne dignitosamente la lotta, imponendosi privazioni.

Egli era stato in particolare dimestichezza con illustri personaggi italiani e stranieri. Visse nell'intima fiducia di Vincenzo Gioberti, ed ottenne l'amicizia particolare di Camillo Cavour, di Alfonso Lamarmora, e di Bettino Ricasoli. Era stato chiamato ad importanti uffici dalle sue relazioni e da lunghi servizi resi al paese; egli non ne trasse mai beneficio di alcuna maniera. Egli mai domandò nulla per sè, e spesso chiedeva per altri. Ond'è che niuno elogio più degno può farsi di lui se non col dire che dopo una sì lunga e brillante carriera, egli morì povero; e dopo una travagliata esistenza attraverso tempestose vicende, e nonostante le inevitabili passioni politiche, egli si è estinto nella sicurezza e col conforto di non avere un nemico.

Rendo anche una volta alla sua memoria diletta un tributo sincero di amaro rimpianto, tributo di cordoglio di un'antica e mai alterata amicizia, tributo che mi viene dal cuore.

Mando alle provincie meridionali la mia viva condoglianza per l'amara perdita di un così diletto figlio, e spero che la gioventù italiana, serbando sempre venerato ricordo di Giuseppe Massari, impari da lui con quanto affetto, con quanta devozione, con quanto disinteresse si serva la patria. (*Bravo! Bravissimo!*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Varè.

Varè. Dopo le tante autorevoli voci che si sono fatte sentire in quest'Aula nel medesimo senso, c'è ben poco a dire; non c'è che a ripetere. Pure io sento il bisogno di unire la debole mia voce a quella dei colleghi.

Bene ha detto l'egregio nostro presidente, incominciando l'annunzio funebre:

L'antica falange dei patrioti va diventando ogni giorno più scarsa.

Giuseppe Massari apparteneva a quella schiera che provò il proprio patriottismo prima del 1848, quando la patria era divisa, era avvilita, quando pochi generosi sentivano la speranza, mentre il desiderio di moltissimi non si era ancora mutato in volontà. Prima del 1848 il patriottismo voleva dire prospettiva di una vita piena di pericoli, operosa e disinteressata, prospettiva di nessuna soddisfazione personale, prospettiva di esilio, prospettiva di processi, prospettiva di condanne, prospettiva di povertà. E tale l'ebbe, e tale l'affrontò Giuseppe Massari, e tale egli la mantenne. La sua vita di patriotta operoso e disinteressato non solo cominciò coll'esilio e si mani-

festò nel modo accennato dall'egregio Spaventa; ma si manifestò anche nel nobile entusiasmo che egli aveva per tutti gli uomini eminenti, i quali potevano esser guida al movimento nazionale. Là dove la patria infelice poteva trovare un Achille, egli accettava la secondaria parte di Patroclo.

Egli faceva scomparire la personalità propria per farla tutta assorbire nell'uomo a cui consacrava le proprie forze. Aiutava sempre modesto e sempre costante, e solo pensava a far primeggiare la persona alla quale si era consacrato. Così alla venerata memoria di Guglielmo Pepe, a quella splendida di Vincenzo Gioberti, a quella non meno onorata di Antonio Rosauri, a quella illustre e immortale di Camillo Cavour, a quella del gran Re liberatore, a quella di Alfonso Lamarmora e di Bettino Ricasoli, per tutti egli era disposto a tributare l'opera sua, perchè potessero più facilmente arrivare al loro scopo.

E la vita operosa e disinteressata di Giuseppe Massari non lasciava l'opera sua quando questi illustri scomparivano dal mondo; ma si consacrava alla loro memoria come prima si era consacrato alla loro individualità e cercava di spigolare memorie in tutti gli avvenimenti per fare che la vita dei suoi deplorati amici servisse d'esempio alle generazioni future.

Giuseppe Massari non si limitò a consacrarsi alle amicizie degli illustri italiani, ma dove egli poteva cercare o dove sperava di trovare un amico all'Italia fra gli illustri stranieri, corse sempre a cercarne l'intimità e ad illustrarne i fatti per renderli sempre più utili al suo paese.

Quando il modesto scrittore, quando il povero cittadino entrò in Parlamento, egli, come ha detto l'egregio Spaventa, immedesimo sè stesso, con la Camera; e per 10 anni sul banco della Presidenza l'abbiamo visto farsi la molla più operosa dell'andamento degli affari della Camera, sempre facendo rifulgere gli altri e mettendo nell'ombra sè stesso, e sempre accettando incarichi anche i più incresciosi, purchè il Parlamento procedesse spedito nelle sue operazioni; purchè il Parlamento italiano nella storia dei Parlamenti europei, tenesse quel posto che gli appartiene. Scopo a cui collaborava forse molto più di quelli che avevano maggior nome di lui.

E qui, o signori, io mi fermo, perchè a questo omaggio che tributiamo alla memoria di Giuseppe Massari, sono ben lieto di vedere che parecchi di questa parte hanno voluto associarsi. Noi abbiamo sperimentato in Giuseppe Massari in quest'Aula un oppositore, un contraddittore operoso, costante, caloroso, in cui il calore voleva quasi parere intolle-

ranza, ma intolleranza non era. Ma noi che ci combatteavamo in quest'Aula, ci univamo nei corridoi; e trovavamo caldo amico Giuseppe Massari, come l'avevamo sperimentato valoroso avversario nell'Aula.

C'è da augurarsi che non solo il paese abbia dei cittadini tanto devoti, tanto operosi e tanto disinteressati quanto fu Giuseppe Massari, ma c'è da augurarsi ancora che il Parlamento abbia dei deputati, i quali insieme alla robustezza delle convinzioni, uniscano tanta disposizione a sentire la colleganza affettuosa. (*Benissimo!*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro degli affari esteri.

Manzini, ministro degli affari esteri. Chieggo venia alla Camera di dovere ancora per pochi istanti prendere a parlare.

L'onorevole presidente del Consiglio desidera che si sappia, che egli è vivamente rammaricato di non potere, pel suo stato di salute, unire qui personalmente la sua voce a quella di tanti oratori eloquenti ed affettuosi, che hanno consacrato la loro mesta parola alla memoria di Giuseppe Massari.

Nel tempo stesso credo interpretare il voto e il desiderio di tutta la Camera, sottomettendo alla sua approvazione la proposta, che i funerali del nostro illustre e compianto collega siano solennemente celebrati a spese dello Stato (*Vive approvazioni!*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Cairoli.

Cairoli. Dopo tanti eloquenti discorsi sarebbe superflua la mia parola, ma anch'io farei violenza al cuore non rendendo quest'ultimo pubblico tributo all'illustre estinto.

È difficile la parola quando abbonda il dolore! È una verità spesso ripetuta, e qui profondamente sentita nella sventura, che i presagi, ai quali da molto tempo era tolta anche la speranza, non possono attenuare. Non è meno grave, benchè aspettata!

Lo visitai pochi giorni sono, e lo trovai sereno nella sicura previsione della prossima fine; lo lasciai collo schianto nel cuore, il quale mi diceva che non l'avrei mai più riveduto! Nè si illudevano gli altri amici: ma l'annunzio, che ci colpisce, è un'angoscia nuova, come quelle alle quali non siamo preparati.

Di lui furono pronunziate splendide parole, alle quale fanno eco gli animi nostri: di lui parleranno i biografi, narrando una vita che fu un insegnamento; indicheranno ai giovani il cittadino, che anche nell'adolescenza affrontò i mag-

giori pericoli per la patria perchè fu tra i fondatori in Napoli della *Giovine Italia*, contro la quale si scatenarono le feroci persecuzioni del Governo borbonico. Studieranno il letterato, che lascia ne'suoi scritti traccia d'ingegno robusto e di profonda dottrina, doti alle quali davano maggiore risalto l'abnegazione e la modestia.

Nel campo parlamentare lo abbiamo giudicato noi, e ricorderemo con ammirazione il leale carattere suo che non piegò mai a capitolazioni di coscienza. (*Bravo!*) Ma nell'inflessibile fermezza delle convinzioni tutte le rispettava; ebbe perciò fra i suoi intimi, sinceri e costanti avversari, provando così che gli attriti delle lotte politiche non possono menomamente scotere il vincolo dell'amicizia.

Uniti dal compianto che ci fu devoti alla sua memoria abbiamo un conforto nella certezza che essa sarà venerata dalla nazione, alla quale egli consacrò le gagliarde forze della volontà; l'abbiamo nel sentireci associati tutti alla commemorazione delle sue virtù, al lutto che si è diffuso per la sua morte e soprattutto nell'esser certi che dal suo sepolcro splenderà un nobile e perpetuo esempio. (*Bravo! bene!*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Finzi.

Finzi. (*Profondamente commosso*) Io avrei bene avuto il desiderio di parlare e di ricordare quanto stupende fossero le sue opere, quanto intenso fosse il sentimento patriottico di Giuseppe Massari.

Avrei voluto io stesso dire quanto merito di forma, quanto di sostanza nelle opere sue si manifestasse. Tutto è stato detto e detto esimamente dagli oratori che mi hanno preceduto, e principalmente dall'illustre presidente della Camera, il quale ha tessuto del nostro amico il più splendido elogio nel suo discorso.

Ma in questo momento io mi sento l'animo interamente occupato dall'ineffabile bontà dell'amico perduto. Giuseppe Massari aveva tal cuore d'amicizia e di benevolenza, come troppo difficilmente nella vita si riscontra, e, lasciatomelo ripetere, caratteristica sua principale al disopra delle doti distintissime della mente, egli aveva quella del cuore; egli non sapeva nè poteva odiare. Giuseppe Massari ha avuto certamente degli avversari nella vita, dei nemici, nessuno. Questo ci resti come di grandissimo conforto della memoria che serbiamo di lui.

Giuseppe Massari entrò nella vita poverissimo, poverissimo l'abbandonò, nè chiese mai a premio dei sentimenti suoi e delle opere sue d'uscire di

povertà; e insegnò a tutti che la patria si ama per tutti, non per sè solo.

Io devo ringraziare il Governo d'aver esso presa l'iniziativa che i funerali di lui siano degnamente sostenuti a spese dell'erario dello Stato, tanto più che noi tutti possiamo aver la certezza che l'eredità da lui lasciata non sarebbe sufficiente a coprire di zolle la sua nobile salma. (*Bravo! Bene!*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Fazio Enrico.

Fazio Enrico. Alle nobili parole pronunziate da colleghi per ogni maniera autorevoli, permettete che anche da questi estremi banchi, in nome degli amici, unisca la mia, certamente non autorevole, ma non meno sincera.

Giuseppe Massari, come avete udito, fu patriotta da giovinetto, e, come i patrioti d'allora, fu martire ed incontrò e sopportò il martirio con abnegazione, anzi, si potrebbe dire, con entusiasmo. Egli, prendendo poi viva e sentita parte ai lavori legislativi, vi portò convincimenti profondi ed opera intelligente, illuminata, energica.

Fu un carattere; e queste, ai tempi nostri, è il migliore degli elogi.

Morì povero, come poveri muoiono tutti gli uomini politici d'Italia; e morì compianto, perchè stimato, da tutti, senza distinzione di partito, come per tutti egli sentiva affetto profondo e vero; e lo ingegno ammirava ed onorava, senza ricordarsi di essere amico od avversario politico.

Da qualche tempo, noi non sentivamo qui la sua voce; ne eravamo dolenti; ne sapevamo la ragione; ma ci confortava il pensiero di saperlo vivo. Ora, anche questo conforto ci è venuto meno; e tutti sentiamo che non è facile riempire il vuoto che egli lascia in questa Camera. (*Bene! Bravo!*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Franceschini.

Franceschini. Non tanto per adempiere ad un dovere, quanto per esprimere il dolore così profondamente da noi tutti sentito, all'annuncio della tristo novella comunicataci ora dall'egregio nostro presidente, mi consenta la Camera che possa anch'io dire brevissime parole alla memoria di Giuseppe Massari, sulla cui onorata tomba ognuno di noi spargerà una lacrima, ognuno di noi deporrà un fiore di mestizia e di lutto.

Al compagno del mio collegio dell'Umbria, ove egli aveva numerosi, fidati ammiratori ed amici, ove egli lascia tanta eredità di affetti e desiderio di sè; al vecchio ed intemerato patriota; al valentissimo pubblicista e scrittore; all'uomo di fermo e dignitoso carattere, di nobili e generosi senti-

menti; a colui che fu amicissimo a tutti per le sue belle qualità di animo e di mente, e che ora è scomparso dalla scena del mondo, come persona stanca delle lotte continue sostenute, e desiderosa di riposo e di pace, mando, a nome di tutti del collegio secondo dell'Umbria, un affettuoso saluto, un saluto mestissimo, come l'animo mio angosciato da recente luttuosissima domestica sventura. (*Benissimo!*)

Presidente. L'onorevole Lazzaro ha facoltà di parlare.

Lazzaro. Qual rappresentante della città di Bari, patria dell'illustre estinto, manifestando il rammarico di quel paese, sento il dovere ed il bisogno di associarmi ai nobili sentimenti manifestati in questa Camera verso l'egregio uomo del quale compiangiamo la perdita.

Giuseppe Massari, col suo patriottismo, con la sua proverbiale onestà, col suo carattere, e con la coerenza dei principii, illustrò la sua terra natia. Ed è perciò che io, in nome di essa, ringrazio gli egregi colleghi delle nobili ed affettuose parole di sentito compianto che sono scaturite dal cuore di essi che lo ebbero a compagno nelle lotte sostenute insieme per la libertà, per l'unità e per l'indipendenza della patria. E perchè l'eco di questa discussione non passi fuggevole, io, associandomi alla gentile e mesta proposta dell'onorevole presidente, d'inviare i nostri sentimenti di condoglianza alla famiglia, aggiungerei che questi stessi sentimenti di dolore siano comunicati al municipio di quella città che lo vide nascere, e che l'ebbe per parecchio tempo suo rappresentante, non solo qual deputato del regno d'Italia, ma come deputato delle provincie napoletane. (*Benissimo!*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Melodia.

Melodia. Conceda la Camera a me, nato nella medesima provincia che ebbe l'onore di dare i natali all'illustre uomo, la cui morte oggi tanto ci addolora, di unire la mia debole voce a quella degli eminenti oratori che mi hanno preceduto.

Io non ripeterò quello che è stato così nobilmente detto; non dirò delle sue eminenti qualità di mente e di cuore, del suo nobile carattere, del suo patriottismo; mi limiterò solo a dire che se la nuova della dipartita di Giuseppe Massari trova un'eco dolorosa in tutta l'Italia, per la provincia di Bari, è un grandissimo lutto pubblico. Essa non può trovar conforto se non nella speranza che il suo nobile esempio possa servire di sprone ai giovani suoi concittadini per aspirar

a quel grandissimo premio che ottenne Giuseppe Massari, la riconoscenza della patria. (*Bravo! Bene!*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Torrigiani.

Torrighiani. Dirò poche parole in nome mio e di altri colleghi i quali, come me entrati da poco tempo nella vita pubblica, veggono con dolore sparire ad uno ad uno quei grandi, i quali cooperarono a costituire questa nostra patria libera, grande ed una. A noi resta solo un conforto e un desiderio: quello di saperne imitare le virtù. E fra le virtù eminentissime che ebbe Giuseppe Massari quelle che io credo che noi dobbiamo sperare e desiderare maggiormente di imitare sono la virtù del disinteresse, e soprattutto, la virtù del carattere; perchè sono virtù le quali possono far sì che noi ci manteniamo nella via costantemente del progresso e della libertà. (*Bene!*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Nicotera.

Nicotera. Sarebbe presunzione la mia se credessi di dir meglio di quello, che i nostri egregi colleghi hanno già detto, sulla vita del compianto nostro collega Giuseppe Massari. Mi si consenta però di aggiungere una cosa sola, come testimone. La vita politica non va immune, fra i tanti dolori, da quello di vedere spesso malamente interpretati i propri atti, e conservati gli odii, i quali da divergenza politica si mutano in inimicizia personale; ebbene era qualità principale di Giuseppe Massari, non solo l'equanimità dei giudizi, la bontà dell'animo, ma l'incapacità assoluta di conservare il più piccolo ricordo, il più piccolo rancore, anche verso chi avesse potuto fargli cosa non benevole.

Ed ora, o signori, permettete che io concreti tutti gli elogi in una proposta.

Io ritengo che quando si onora la memoria di un estinto, più che rendere omaggio alle sue virtù, noi paghiamo un debito di giustizia, il quale serve nello stesso tempo come scuola, come ammaestramento alla gioventù che cresce. Io ho avuto occasione di vedere in un paese straniero raccolti in un museo tutti gli oggetti che appartennero agli uomini che avevano reso dei servizi al proprio paese. Ho veduto conservati cappelli, abiti, vesti da camera, scarpe ed altri oggetti di questo genere; ed ho chiesto perchè si conservassero; la risposta fu questa; si conservano non solo per onorare la memoria dell'estinto, ma affinchè i giovani imparino come la patria retribuisce chi le ha reso dei servizi

Senza spingere fino a questo punto le onoranze, mi limito a proporre che la Camera prenda tre giorni di lutto, si abbruni per tre giorni la bandiera, e domani si sospenda la seduta affinchè tutti i deputati abbiano modo di assistere ai funerali del compianto nostro collega. (*Benissimo! Bravo!*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Mangano.

Mangano. Non si ascriva ad arroganza se io ardisco prendere a parlare dopo che hanno parlato tanti illustri oratori. Però la mia debole parola vale se non altro a dimostrare sempre più che Giuseppe Massari godeva la simpatia e l'ammirazione, non solo dei vecchi, ma altresì dei nuovi deputati.

Che giova un rapido ricordo delle virtù dell'illustre estinto? Giuseppe Massari. Basta questo solo nome, che compendia tutte le virtù, di cui può essere capace la fragile umana creta. Oh! come è santa la religione delle tombe! Eppure, ivi si eclissa ogni splendor mondano, ogni altezza si adima ed ogni forza si spezza, qual virgulto alla procella; ma dall'avello, che racchiuderà le spoglie di Giuseppe Massari, e forza e altezza e splendore sorgeranno giganti, e voleranno sulle ali del tempo senza arrestarsi giammai. (*Bene!*)

Presidente. Onorevoli colleghi. La Camera ha udito le diverse proposte fatte. L'onorevole Lazzaro propone che la Camera esprima il suo cordoglio alla famiglia del rampollo nostro collega, e al municipio di Bari sua patria.

L'onorevole ministro degli affari esteri, a nome del Governo, propone che i funerali di Giuseppe Massari sieno fatti a spese dello Stato.

Infine l'onorevole Nicotera propone che la Camera non tenga seduta domani, giorno dell'accompagnamento, e che pigli poi il lutto al banco della presidenza ed alla bandiera per 3 giorni. Io propongo che la Camera prenda il lutto cominciando da dopo domani, ricorrendo domani il giorno natalizio di Sua Maestà.

Metto ai voti complessivamente queste proposte, che si ispirano allo stesso sentimento.

Lazzaro. Credo debito di lealtà dichiarare, che alla mia proposta si è associato l'onorevole Spagnoletti, pure rappresentante della provincia di Bari.

Presidente. Va bene. Coloro che accolgono queste proposte sono pregati di alzarsi.

(*Sono approvate all'unanimità.*)

Dichiaro vacante un seggio del 2° collegio di Perugia.

Siccome la Camera tutta ha dimostrato il proposito di accompagnare il feretro all'ultima dimora, così mi dispenso dall'estrarre a sorte i nomi dei deputati che dovrebbero assistere al trasporto funebre.

La seduta è sospesa per 10 minuti.

(La seduta è ripresa alle ore 4,5.)

Annunzio di domande d'interrogazione.

Presidente. Devo dar comunicazione di alcune domande d'interrogazione pervenute alla Presidenza. Una è dell'onorevole Dotto de'Dauli al signor ministro degli affari esteri, del tenore seguente:

“ Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro degli affari esteri intorno alle misure più convenienti da attuarsi affinchè non si abbia a lamentare una recrudescenza nella tratta degli schiavi sulla costa orientale d'Africa, dopo il proclama e la condotta di Gordon nel Sudan. ”

Pregherei il ministro degli affari esteri di voler dire se e quando intenda rispondere a questa interrogazione.

Mancini, ministro degli affari esteri. L'argomento di questa interrogazione ha un nesso evidente con le due altre degli onorevoli Brunialti e Cavalletto, laonde mi pare che dopo quelle due potrebbe essere svolta anche questa dell'onorevole Dotto, ed io potrei ad esse cumulativamente rispondere.

Presidente. Se l'onorevole Dotto de'Dauli non fa opposizione, s'intende che la sua interrogazione sarà svolta nella discussione del bilancio del Ministero degli affari esteri.

(Così rimane stabilito.)

Un'altra interrogazione è la seguente:

“ Il sottoscritto domanda d'interrogare il ministro di agricoltura e commercio intorno alla convenzione a tutela della proprietà intellettuale. ”

“ Panattoni ”

Prego l'onorevole ministro di agricoltura e commercio di voler dire se e quando intenda di rispondere a questa interrogazione.

Berti, ministro di agricoltura e commercio. Siccome mi pare che questa interrogazione non possa intrattenere lungamente la Camera, così io sarei disposto a rispondere in principio della tornata di sabato.

Presidente. Onorevole Panattoni, accetta?

Panattoni. Accetto.

Presidente. Nessuna obiezione sorgendo, questa interrogazione sarà dunque posta nell'ordine del giorno per la tornata di sabato, in principio di seduta.

La terza interrogazione sarebbe rivolta all'onorevole ministro dell'interno. Prego qualcuno dei suoi colleghi di volergliela comunicare.

“ Il sottoscritto domanda d'interrogare l'onorevole ministro del l'interno circa la rimozione di una lapide commemorativa a Garibaldi in Foligno.

“ Ettore Ferrari. ”

Mancini, ministro degli affari esteri. Comunicherò all'onorevole collega ministro dell'interno e presidente del Consiglio questa interrogazione, affinchè si possa poi stabilire il giorno in cui dovrà svolgersi.

Verificazione di poteri.

Presidente. L'ordine del giorno reca: Verificazione di poteri.

Dalla Giunta delle elezioni è giunta la seguente comunicazione.

“ La Giunta delle elezioni nella tornata pubblica del 12 corrente ha verificato non essere contestabili le elezioni seguenti, e concorrendo negli eletti le qualità richieste dallo Statuto e dalla legge elettorale, ha dichiarato valide le elezioni medesime.

Collegio IV di Firenze “ Barsanti avvocato Olinto. ”

Collegio III di Torino “ Sineo avvocato Emilio. ”

Do atto alla Giunta delle elezioni della precedente comunicazione, e salvo i casi di incompatibilità preesistenti e non conosciuti al momento della proclamazione, dichiaro eletti deputati del IV collegio di Firenze, Barsanti avvocato Olinto, del III collegio di Torino, Sineo avvocato Emilio.

Votazione a scrutinio segreto del disegno di legge: Derivazione delle acque pubbliche.

Presidente. L'ordine del giorno reca: Votazione a scrutinio segreto del disegno di legge: Derivazione delle acque pubbliche.

Si faccia la chiama.

Di San Giuseppe, segretario, fa la chiama.

Presidente. Si lascieranno le urne aperte.

**Seguito della discussione del disegno di legge:
Spese in conto capitale per l'esercizio delle
ferrovie di proprietà dello Stato.**

Presidente. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: Spese in conto capitale per le ferrovie in esercizio di proprietà dello Stato.

(*Alcuni deputati stanno conversando nell'emiciclo.*)

Prego gli onorevoli colleghi di prendere i loro posti e di far silenzio.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Ruspoli.

Ruspoli. Io ho posto tutta l'attenzione, che meritavano, ai discorsi dell'onorevole Gabelli e dell'onorevole Baccarini. Anch'io avrei desiderato che di tutto il capitale ferroviario che appartiene allo Stato si facesse un esatto inventario e che le cifre corrispondessero più esattamente alla realtà delle cose. Però, non ho nessuna difficoltà di votare questo modesto disegno di legge, perchè comprendo come tali lavori e provvedimenti riguardando il breve periodo, se non erro, di sei mesi, sino al 30 giugno prossimo, siano ancora classificati ed apprezzati cogli antichi sistemi giustamente condannati dall'onorevole Gabelli.

D'altronde dovremo ben trattare la questione più ampiamente e definitivamente fra poco, quando si discuterà la legge dell'esercizio e della costruzione di nuove ferrovie, di cui la relazione è affidata al mio onorevole amico Grimaldi.

Ma non posso esimermi pertanto dal notare che vi erano altri lavori urgenti che avrebbero potuto trovare posto in questo disegno di legge, poichè non dubito punto che la Camera avrebbe votato 12 o 15 milioni con la stessa tranquillità con la quale voterà i 9 milioni che ora ci si domandano.

Vi sono lavori necessari al punto che ci lasciano in un pericolo permanente se non vi si provvede urgentemente.

Richiamo l'attenzione dell'onorevole ministro sopra cosa che ho veduto con i miei occhi, (non avendo l'abitudine di parlare che di ciò che a me personalmente risulta) sul ponte cioè della Trebbia presso Piacenza. La storia di questo ponte non fa certo l'elogio dell'amministrazione che in 25 anni non ha mai trovato modo di risolvere uno stato di cose intollerabile.

Nel 1859 l'esercito austriaco, ritirandosi da Piacenza, fece saltare alcuni archi del ponte della ferrovia; ed allora il Governo e le società

ferroviarie si indirizzarono alle autorità che erano, in quel momento, al Governo nell'Emilia, e domandarono provvisoriamente la facoltà di far passare i treni ferroviari sopra il ponte che serviva ai transiti ordinari. Potete immaginare se, nel 1859, quando gli italiani offrivano spontaneamente la loro vita, quelle autorità potevano rispondere con un rifiuto! E difatti, con entusiasmo, esse consentirono al passaggio che si domandava; e vi consentirono con quella franchezza che rifugge dal prendere precauzioni positive ed opportune per l'avvenire. Così sopra un lato di quel ponte si pose il binario della ferrovia.

Ora, o signori, non sembra a voi ingiustificabile l'inerzia in cui si è rimasti per un quarto di secolo, del non essersi mantenuti gli obblighi (non solo le promesse) gli obblighi che si avevano di costruire un altro ponte che rimpiazzasse l'antico?

Sono 25 anni che il ponte, ora provinciale, è occupato dalla ferrovia, e non si pensa di restituirlo integralmente al transito ordinario e al commercio sempre crescente di quella provincia. Se ora la questione ritorna fuori, dopo un tempo così prolungato, egli è che le condizioni attuali sono enormemente mutate e tali da creare un gravissimo pericolo permanente, se le cose restano come sono.

Anzitutto il traffico è aumentato in quei paesi, dove sono sorti nuovi centri popolosi, ed è tanto cresciuto che evidentemente quel ponte, occupato com'è dalla ferrovia, non è più sufficiente alle comunicazioni di quei paesi: quando un carro deve attraversare su quel ponte nel momento del passaggio d'un treno, deve arrestarsi, per evitare che i cavalli spaventati sopra quel lungo ponte, cagionino disastri grandissimi.

Ma v'è di più, v'è una ragione che basterebbe essa sola a dimostrare la necessità di provvedere immediatamente a questo stato anormale, ed è questa, che il ponte minaccia rovina.

Si deve certo alla buona costruzione di questo ponte, se ancora sta ritto, mentre è naturale che sopportando il peso della ferrovia sopra uno dei suoi lati questo siasi indebolito e minacci ruina con pericolo di spaventose sventure.

Una grave responsabilità pesa quindi su chi amministra quella provincia e sullo Stato.

D'altra parte, quel ponte, servendo di transito alla vaporiera (e l'onorevole ministro, che conosce tanto bene quei paesi, deve saperlo), impedisce che si possano costruire dei *tramways*, per i quali

molte Società hanno presentato domande di costruzione.

Ora il Governo deve esser convinto della necessità di costruire il ponte ferroviario, e sono persuaso che la Camera, ricordando che quella provincia nobilmente concedette al Governo ed alla Società ferroviaria il passaggio della ferrovia su quel ponte, non esiterebbe punto ad approvare un ordine del giorno per invitare il Governo a mantenere finalmente gli obblighi che precedentemente avevano assunto le Società ferroviarie. Ma io spero che l'onorevole ministro dei lavori pubblici mi darà risposte tali che tranquilleranno pienamente le apprensioni di quella provincia, e faranno sì che potranno stabilirsi quei *tramways*, in modo da secondare il movimento commerciale che si è beneficamente sviluppato in quella regione.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Bianchi.

Bianchi. Poichè ieri l'onorevole Gabelli ha creduto opportuno, a proposito di questo disegno di legge, di sollevare la grossa questione che concerne le molte esigenze che presenta il nostro servizio ferroviario, cui il disegno di legge che stiamo discutendo è ben lungi dal soddisfare, adeguatamente, io credo dover mio di insistere in modo speciale su qualche osservazione già fatta dall'onorevole Gabelli, sembrandomi urgente che più oltre non si procrastino alcuni provvedimenti da tutti riconosciuti indispensabili.

L'onorevole Gabelli, dopo avere, con dati statistici e dotte argomentazioni, dimostrata l'insufficienza del materiale mobile di cui sono dotate le nostre ferrovie, ha soggiunto che, a giudizio suo, non era però quello il più grave inconveniente che si aveva a deplorare, ed ha quindi richiamata l'attenzione della Camera sugli inconvenienti che presentano alcune delle nostre principali stazioni, difettose, sia per mancanza di binari, sia per insufficienza di magazzini e di piani caricatori. Evidentemente, a che gioverebbe l'accrescere il nostro materiale mobile se, appena il traffico si ravviva, nelle nostre stazioni si rinnova periodicamente una ostruzione che arresta ogni movimento e rende inutile una gran parte dello stesso materiale mobile, non potendosi procedere colla dovuta sollecitudine allo scarico e alla rispedizione dei carri?

L'onorevole Gabelli ha accennato alla stazione di Genova. Tutti quelli che conoscono Genova ed il suo porto sanno in quali condizioni topografiche quel punto d'Italia si trovi, nè devono sorprendersi che il problema della sistemazione dei ser-

vizi ferroviari a Genova presenti difficoltà eccezionali. Bisogna tuttavia avere il coraggio di affrontare quelle difficoltà e risolverle, e bisogna saperlo fare colla massima sollecitudine. Se noi non troveremo quel coraggio, potremo dire di avere sprecati in gran parte i milioni che si spendono per la sistemazione del porto di Genova e per la costruzione della succursale ai Giovi, non che quelli già spesi per la ferrovia del Gottardo e per le linee che accedono a quel valico alpino.

Del resto la sistemazione dei servizi ferroviari di Genova non rappresenta un interesse locale, ma un interesse eminentemente italiano. Tutte le industrie dell'Alta Italia traggono dal porto di Genova il combustibile, e la maggior parte delle materie prime di cui si alimentano. È quindi assolutamente interesse di tutta la nazione che il servizio ferroviario a Genova proceda regolare, facile, e sollecito, e nessun sforzo, nessun dispendio a questo fine potrà dirsi superiore allo scopo che si vuole raggiungere.

L'onorevole Gabelli ha accennato alla meraviglia sua quando, ritrovandosi nella stazione di Alessandria, vide che un servizio complicatissimo si effettuava senza che gravi inconvenienti si avessero a deplorare, non ostante l'insufficienza dei mezzi di cui poteva disporre chi dirigeva le manovre dei treni in quella stazione. Io credo che la sorpresa dell'onorevole Gabelli sarebbe stata anche maggiore se si fosse trovato in certi momenti nella nostra stazione di Milano.

Il movimento ferroviario di Milano ha assunto ormai proporzioni del tutto eccezionali; e si spiega facilmente come questo sia. A Milano s'incrociano due grandi correnti commerciali; una da Nord a Sud, che mette in comunicazione l'Europa centrale coi porti italiani e con la media e bassa Italia; l'altra da Est ad Ovest, che in parte serve al traffico interno lungo la valle del Po, ed in parte al movimento internazionale fra il mezzogiorno orientale e la parte occidentale d'Europa.

A questo movimento di transito, che è il più considerevole che si riscontri in Italia, si aggiunge un movimento locale importantissimo. A Milano si rannodano sette ferrovie che tutte mettono capo alla sua stazione centrale. Il traffico locale si valuta ormai a un milione di tonnellate e gli introiti complessivi della stazione di Milano, calcolati colle norme usate nelle statistiche dell'amministrazione dell'Alta Italia, si calcola che potranno ascendere nel presente anno a non meno di 14 milioni; somma che rappresenta un movimento assai superiore a quello di qualunque altra stazione del regno.

Eppure i servizi della stazione di Milano, si trovano ancora a un dipresso nelle identiche condizioni nelle quali furono ordinati 30 anni or sono, quando neppure l'Italia esisteva! È naturale quindi che quei servizi si dimostrino insufficienti.

La nostra stazione si trova in una condizione affatto speciale. Le stazioni delle altre grandi città sono generalmente stazioni così dette *di testa*; la nostra all'incontro è una stazione di transito. Le merci provenienti dalle linee di Pavia, Piacenza e Venezia, debbono attraversare il fabbricato passeggeri per essere trasportate allo scalo merci di porta Garibaldi. Vicerversa i passeggeri provenienti da Vigevano, da Torino, da Gallarate e da Como debbono attraversare la stazione di porta Garibaldi per entrare nella stazione passeggeri. Evidentemente questo stato di cose non può agevolare le operazioni del traffico. È quindi necessario provvedere agli inconvenienti che si deplorano con una radicale sistemazione. Le rappresentanze milanesi hanno fatto in argomento vive rimostranze al Governo, ma finora senza alcun utile risultato.

La Camera, dopo quanto ho detto, facilmente comprenderà come non sia stata una gradita sorpresa per noi l'aver visto il Governo presentare un disegno di legge inteso a dotare le nostre ferrovie dei servizi che sembravano più urgentemente richiesti, senza che nelle opere progettate fosse compresa alcuna di quelle dal commercio milanese così vivamente reclamate.

Noi sappiamo che progetti per rendere la stazione di Milano atta a rispondere a tutte le esigenze del nostro traffico ne furono intrapresi e presentati parecchi; s'ignora però ancora quale esito queste pratiche preliminari abbiano avuto, nè si conosce ancora se il Governo abbia preso in argomento una risoluzione definitiva. Ora è urgentissimo che una risoluzione sia presa senza alcun indugio. L'onorevole Baccarini nella seduta di ieri accennava all'ingombro che si era verificato nella stazione di Milano nello scorso autunno, e citava il numero di 800 o 900 carri che si erano ritrovati nell'impossibilità di entrarvi. A me risulterebbe che il numero dei carri che si trovarono in quella triste condizione sia stato assai più considerevole; mi si disse che migliaia di carri e per molti giorni furono impediti di entrare nella nostra stazione e rimasero disseminati nelle varie stazioni anche lontane dell'Alta Italia. Del resto anche gli stessi carri che già si trovavano in quei giorni nella stazione di Milano difficilmente potevano essere scaricati, perchè i mezzi per lo scarico riuscivano del tutto

insufficienti, l'ingombro dei veicoli impedendo le opportune manovre. Non sembra quindi indispensabile che a così gravi inconvenienti una buona volta e senza ulteriori indugi si provveda?

La stazione succursale detta di *smistamento*, la cui costruzione credo possa dirsi oramai compiuta, potrà all'uopo essere utile, ma nessuno può illudersi che debba riescire sufficiente a provvedere a tutti i bisogni. È indispensabile che un'altra stazione merci si costruisca e che con essa si serva tutto quel traffico che non può trovare il suo sfogo nella stazione di Porta Garibaldi, troppo limitata di mezzi, e posta nell'impossibilità di espandersi. È indispensabile, altresì, che il movimento merci proveniente dalla linea di Pavia, dalla linea di Piacenza e dalle linee Venete, non sia obbligato a confondersi col movimento passeggeri nella grande stazione passeggeri di Milano. Conviene quindi provvedere a quel binario di deviazione che è stato replicatamente domandato dalle rappresentanze milanesi e che dovrebbe riannodare la stazione di Rogoredo colla nuova stazione di smistamento.

Io spero che alle mie parole l'onorevole ministro sarà in grado di dare qualche soddisfacente risposta trattandosi di richieste abbastanza giustificate e che, del resto, non gli devono giunger nuove. Io mi permetto, quindi, di riepilogare nel seguente modo le mie domande:

Sono ultimati gli studi già da tempo intrapresi allo scopo di constatare quali opere si dimostrino necessarie per rendere la stazione ferroviaria di Milano atta a soddisfare tutte le esigenze del traffico?

Ha il Governo su quegli studi pronunziato il suo definitivo giudizio?

Quando e con quali mezzi finanziari intende il Governo stesso di iniziare e condurre quelle opere e provvedere al loro sollecito compimento?

A queste domande categoriche io mi auguro che l'onorevole ministro possa dare una risposta che conforti l'animo dei miei concittadini e rassicuri il commercio milanese.

Sarò poi assai grato all'onorevole ministro se vorrà anche dirmi a che punto si trovi la soluzione del problema ferroviario genovese per quanto concerne la sistemazione dei servizi in quella stazione. Non mi arrischio a rivolgergli domande più precise su questo punto, inquantochè, le informazioni mie essendo a questo riguardo meno sicure, non vorrei che le mie domande giungessero intempestive.

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

Genala, ministro dei lavori pubblici. Entrerò direttamente nel cuore delle questioni sollevate nella discussione di ieri e d'oggi.

L'onorevole Gabelli ha chiesto molto precisamente: crede l'onorevole ministro che lo stato attuale delle strade ferrate di proprietà dello Stato e la quantità del materiale mobile siano sufficienti al nostro traffico? E poichè, a suo giudizio, non lo sono, egli domanda: quale somma occorrerà per mettere strade e materiale mobile in condizione da servire convenientemente al traffico stesso?

Inoltre: crede con questa piccola legge, che ci ha presentata, di soddisfare anche momentaneamente ai più urgenti bisogni? E in questa stessa legge le spese poste in conto capitale non si dovrebbero mettere invece in conto esercizio? Queste, se non erro, sono le principali questioni che ieri ha svolto l'onorevole Gabelli.

Risponderò molto breve. Non credo che lo stato attuale delle strade, e la quantità del materiale mobile sieno sufficienti a servire convenientemente il traffico italiano.

Inutile indagarne le ragioni. Ne troveremmo di antiche e di recenti. E le troveremmo precisamente nello stato d'incertezza in cui sono vissute le Società ferroviarie, tenute per sette od otto anni sotto la minaccia di un riscatto, che pareva doversi compiere ogni giorno, e che non si compiva mai, di guisa che esse non potevano porre in conto capitale quelle spese che sarebbero state necessarie.

L'amministrazione governativa, subentrata all'amministrazione sociale, nei primi anni non fece quasi più spese in conto capitale, nè comprò quasi più locomotive.

Già la Commissione d'inchiesta ha posto in viva luce questo stato di fatto che durò fino al 1879.

Ed io potrei leggere alla Camera uno specchio dal quale risulta, che, mentre negli anni anteriori al 1874 l'aumento del materiale mobile stava in rapporto del 17, 24, 16 per cento, coll'aumento del traffico, si ridusse dopo quell'anno a 0,41, 0,07, 1,05, 0,02. Diguisachè l'aggiunta che si faceva del nuovo materiale mobile, non bastava a supplire quello che veniva messo fuori d'uso.

Al 1879 adunque, mentre crescevano il traffico ed i chilometri di strade ferrate, mancava il materiale necessario; onde la necessità di spese in conto capitale.

E fu precisamente intorno al 1878 che vennero le leggi per le spese in conto capitale delle Romane, delle Calabro-sicule, e poi nel 1879 quella che autorizzava 119 milioni di spese in conto

capitale, di cui per altro 22 milioni vennero assegnati all'esercizio dell'Alta Italia.

Con coteste leggi si cominciava, non dirò a rientrare nella via ordinaria, ma a poco, a poco a riparare alla mancanza degli anni precedenti.

Per altro la legge del 1879 era a lungo termine: gli 85 milioni dovevano essere spesi in quindici anni.

Quindi la cifra era considerevole, ma la sostanza poi della cosa non rispondeva all'apparenza onde fu fatta una seconda legge, colla quale venne accelerata la spesa, e quindi reso meno inadeguato lo spendere in conto capitale di fronte al bisogno ognora crescente del traffico e delle strade.

Di guisa che, sommando le spese portate da queste leggi, si sono impiegati nell'acquisto di materiale mobile, fino al 1883, lire 55 milioni in conto esercizio, più 2 milioni in ispesse effettive in conto delle nuove costruzioni; poi ci è in corso di costruzione materiale mobile per circa 6 milioni e in corso di appalto per circa 6 o 7 altri milioni.

Quanto poi agli ampliamenti di stazioni, raddoppiamenti di binari, ed altri lavori sulle strade, la spesa, se la memoria non m'inganna, dev'essere stata per tutte e tre le reti di proprietà dello Stato, vale a dire l'Alta Italia, le Romane e le Calabro-Sicule, su per giù, di altrettanto, di guisa che l'insieme si avvicina, se non coincide colla somma esposta nella seduta di ieri dall'onorevole Baccarini.

E qui viene il secondo ordine di domande dell'onorevole Gabelli. Con questa spesa si è provveduto alle necessità presenti? Potete oggi far bene, sicuramente il servizio? Non temete voi che si verifichino dei danni pari a quelli dell'anno passato, in cui foste costretti a sospendere l'accettazione delle merci?

Diceva ieri l'onorevole Baccarini che il sospendere l'accettazione delle merci è cosa che segue dovunque in certi periodi dell'anno, e in questa affermazione c'è molto del vero, perchè, per quanto ricche di materiale e di binari siano le strade ferrate pur nondimeno puossi concentrare in un determinato tempo tanta mole di merci da superare qualsivoglia previsione. Ed anzi aggiungeva l'onorevole Baccarini, che negli anni stessi in cui reggeva il Ministero dei lavori pubblici si era trovata più volte l'amministrazione ferroviaria nella necessità di sospendere quà e là l'accettazione delle merci, ma che per questo, (mi pare abbia detto così) ma che per questo non fu mai necessario un pubblico avviso. Questo è perfettamente vero. Sospensioni parziali vennero fatte anche durante l'amministra-

zione dell'onorevole Baccarini: la differenza tra queste e quella dell'anno passato fu che allora si faceva e non si diceva; questa volta invece fu fatto ed anche detto. E perchè fu anche detto questa volta?

Eccone le ragioni. Quando le sospensioni nell'accettazione delle merci avvengono solo in pochissime stazioni e per un giorno o due soltanto, non se ne dà pubblico avviso perchè ci vuol più tempo a far l'avviso che a far cessare la sospensione.

Ma quando invece per le condizioni del materiale e per l'affluenza del traffico in quel dato tempo, non si può in breve ora, in due o tre giorni soli, smaltire le merci accumulate nei magazzini, quando questo stato di sofferenza si estende a tutta quanta una rete, allora anche non annunciando la sospensione, evidentemente la sofferenza non cessa, ma anzi si aggrava. E si aggrava per questa ragione: perchè il negoziante che non sa nulla della sospensione vende la sua merce e si obbliga di consegnarla a tempo fisso al luogo d'arrivo; spesse volte egli va alla stazione con merce che facilmente deperisce e che egli crede poter subito spedire e mentre trova invece che non può spedirla; di guisa che se dopo che la merce è già portata coi carri alla stazione non viene accettata, o ne viene ritardata la spedizione, la merce stessa è respinta, si arreca un danno al commercio, un danno più grande di quello che ad avvertirlo in tempo.

Inoltre come fu fatta nel 1883 la sospensione dell'accettazione delle merci?

Io cercai d'indugiarela più che fosse possibile, l'indugiai forse di otto giorni, non volendo consentire che si ricorresse subito a tale espediente senza avere tentato di avere dal di fuori non solamente i carri, i quali non sarebbero stati sufficienti, ma anche le locomotive che sono precisamente quelle delle quali sentiamo maggiormente il bisogno.

Ma non essendomi riuscito di ottenere nulla dall'estero, ho dovuto di necessità ricorrere all'altro provvedimento. Nel quale tuttavia si distingueva merce da merce; si dava via libera e si assicurava il trasporto alle merci che, come le uve ed altre derrate alimentari, avevano bisogno di essere trasportate rapidamente; si faceva una sosta per le altre evitando anche l'inconveniente di accatastarle nei magazzini, (che erano già tutti pieni) o di esporle a rimanere sui piani caricatori all'aperto. E la Camera comprende quale responsabilità sarebbe derivata da ciò al Governo per le avarie a cui sarebbero andate soggette le merci.

Non bisogna d'altra parte dimenticare che, nel 1883 era in vigore il nuovo Codice di commercio, il quale è molto più severo dell'antico quanto ai ritardi nel trasporto. E questi ritardi erano tali che l'amministrazione ferroviaria non soltanto avrebbe dovuto trasportare la merce restituendo allo speditore il prezzo del trasporto, perchè il ritardo era grandissimo, ma anche pagargli l'indennità per il ritardo.

Dunque per tutte queste ragioni e per altre ancora che potrei dire se la discussione lo esigesse, io dovetti acconsentire che venisse fatta pubblica dichiarazione che si sospendeva l'accettazione delle merci; indicando, per altro, quelle che sarebbero state accettate e i luoghi, come il porto di Genova, dove le merci sarebbero state sempre caricate, per quanto lo avesse consentito la condizione delle cose.

Vede, dunque, la Camera, da questa esperienza che noi abbiamo fatto (potrei aggiungere anche molte altre ragioni; ma lo farò a suo tempo, poichè non credo, in una questione incidentale come questa, di venire a trattare largamente la questione dello assetto delle strade ferrate), vede, dicevo, la Camera, da questa esperienza, che molto ancora ci rimane da spendere e molto da fare per le nostre strade ferrate. E come bene fu avvertito, ieri, non manca solamente il materiale mobile, sebbene anche questo sia scarso. Basti dire, per esempio, che per ogni milione di prodotto lordo, nel 1870, avevamo 9 locomotive; ora, ne abbiamo 7 e per qualche anno ne abbiamo avute 6; quindi, allorchè c'era l'amministrazione dell'Alta Italia, si disponeva di 9 locomotive, ed ora ce ne sono 2 di meno, in rapporto al traffico.

Come già dissi nella discussione del bilancio semestrale del 1884, la mancanza del materiale mobile è l'inconveniente più sentito dal negoziante: perchè egli non trova il carro o la locomotiva, che trasportino la sua merce; ma ciò non vuol sempre dire che il carro non ci sia, o che non ci sia la locomotiva; ci possono essere e l'uno e l'altra, come accadde a Milano quanto ai carri, ma possono trovarsi incarcerati in una stazione, dalla quale non si possono muovere, perchè mancano i binari.

La questione è, dunque, complessa, e bisogna fare uno studio completo per vedere se le stazioni sono grandi come debbono essere; se i binari sono doppi dove è necessario che siano; se i binari morti delle stazioni hanno lo sviluppo richiesto dall'aumento del traffico, e via discorrendo. Questa del materiale mobile quindi è una delle que-

stioni; ma non è certamente l'unica, e, secondo il mio modo di vedere, neanche la principale. E qui l'onorevole Gabelli mi domandò: ma, dunque, qual somma ci vorrà per porre le nostre strade ferrate in assetto?

Io potrei dire all'onorevole Gabelli che alla sua domanda ora non posso dare una risposta piena e precisa, perchè non debbo avventurare nessuna cifra prima d'aver ben accertato lo stato delle cose.

L'onorevole Gabelli ritiene che non occorreranno meno di 200 milioni. Io non credo che andremo ad una cifra così ingente. Certo gli è che i bisogni sono grandi, ma per determinarne bene la misura, specialmente per quanto concerne gli ampliamenti delle stazioni, i raddoppiamenti dei binarii, ecc. ecc., bisognerà collegare questa questione coll'altra dell'assetto delle strade ferrate. Secondo che le strade vengono divise in un modo o nell'altro, può variare nelle diverse stazioni il bisogno, può variare la forma stessa delle opere da compiersi.

Piglierò ad esempio la stazione di cui ha parlato l'onorevole Bianchi, cioè quella di Milano. I bisogni della stazione di Milano sono immensi, lo sviluppo del traffico che si verificò in quella città ha veramente superato tutte le aspettative; Milano è divenuta il grande emporio del commercio italiano. E già si sono fatti studi, non solo, ma si sono anche, in parte, fatte delle opere, come quei binarii nelle stazioni, come egli le chiamava, di *smistamento*; e nella legge del 1879 c'è una somma la quale è destinata a svolgere questi lavori, e ci sono altri sei milioni già consacrati a questo scopo.

Ma essi non saranno sufficienti.

Ma quali opere sono da fare? E qui viene subito l'altra questione. La Camera crederà di fare le due reti longitudinali o no? Se si fanno le due reti longitudinali, naturalmente Milano diventa un punto dove debbono far capo ambedue queste reti. Bisogna quindi tener calcolo di tal fatto importantissimo per stabilire come si debbano sviluppare le stazioni, e specialmente le stazioni merci. Quest'esempio da me accennato, dà ragione del perchè il Governo ha creduto di non presentare per ora che un piccolo disegno di legge, chiedendo nove milioni di spesa. E perchè ha chiesto nove milioni di spesa? Perchè li ha chiesti soltanto per il semestre. Fu detto che questa somma è una goccia nel mare. Ed è verissimo. Però, se la Camera italiana ogni sei mesi avesse sempre versato nove milioni, in questo vastissimo mare di bisogni, esso avrebbe ora minori proporzioni. Nondimeno sono

io il primo a dichiararlo, e l'ho dichiarato anche in seno della Commissione, questi nove milioni non sono destinati che a quelle opere urgenti alle quali non provvedono le leggi già votate, e bastano soltanto per questi sei mesi; perchè oramai i fondi assegnati dalle leggi votate per le ferrovie romane sono esauriti, per le calabro-sicule pure esauriti per quelle dell'Alta Italia sono tutti impegnati, ed anzi gli 85 milioni della legge del 1879 sono non soltanto impegnati, ma gli impegni per quelle opere superano le somme stanziare.

Or dunque, io non mi credo autorizzato a distogliere i fondi già assegnati con quelle leggi per destinarli ad opere diverse. Di lì la mia modesta domanda che si riferisce al semestre pel quale il Governo ha chiesto la proroga dell'esercizio governativo.

Ma nello stesso tempo ho dichiarato alla Commissione ed ora dichiaro nuovamente alla Camera che in quest'istesso semestre il Governo presenterà un disegno di legge per ben maggiori fondi, cioè per tutti quei fondi che sono necessari, a giudizio del Governo, per mettere le nostre strade ferrate in pieno assetto di guerra, per così dire, affinchè possano rispondere a tutte le necessità del servizio.

Questo disegno di legge provvederà tanto all'ampliamento delle stazioni, che all'aumento dei binarii e del materiale mobile, e quant'altro occorra.

Ma io prego l'onorevole Gabelli di scusarmi se non gli posso dire oggi quanti milioni occorrono; abbia la sofferenza di attendere qualche poco e vedrà che io non temerò punto di dire schiettamente come stanno le cose, e quali siano veramente i bisogni richiesti e dall'aumento dei chilometri, e dall'incremento del traffico, e dall'aumento dei treni i quali non sempre sono in relazione coll'aumento del traffico e dei prodotti.

Ma nella seduta di ieri furono fatte anche altre osservazioni, direi, più minute per riguardo alla legge, e l'onorevole Gabelli segnatamente ha fatto una critica, un'analisi fine per concludere che questa spesa non doveva porsi in conto capitale. Rovina un ponte, lo ricostruite, e lo mettete in conto capitale? Quella è spesa di esercizio, non è spesa in conto capitale.

La critica dell'onorevole Gabelli, a mio modo di vedere, è giusta; ma noi siamo in un periodo transitorio per il quale, come si è sempre fatto per l'addietro, non soltanto tutte queste spese di ampliamento, ma quelle di rifacimento di binarii, ecc. sono sempre state considerate in conto capitale, e non è possibile da un momento all'altro di mutar

sistema; inoltre non era questo, anche per altre ragioni, il momento propizio di mutar sistema in quanto alla classificazione di queste spese.

Ma io voglio a questo proposito dire fin d'ora qual sia il pensiero intimo mio. Secondo il mio modo di vedere, nell'azienda ferroviaria conviene distinguere le spese che si fanno per la conservazione delle strade, e del materiale, da quelle che si fanno per aumentare il patrimonio stradale, ed il patrimonio materiale mobile. Le prime sono spese di esercizio; le seconde sono spese in conto capitale.

Ma, fatta la definizione, siamo sempre d'accapo; imperocchè bisogna organizzare l'amministrazione in questo senso. E finchè non avremo organizzata l'amministrazione in questo senso, essa non potrà rispondere a questo concetto finanziario e contabile. Infatti le spese di esercizio non sono tutte spese annuali, ma ci sono delle spese d'esercizio, che non si fanno che a periodi lunghi e ricorrenti ad epoche determinate. Considerando quelle spese come esercizio annuale, e facendole gravare tutte quante sul bilancio dell'anno, la conseguenza probabile è di avere in quell'anno, invece che un reddito, supponiamo, di 50 milioni, un reddito di 30 o 35 milioni solamente, perchè, per esempio, in quell'anno, si è dovuto rifare in gran parte l'armamento dei binari e sopportare gravi danni di forza maggiore.

Di qui la necessità dei fondi di riserva. E fino a quando l'amministrazione ferroviaria non avrà organizzato i fondi di riserva, sarà sempre impotente a tenere distinti il conto capitale dal conto conservazione della strada, come si deve fare, secondo una buona finanza ed una buona contabilità.

Intorno a questo argomento però, mi consenta la Camera che io non mi indugi più a lungo, giacchè anche questa questione verrà a suo tempo innanzi alla Camera, ed allora la discuteremo a fondo.

L'onorevole Gabelli ha presentato un ordine del giorno concepito in questi termini:

“ La Camera invita il Ministero a presentare, prima che vengano in discussione i patti di cessione ed esercizio delle ferrovie all'industria privata, l'elenco particolareggiato di tutte le opere e le spese le quali furono, o intende che sieno, imputate in conto capitale. „

In quest'ordine del giorno sono comprese due domande diverse: l'una, è di presentare un conto di tutte le spese che furono già messe in conto capitale; e questo è retrospettivo, è una specie di reso-

conto o di statistica, che egli chiede a questo proposito.

L'altra domanda, invece, è per invitare il Governo a presentare un disegno di legge per tutte le opere in conto capitale che esso...

Gabelli. No.

Genala, ministro dei lavori pubblici. Allora indugierò a rispondere, poichè non capisco altrimenti la portata di quest'ordine del giorno.

Gabelli. Intendo di chiedere il solo elenco delle spese da farsi prima che finisca il tempo che il Governo si è prefisso per presentare le convenzioni d'esercizio.

Genala, ministro dei lavori pubblici. Sta bene. Ma anche limitata la domanda alla presentazione di un semplice elenco, e non ad un disegno di legge, io prego di considerare che non sarebbe nè un progetto di legge nè un resoconto, ma rimarrebbe una cosa a mezz'aria, almeno se ho bene afferrato il concetto dell'onorevole Gabelli.

Un elenco delle opere occorrenti non posso presentarlo prima delle convenzioni, perchè esse dipendono molto dal modo con cui saranno riordinate le strade ferrate.

Supponete o signori, che le Società debbano provvedere il materiale mobile a proprie spese; evidentemente io non presenterò alcuna proposta alla Camera per provvedere alla spesa del materiale mobile. Se invece all'aumento del materiale mobile dovesse provvedere lo Stato, allora io dovrei in questo elenco tenere conto anche della spesa richiesta per questo aumento. Quindi io temo che questo elenco, ove io lo facessi, non risponderebbe agli intendimenti dell'onorevole Gabelli.

L'onorevole Ruspoli mi ha fatto una domanda più speciale relativa ad un ponte sulla Trebbia, ch'è di uso comune tra la strada ferrata e la provincia.

È un ponte sul quale ho transitato molte volte. Non conosco tutte le particolarità della questione cui allude l'on. Ruspoli. So però questo, che per decidere sul diritto che la provincia vantava sul ponte, fu fatta una causa dinanzi ai tribunali, e che questi hanno già giudicato, ritenendo non avere la provincia alcun diritto di escludere la strada ferrata dal ponte. Credo che questo sia lo stato attuale di fatto e lo stato giuridico della questione, e l'onorevole Ruspoli vede che io non potrei improvvisare adesso un giudizio diverso da questo.

L'onorevole Bianchi, al quale ho in parte, risposto già, mi ha ricordato le condizioni della stazione di Genova e di quella di Milano. In quanto alla stazione di Genova, si va sempre.

più provvedendo di mano in mano che i lavori del porto progrediscono. E anche in questa piccola legge che discutiamo sono stanziati 145 mila lire per quei binari che si sono aggiunti sulle calate che cominciano a portare qualche utile effetto. Ma un utile e grande effetto non si avrà se non dopo che sarà finita la sistemazione di tutto il porto, sarà aperta la galleria per congiungerlo con la stazione di piazza Brignole, un'altra piccola galleria per Sampierdarena, e poi soprattutto la succursale dei Giovi, la quale darà una potenzialità molto maggiore a quella strada che congiunge Genova con l'Alta Italia od il Gottardo.

Inoltre il Governo ha già presentato un disegno di legge per chiedere l'approvazione di una convenzione conclusa col comune di Genova, al fine di regolare meglio la stazione marittima, i binari lungo le calate e le strade adiacenti; e anche questa gioverà immensamente.

Quanto a Milano, ho detto che in parte si provvede con la legge già votata nel 1879, e in parte si provvederà con quel più grosso progetto di spese ferroviarie, che il Governo presenterà fra breve.

Così mi pare di aver risposto, se non interamente, almeno per sommi capi, alle principali questioni che sono state mosse. Io tengo solamente a rinnovare questa dichiarazione; che il disegno di legge che discutiamo, non ha mai avuto neppur lontanamente l'intenzione di essere adeguato ai bisogni generali delle ferrovie, ma solamente di essere adeguato ai bisogni di sei mesi. Nient'altro che questo.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Varè.

Varè. Giacchè l'onorevole ministro dei lavori pubblici ha accennato ad una lite per il ponte sulla Trebbia, di cui ha parlato nel suo discorso l'onorevole Ruspoli, io credo di dover dare qualche schiarimento, poichè sono entrato un poco personalmente in questo affare.

La concessione della strada ferrata da Alessandria a Piacenza, fu data a una Società di azionisti dal Governo ducale di Parma, il quale, perchè era Governo, era proprietario della strada allora nazionale. La duchessa, facendo la concessione, si era riservata il diritto di decidere come dovesse la strada ferrata passare la Trebbia, se cioè occupando una parte del ponte che era sulla strada nazionale, oppure sopra un ponte separato. Più tardi, la duchessa fece un altro decreto, con cui decise doversi fare un ponte separato; e con questa condizione, la Società si accinse alla costruzione della strada ferrata.

Intanto venne il 1859, cadde la duchessa di Parma, e quelle provincie formarono il Governo dell'Emilia sotto il dittatore Farini, il quale, preoccupandosi dello stato di guerra in cui si era, decise che, per affrettare i lavori della strada ferrata da Modena a Torino, fossero messi i binari sul ponte della strada nazionale che attraversa la Trebbia.

Il dittatore Farini mandò persona a Torino a trattare la cosa. Il Governo piemontese era in condizione di pieni poteri affidati al Principe di Carignano, luogotenente del Re il quale si trovava alla guerra, per cui non occorreva l'approvazione del Parlamento; e fu stipulata una convenzione fra il Governo dittatoriale dell'Emilia, e il Governo piemontese, in virtù della quale s'ammetteva che la strada ferrata passerebbe la Trebbia sul ponte della strada nazionale; e così fu fatto, e così durò per cinque o sei anni.

Quando venne la legge nuova del 20 marzo 1865 sui lavori pubblici, ammettendosi il principio che dove ci erano strade ferrate, non ci fossero strade nazionali parallele, ma solamente strade provinciali, la strada di cui è parola diveniva provinciale, e per conseguenza diveniva provinciale anche il ponte. E per un altro articolo della stessa legge del 1865, diventava la provincia proprietaria della strada provinciale e del ponte. Cosicchè la provincia di Piacenza rimase proprietaria, succedendo al Governo, del ponte, ma divenne proprietaria del ponte, sul quale già passava la strada ferrata.

Allorquando, a tempo riposato, la provincia di Piacenza credette d'insistere perchè non ci fosse sul ponte l'ingombro della ferrovia, dovendo il ponte medesimo servire al passaggio per il mercato della città di Piacenza, si rivolse dapprima in via amministrativa, e poi, non essendo così riuscita, per mezzo dei tribunali, alla Società concessionaria, dicendo: il Governo a cui succedo vi ha dato in prestito il ponte; ma è ora che questo prestito cessi; fatevi il vostro ponte, e lasciate a me, proprietaria del ponte, la mia proprietà libera.

Ma la provincia, intendendo questa lite, trovò che il Governo intanto aveva riscattato le strade ferrate, che quella Società non esisteva più, che quella strada provinciale era fusa coll'altra strada nazionale che va da Torino a Bologna.

Da questa considerazione di cose risultava che la provincia, avendo ricevuto la proprietà del ponte con questa servitù, non poteva esigere che il ponte fosse lasciato libero.

Su questo apprezzamento, che il Governo fa-

ceva, cadde la lite. Il Governo oppose la incompetenza dei tribunali a decidere questa questione, la quale era stata pregiudicata dai due Governi con la convenzione di cui ho parlato, in un momento in cui quel ponte era di proprietà governativa; e i tribunali accolsero l'eccezione d'incompetenza fondata sopra questi motivi.

Ecco lo stato della questione. Cosicchè, oggi, in questo stato di cose, il Governo si trova in istato di assolutoria. Esso non ha più la lite, la quale è stata decisa. Resteranno le altre ragioni accennate dall'onorevole Ruspoli, se cioè, economicamente, il traffico di quei paesi, la necessità di mettere *tramways*, ecc., possano consigliare al Governo di favorire la provincia, nel senso che ci siano due ponti; ma dal lato giuridico la questione è decisa, e il Governo può fare quello che crede.

Cavalletto. Chiedo di parlare.

Ruspoli. Chiedo di parlare.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Cavalletto.

Cavalletto. Ho chiesto di parlare per un semplice schiarimento, a proposito del ponte promiscuo della strada provinciale e della strada ferrata sulla Trebbia. Io ricordo che parecchi anni addietro, quale ispettore del genio civile, fui mandato a visitare quel ponte per dare parere sulla conciliazione dell'uso promiscuo di quel ponte per le due strade. Allora appunto la questione verteva sui provvedimenti da adottarsi per assicurare la stabilità del ponte e pel sicuro suo uso comune per la strada ordinaria provinciale e per la ferrovia.

Ricordo che, quanto alla stabilità del ponte, non emerse dubbio in contrario, soltanto si riconobbe che dopo la parte occupata dalla strada ferrata, la parte residua, riservata alla strada provinciale, era troppo ristretta ed incomoda per il servizio ordinario dei ruotabili e dei pedoni, e si era proposto di occupare tutto il marciapiede per il piano stradale, portando fuori il marciapiede sul prospetto a monte, facendolo pensile sul torrente, come si è, non è molto, fatto a Roma pei marciapiedi del Ponte Sisto, e come fu fatto a Firenze sull'Arno ai ponti alla Carraja e alle Grazie, e come si praticò per rendere più comodi i piani carreggiabili dei ponti in altri luoghi. Si era anche proposto di separare le due strade con una parete longitudinale, come si è fatto al passaggio del ponte promiscuo della Sesia, il quale colà appunto serve alla strada ordinaria ed alla strada ferrata.

Queste proposte furono fatte allora; che cosa siasi eseguito dopo, io lo ignoro. Soltanto io credo che sia dovere del Governo di provvedere affinchè la strada ordinaria abbia sul quel ponte tutto il mi-

glior comodo, e vi sia anche ben provveduto per la sicurezza del suo transito.

Disgrazie, veramente, non ne erano avvenute fino a quel tempo, e credo che nemmeno dipoi ne siano avvenute; soltanto qualche pecora era saltata dalla strada ordinaria nel torrente, spaventata del passaggio dei convogli ferroviarii. Disgrazie di persone e di rotabili, trascinati e rovesciati nel torrente da cavalli spaventati nel contemporaneo passaggio delle locomotive, io non ne conosco, e credo che veramente non siano avvenute. Ma ad ogni modo, a mio avviso, il Governo ha il dovere di provvedere alla comodità e sicurezza di quel passaggio, affinchè vi sia rimossa ogni possibilità di disgrazie.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Gabelli.

Gabelli. Ho il gravissimo dispiacere di constatare di avere anch'io, così come l'ha l'onorevole ministro, detta la verità e solamente la verità. Anzi credo sia la prima volta che mi avviene in questa Camera il caso che tutti coloro i quali si sono levati per combattere le mie asserzioni, le abbiano poi, dalla prima all'ultima, confermate, compreso, ciò che più importa, l'onorevole ministro dei lavori pubblici. "Non credo che il nostro materiale mobile sia sufficiente al nostro traffico." È questa la frase con cui l'onorevole ministro ha cominciato il suo discorso; è una frase molto grave dopo tutto quello che l'Italia ha speso per le sue strade ferrate: è una frase che sta a dimostrare come quello che l'Italia ha speso sia meno assai di quello che ancora le rimane e spendere; è una frase che dimostra quanto sia grave il problema ferroviario, e quanto sia più grave di quello che generalmente si creda.

L'onorevole Baccarini non mi ha combattuto di fronte; egli si è limitato a constatare che accuse non potevano esser fatte alla sua amministrazione, e a dichiarare che in alcune cose io aveva esagerato. Dissi già ieri, che le mie critiche non erano dirette all'onorevole Baccarini o ad alcun altro ministro dei lavori pubblici; che io estendeva a tutto il sistema di tanti e tanti anni i miei appunti, e che comprendeva in questi appunti tutte le amministrazioni che si sono succedute, da quella dell'onorevole Menabrea a quella dell'onorevole Genala.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici, ha constatato che, nel 1870, avevamo, per unità di traffico, nove locomotive; che ne abbiamo sette nel 1884.

È una grave differenza; maggiore di quella che io accusava, riferendomi coi miei conti al 1873 ed al 1881. Non ho dunque, per l'asserzione stessa dell'onorevole ministro dei lavori pubblici, esage-

rato, come l'onorevole Baccarini ha creduto che io avessi fatto. Anzi son rimasto di sotto al vero.

L'onorevole ministro ha dichiarato che la questione delle stazioni, particolarmente sollevata, si collega con quella dell'assetto ferroviario: " non possiamo determinare se sia o non sia vera la cifra di duecento o trecento milioni indicata dall'onorevole Gabelli, perchè non sappiamo ancora quale sarà in definitivo l'assetto ferroviario. „ Queste, se bene ho inteso, le sue parole.

Se alcuni lavori dovessimo fare in un modo in alcune stazioni, l'importo da preventivarsi sarebbe di tanto; se dovessimo farli in altro modo, sarebbe di tanto.

Accorderei pienissima ragione all'onorevole ministro dei lavori pubblici, e consentirei a riconoscere l'esattezza del suo ragionamento, se ai nuovi patti per le convenzioni ferroviarie dovessimo arrivare di qui a cinque o sei anni. Ma essendo, per le sue stesse dichiarazioni e pel tempo che egli stesso si è prefisso alla Camera, così vicino il termine in cui dovremo discutere le nuove convenzioni ferroviarie, ne viene naturale la domanda: Come?! Oh! Non sapete ancora come dovranno essere divise le reti ferroviarie italiane? E ammesso pure che qualche differenza debba verificarsi, ammesso pure che non siano ancora interamente decisi i particolari della divisione, è evidente che le questioni potranno cadere sopra una, su due, su tre stazioni, ma potrà ciò portarvi differenze tali nei conti dei preventivi, che voi non sappiate rispondere oggi, presso a poco, quale somma dovrà spendersi? E fosse anche vero che non una, nè due, nè quattro, nè sei fossero le stazioni su cui può cadere la differenza, ammesso che fossero parecchie, e non fosse ancora deciso se debbano appartenere piuttosto all'una che all'altra delle reti ferroviarie, non è d'altra parte vero che, per la diversità della divisione, quei lavori che dovrebbero farsi in una stazione in una rete, dovrebbero con altra divisione farsi in un'altra? Non è vero che si avrebbero, per conseguenza necessarie, compensi nei preventivi? Mi permetta, dunque, l'onorevole ministro di credere che non sia così difficile fare il conto approssimativo che ho domandato.

Non gli domando, nè la Camera potrebbe domandargli, un conto esatto, preciso, fino all'ultimo milione, fino all'ultimo soldo. Del resto, a questi conti esatti e precisi, ormai il Ministero dei lavori pubblici da molti e molti anni ci ha disabituati.

Conti esatti, particolarmente in proposito di ferrovie e spese ferroviarie, da tanti anni non ne

abbiamo veduti. Se adunque una qualche differenza potesse pur esservi nel conto che il ministro oggi ci presentasse per le spese necessarie intorno alle reti ferroviarie italiane, la Camera ed il paese potrebbero ammettere un'altra volta il *bill* d'indennità intorno alle differenze.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici dice: io per solo sei mesi ho chiesto nove milioni con questa legge; e se la Camera italiana avesse dati nove milioni, ogni sei mesi, sarebbero state ridotte presto in buone condizioni le ferrovie. Se questi nove milioni, io rispondo, andassero tutti ed effettivamente a reintegrare il capitale, come apparirebbe dalla registrazione, io intenderei ancora perfettamente il ragionamento dell'onorevole Genala. Ma quando lo stesso onorevole ministro dei lavori pubblici mi dichiara che in verità una parte di questi nove milioni non è un aumento di capitale, ma è un rifacimento di qualche cosa che manchi oggi sulle reti; che è una spesa che introduce in *conto capitale*, benchè sia una *spesa d'esercizio*, una spesa ordinaria al solo fine di rimediare ad una condizione passeggera, transitoria (è già son troppi anni che siamo in periodo transitorio) allora io credo che neanche i nove milioni concessi ogni sei mesi sarebbero bastati a mettere le nostre strade ferrate in quell'assetto di guerra, di cui parlava l'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Nel conto ieri presentato, veggio, ad esempio, messo in conto capitale la spesa per rinforzare i ponti sulla strada di Pistoia, sui quali debbono passare le locomotive Sigl. Ma quanti anni sono, onorevole ministro, che le locomotive Sigl passano su quei ponti? Se queste locomotive, sin dal primo giorno in cui quella linea fu aperta, fanno quel servizio, per quale ragione questi ponti dovranno essere rinforzati, affinchè possano passare quelle locomotive che tutti i giorni fino dal primo vi sono passate?

La spesa sarà necessaria, ma lo può essere per ciò solo che il tempo abbia reso disadatti quei ponti al servizio compiuto finora; non è quindi nè può essere iscritta a conto capitale, ma a mantenimento di quel capitale che abbiamo sempre posseduto e che non viene aumentato pei nuovi lavori.

L'onorevole Baccarini non si è fermato a questa legge dei nove milioni più che tanto; egli ha preso la questione quale io l'aveva posta, cioè sui bisogni delle nostre ferrovie, e ha detto: ma in quattro anni abbiamo speso 125 milioni. E questa sua cifra è stata oggi confermata dall'onorevole ministro dei lavori pubblici, nè io la nego.

Baccarini. Io non l'ho mai detto.

Gabelli. Allora ho udito male, e con me ha udito male anche l'onorevole ministro dei lavori pubblici, il quale mi pare abbia confermato che il conto delle spese fatte durante l'amministrazione dell'onorevole Baccarini e dall'onorevole Baccarini citate, concordava coi dati che egli aveva in una somma di 125 milioni, presso a poco.

Baccarini. Chiedo di parlare.

Gabelli. Se adunque io sono in colpa di avere udito male, mi sia ammessa l'attenuante che l'onorevole ministro è mio complice in questa colpa.

L'onorevole Baccarini adunque ha detto, od almeno a me parve che abbia detto: abbiamo speso 125 milioni in quattro anni per mettere in assetto le nostre ferrovie. Ma la questione non era di sapere se in via assoluta si fosse spesa o no una grossa somma; lo so anch'io che delle somme grosse si spendono; si tratta unicamente di vedere se queste somme siano tanto grosse da bastare, non solamente ai consumi annuali, alle spese di tutti i giorni sulle strade ferrate; ma anche a rimettere in ordine tutto quello che è eredità di un'istoria intiera di trascuranza. Ora io credo che a riparare ai danni di tanta trascuranza, non bastino nemmeno le somme che l'onorevole Baccarini ci dice di aver speso durante la sua amministrazione. Io sono, se vuole, pronto a riconoscere che durante l'amministrazione dell'onorevole Baccarini si sia fatto di più di quanto avessero fatto alcune delle amministrazioni anteriori. Ma il dire d'aver fatto di più, non significa punto aver fatto a sufficienza.

Ed è la sola insufficienza di quel che s'era fatto, che io volevo dimostrare.

L'onorevole Baccarini si è dimostrato meravigliato come io non avessi compreso che una domanda di ventimila tonnellate di rotaie in un anno, dovesse comparire eccessiva, a meno di disfare tutto per rifare; parmi sia questa la frase precisa detta dall'onorevole Baccarini.

Ora io prego l'onorevole Baccarini di considerare che in quell'anno in cui furono chieste le 20 mila tonnellate di rotaie, l'amministrazione dell'Alta Italia aveva un esercizio di 3558 chilometri di linea; e di lunghezza di binari aveva presso a poco 4500 chilometri. Sono costretto a dire presso a poco, perchè le statistiche che si pubblicano non contengono le indicazioni della lunghezza effettiva di binari stazioni comprese. Calcolando dunque 4500 chilometri di binari, a 88 tonnellate per chilometro, le 20 mila tonnellate bastano per rifare il binario sopra 220 chilometri,

ossia sopra la ventesima parte dei binari che l'Alta Italia esercitava.

Che meraviglia vi è che delle strade vecchie in gran parte, armate a rotaie di ferro, esigano un rinnovamento di un ventesimo dei loro binari?

Facciamo il conto di rinnovare i binari ogni trent'anni, ma ogni trent'anni in via generale, non quando abbiamo una rete in cui tutto è stato trascurato, come è avvenuto per la rete dell'Alta Italia.

Le 20,000 tonnellate di rotaie che erano richieste dall'amministrazione, erano adunque quel preciso, quel giusto che doveva esser richiesto per portar rimedio, un poco alla volta, alla triste condizione ereditata. E con 10,000 tonnellate di rotaie non si poteva in nessun modo sperare, nemmeno di mantenere la condizione quale era; perchè 10,000 tonnellate ogni anno servirebbero a far cambiare i binari ogni 40 o 42 anni; e questo è troppo poco. Se la provvista avvenne in misura inferiore al bisogno, non a chi ha fatto la domanda giusta di 20000 tonnellate, ma a chi volle ridurla a 10000 per non turbare l'economia dei bilanci, ricade la responsabilità dell'insufficienza del provvedimento.

Io sono grato all'onorevole Baccarini di una spiegazione datami, spiegazione che io aveva richiesta, e che io, però, aveva già immaginata. Io aveva domandato: che cosa significa la dizione *locomotive in conto costruzioni*? Sono le locomotive (mi ha risposto l'onorevole Baccarini) che, per la legge del 1879, vanno a costituire la dotazione delle nuove linee; e sta perfettamente bene. Nel conto dell'Alta Italia, per il materiale costruito o commesso a tutto il 1883, e che non sarà consegnato se nonchè alla fine del 1886 abbiamo, in conto costruzione, 12 locomotive. Dodici locomotive dunque costituiscono la dotazione delle linee da costruirsi, nella zona in cui esercita l'Alta Italia, fino al 1886. La nostra dotazione di locomotive è di 0.177 per chilometro; con questo dato, 12 locomotive rappresentano il materiale mobile che dovrebbe servire per 68 chilometri.

Abbiamo dunque la speranza, secondo queste indicazioni, che quella gran legge del 1879, la quale doveva contentare tutte le domande e far lieti gli italiani del possesso di rapide comunicazioni, ci avrà portato dal 1879 fino al 1866, l'apertura di 68 chilometri di strade ferrate! In sette anni 68 chilometri! La bellezza di quasi *dieci* chilometri all'anno! Questo risulta dal conto; nè io ci ho colpa se questo conto, con questi dati porta a così deplorevoli conclusioni.

Io non ho negato gli aumenti di traffico: so per-

fettamente che aumenti di traffico sono avvenuti, so gli effetti che se ne sono ottenuti, ed ho riportato ieri tutti i numeri degli aumenti di traffico.

Ed è appunto per gli aumenti di traffico che io ho calcolato che deve aumentarsi di tanto o di tanto il materiale mobile. Non può adunque dall'onorevole Baccarini essermi rimproverata la contraddizione fra la tesi che io sostenevo ed il fondamento che dava alla tesi stessa. Ho asserito che gli aumenti di traffico non erano tali da giustificare la mancanza di materiale mobile; nè erano stati tali da poter dire: è a questo aumento di traffico che dobbiamo come un'eventualità accidentale esserci mancato il materiale mobile; e a questa mancanza di materiale mobile noi vogliamo riparare con immediati provvedimenti. E questo ho detto perchè a dirlo mi portava la spiegazione data dall'onorevole relatore alla mancanza di materiale mobile, a fondamento della domanda fatta con questa legge per immediati provvedimenti.

Gli aumenti di traffico sono avvenuti nella misura precisa, (e dico precisa perchè pochissime sono le differenze avvenute nei nostri sistemi di tariffe) che è rappresentata dagli aumenti di prodotto chilometrico sulle ferrovie italiane. Nel 1875 il reddito chilometrico fu 19,568 lire; nel 1876, 19,806; aumento 240 lire. Nel 1877, 19,394; si cala di 500 lire. 1878, 18,936; si torna ad abbassare di altre 600 lire. 1879, 19,866; si resta allo stesso grado. 1880, 21,159; aumento di 1300 lire circa. 1881, 21,688; aumento di 500 lire. 1882, 21,012; si torna ad abbassare di altre 500 lire. È questa la scala degli aumenti. E dal 1875 al 1882 la differenza va da 19,568 a 21,012.

Gli aumenti dunque non sono enormi, se in otto anni abbiamo progredito di 1400 lire a chilometro; notisi inoltre che questi aumenti sono poi gradualmente, sono quasi direi uniformi, ove si considerino dal lato degli introiti totali. Questi introiti totali è inutile che li rilegga perchè li ho già letti alla Camera. Noi aumentiamo di otto o nove milioni all'anno; e la necessità dell'aumento delle locomotive deriva in parte dagli aumenti delle linee, ed in parte da pochi aumenti di traffico. Ora, se questo aumento è uniforme, non è possibile accagionare all'aumento di traffico, verificatosi per gradi e con uniforme andamento ascendente, la necessità che si asserisce quasi sorta da un punto all'altro di provvedere una grande quantità di materiale mobile.

Se questa grande quantità di materiale mobile occorre (ed è dimostrato che occorre, facendo il confronto dei numeri dal 1873 al 1881) è chiaro che la mancanza è causata non dagli aumenti di

traffico, ma da ciò, che da tanti anni abbiamo mancato di provvedere a quanto era necessario che le deficienze andarono accumulandosi ed oggi sono arrivate a limite intollerabile. Nè questo è rimprovero, torno a dirlo, diretto all'amministrazione dell'onorevole Baccarini, come a nessuna specificatamente delle amministrazioni che precederono o si sono succedute alla sua.

Io non voglio entrare in un'altra questione, quella degli uomini. L'onorevole Baccarini disse: ma il ministro non può dare dei giudizi tecnici; il ministro non decide le questioni; il ministro ha dei Consigli a cui deve rimettersi, nè può dar ragione all'onorevole Gabelli, quando i suoi Consigli tecnici lo consigliano in una maniera diversa.

Non nego l'ultima di queste asserzioni. Posso tuttavia, con dolore per i danni del mio paese, oggi constatare che i miei consigli erano giusti più assai che quelli che sono stati dati a parecchi ministri. Le altre asserzioni avrei voluto sentirle da tutt'altri che dall'onorevole Baccarini che fu ministro perchè era tecnico.

Se il ministro non giudica da sè e giudica unicamente perchè o il Consiglio superiore od altri l'abbia avviato per una data strada, dove se ne va, o signori, la responsabilità ministeriale?

Io non so, nè cerco di sapere, a qual criterio debba il ministro confermare la sua condotta; ma so che la responsabilità deve costantemente restare al ministro qualunque sia il criterio col quale egli intenda di condursi. Non può, un ministro, credere atta a coprire la responsabilità dei suoi atti questa magra scusa: io ho ascoltato i consigli di altri.

Nè è il caso che l'onorevole Baccarini venga oggi a dire che ha ascoltato o no, il consiglio di alcuni per giustificare la condotta sua perchè nessuno l'ha attaccata, ed io meno di tutti. Non importava per questa legge attaccarla.

Se in altro momento e per altre questioni che quelle dello stato di fatto delle nostre ferrovie verrà la necessità di dire quali siano le mie opinioni, anche a proposito di quanto abbia operato o non operato l'onorevole Baccarini, farò gli appunti che crederò opportuni. Oggi, ripeto, non era il caso di farlo; mi premeva solamente di constatare che le nostre ferrovie erano in cattive condizioni, che le spese che si facevano non dovevano ragionevolmente essere imputate a conto capitale. A tutto questo non ha risposto l'onorevole Baccarini. Egli non ha potuto dimostrare che le ferrovie fossero in buone condizioni, e non ha potuto dire che le spese proposte fossero giustamente alloggiate in conto capitale.

Fra l'onorevole Baccarini e l'onorevole ministro dei lavori pubblici si disputa se fosse meglio di pubblicare la disposizione relativa alla sospensione del servizio della merci, o di effettuarla tacitamente. A me poco interessa codesta questione. Vedano essi se maggior interesse, se minor danno pel pubblico, se minor danno per le amministrazioni sia il pubblicare tali disposizioni, o attuarle senza avvertirne il pubblico.

Quello che importa a me di mettere in sodo è che tanto la sospensione ordinata dall'onorevole Genala, e che io credo fatta per pura e semplice necessità, quanto le condizioni in cui si è trovato l'onorevole Baccarini, e l'avere esso stesso dichiarato che parecchie volte gli era stato chiesto di dare quest'ordine di sospensione, dimostrano con eguale chiarezza e tanto l'una parte come l'altra, che il servizio non poteva andare quando a capo dell'amministrazione si trovava l'onorevole Baccarini, come non può andare adesso che ministro dei lavori pubblici trovasi essere l'onorevole Genala.

Ribadite così, per quanto mi pareva necessario, le cose dette ieri, aggiungo solamente che non so ancora intendere il motivo pel quale il Governo rifiuti di dare l'elenco delle opere che io domando.

Il Governo, secondo le sue promesse, ha dichiarato di finire gli esercizi governativi entro la metà di quest'anno. Che cosa abbia ordinato dal 1878 in conto capitale; e che cosa anche quest'anno ordini in conto capitale fino al primo di luglio, mi pare abbastanza facile di determinarlo. È un elenco, è un conto che interessa non per quanto forse ha creduto l'onorevole ministro dei lavori pubblici, ma perchè possiamo noi farci un'idea delle condizioni vere in cui lasciamo le strade ferrate, delle spese che debbono o no essere fatte per effetto di quei contratti stessi che ci si presenteranno. Imperocchè, fino a quando non sappiamo le condizioni vere di fatto, ed i modi di registrazione anche delle spese di esercizio, o spese non di esercizio, sarà difficile che ci facciamo un criterio esatto di quegli stessi contratti che saranno proposti alla nostra approvazione.

Io quindi non intendo, nè la difficoltà, nè le contrarietà che possa avere il Governo a presentarci la nota che ho domandata.

Io non credo che l'onorevole Genala voglia insistere nella sua negazione. E non lo credo perchè ho constatato quello che io già sapeva anche prima, cioè che da lui si può aspettare la esposizione intiera di tutta la verità.

Non ho altro da dire.

Presidente. Rimanderemo alla prossima seduta la prosecuzione di questa discussione.

Intanto prego gli onorevoli deputati, che non avessero ancora votato, di affrettarsi a venire alle urne.

Dichiaro chiusa la votazione.

Si procede alla numerazione dei voti.

(I segretari numerano i voti.)

Presidente. Proclamo il risultato della votazione a scrutinio segreto sul disegno di legge: "Derivazione delle acque pubbliche e modificazione dell'articolo 170 della legge sulle opere pubbliche."

Presenti e votanti	216
Maggioranza	109
Voti favorevoli	175
Voti contrari	41

(La Camera approva.)

Presidente. Annunzio alla Camera che il trasferimento della salma del nostro compianto collega Massari avrà luogo domani alle ore 4 pomeridiane.

La seduta è sciolta alle ore 6 30.

Ordine del giorno per la tornata di sabato.

1° Svolgimento di interrogazioni: del deputato Bonghi al ministro della pubblica istruzione e del deputato Panattoni al ministro di agricoltura e commercio.

2° Seguito della discussione del disegno di legge: Spese in conto capitale per le ferrovie in esercizio di proprietà dello Stato. (163) (*Urgenza*)

3° Bilancio di previsione del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario 1884-85 (140), e svolgimento di una interpellanza del deputato Brunialti, e di interrogazioni del deputato Cavalletto e del deputato Dotto al ministro degli affari esteri.

4° Disposizioni intese a promuovere i rimborsamenti. (35)

5° Stato degli impiegati civili. (68) (*Urgenza*)

6° Provvedimenti relativi alla Cassa militare. (23)

7° Pagamento degli stipendi e sussidi, nomina e licenziamento dei maestri elementari. (83) (*Urgenza*)

8° Aggregazione del comune di Castagneto, in provincia di Torino, al mandamento di Chivasso. (119)

Prof. AVV. LUIGI RAVANI
Capo dell'ufficio di revisione.

