

CCLXXII.

TORNATA DI SABATO 17 MAGGIO 1884

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE BIANCHERI.

SOMMARIO. *Il deputato Dini Ulisse chiede sia dichiarata urgente la petizione registrata col n° 3201 ed il deputato Finocchiaro quella portante il n° 3203. — Parlano sull'ordine del giorno i deputati Novi-Lena e Capo, ai quali risponde il presidente. — Il deputato Savini chiede conto del disegno di legge sulle quote minime — Risposta del presidente. — Seguito della discussione del bilancio di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio 1884-85 — Il relatore riferisce sopra una petizione di Torre del Greco — Intorno alla medesima parlano i deputati Ungaro, Capo e Della Rocca ed il ministro dei lavori pubblici — Sul capitolo 113 del bilancio parla il deputato Grassi, al quale risponde il ministro ed il relatore — Approvansi i capitoli dal 113 al 115 — Sul capitolo 116 parla il deputato Palizzolo, cui rispondono il ministro ed il relatore — Approvansi i capitoli 116 e 117 — Sul capitolo 118 parlano i deputati Di Pisa, Riolo, Maffi, Tegas, Garelli, Elia, Gattelli, Brunialti, Della Rocca, Lazzaro, Sanguinetti, Corvetto, Spirito, Buttini, Grassi ed il ministro Genala — Approvasi il capitolo 118 — Sul capitolo 119 parla il deputato Dini Ulisse, al quale rispondono il ministro ed il relatore — Approvasi il capitolo 119 — Sul capitolo 120 parlano i deputati Sciacca della Scala, Dotto, Perelli, Fortunato, Finzi, Fazio Enrico, Picardi e Farina Nicola.*

La seduta incomincia alle ore 2 10 pomeridiane.

Quartieri, segretario, dà lettura del processo verbale della tornata precedente, che è approvato. Quindi legge il seguente sunto di

Petizioni.

3401. La deputazione provinciale di Pisa chiede che sia deliberata la costruzione della ferrovia Pontedera-Saline, comprendendola nell'elenco delle linee di 2ª o almeno di 3ª categoria.

3402. Asso Onorato ed altri quattro impiegati pensionati di Spezia, chiedono qualche compenso per essere stati derubati dal messo municipale incaricato di riscuotere le loro pensioni.

3403. L'ingegnere Francesco Calandra di Palermo chiede che la Camera elegga una Commissione tecnica, che esamini il suo progetto per evitare l'incontro dei treni ed applicarlo a tutte le linee.

Dini Ulisse. Chiedo di parlare.

Presidente. L'onorevole Dini Ulisse ha facoltà di parlare sul sunto delle petizioni.

Dini Ulisse. Prego la Camera a nome anche del collega Panattoni di voler dichiarare d'urgenza la petizione 3201, presentata e che fa la deputazione provinciale di Pisa, perchè ove si decretino nuove costruzioni ferroviarie, non si dimentichi la linea Volterra-Pontedera; e la prego nel tempo stesso d'inviare la detta petizione alla Commis-

sione che sarà incaricata di riferire sul disegno di legge relativo alle convenzioni e costruzioni ferroviarie.

(L'urgenza è approvata.)

Presidente. Questa petizione come di diritto, sarà inviata alla Commissione che si occuperà del progetto sulle convenzioni e costruzioni delle ferrovie.

Finocchiaro. Chiedo di parlare sul sunto delle petizioni.

Presidente. L'onorevole Finocchiaro ha facoltà di parlare.

Finocchiaro. Prego la Camera di dichiarare d'urgenza la petizione n° 3203.

(L'urgenza è ammessa.)

Osservazioni dei deputati Novi-Lena e Savini sull'ordine del giorno.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Novi-Lena.

Novi-Lena. Mi permetto di fare una domanda che sarebbe forse più opportuna in fine di seduta; ma è meglio anticipare.

Nell'ordine del giorno della seduta antimeridiana di mercoledì passato erano iscritti due disegni di legge sulle pensioni dell'esercito, e sulle pensioni della mariniera.

Trattandosi di due disegni di legge di grande importanza, chiederei che fosse fissata una seduta antimeridiana, lunedì prossimo, per poterli discutere.

Capo. Per mercoledì.

Novi-Lena. Io insisterei per lunedì. E siccome nell'ordine del giorno dello scorso mercoledì era compreso lo svolgimento della proposta per l'estensione della pensione dei Mille a coloro che sbarcarono a Talamone, vorrei pregare la Camera che lo svolgimento di questa proposta, che sarà brevissimo, fosse posto, come allora, in primo luogo nell'ordine del giorno di lunedì prossimo.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Capo.

Capo. Io vorrei pregare l'onorevole Novi-Lena di consentire che sia fissata per mercoledì prossimo, anziché per lunedì, la seduta antimeridiana da lui proposta.

Come la Camera ricorda, vi è una deliberazione di massima, che cioè tutti i mercoledì debba in una seduta antimeridiana discutersi sulle petizioni: questa seduta però finora, invece di esser desti-

nata alle petizioni, fu quasi sempre impiegata per discutere diversi disegni di legge.

Ora, se all'onorevole Novi-Lena non dispiacesse, potremmo fissare la prossima seduta di mercoledì per discutere i disegni di legge da lui ricordati, e dei quali riconosco la gravità e l'urgenza, anzi che una seduta antimeridiana lunedì, perocché l'onorevole Novi-Lena comprenderà che ad alcuni di noi, che pur abbiamo bisogno di prender parte a quella discussione, per la tutela di legittimi interessi, riuscirebbe impossibile trovarci qui lunedì mattina per la seduta antimeridiana.

Vorrei quindi pregarlo di non insistere sulla sua proposta, accettando invece che la seduta antimeridiana sia tenuta martedì o mercoledì.

Presidente. Io pregherei l'onorevole Novi-Lena di attendere a fare la sua proposta in fine di seduta, poichè ora non sono presenti i ministri, i quali dovrebbero sostenere la discussione dei disegni di legge da lui indicati.

Ora, prima che la Camera delibere, bisogna aver la certezza che i ministri possano trovarsi presenti lunedì mattina.

Novi-Lena. Sta bene.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Savini.

Savini. Da molti giorni l'onorevole ministro delle finanze ha presentato un disegno di legge per l'esenzione dell'imposta sulle quote minime. Desidererei sapere cosa è accaduto di questo disegno di legge, giacchè so benissimo che, quando si vuole affrettare, le macchine tipografiche volano.

Presidente. Onorevole Savini, io posso subito appagare la sua curiosità, dicendole che le bozze sono trattenute presso il ministro delle finanze.

Savini. Invoco che non vi rimangano lungo tempo.

Presidente. Non dipende da me.

Savini. Non vorrei che venissero le vacanze e non se ne facesse niente.

Presidente. Non posso rispondere che di ciò che dipende da me.

Seguito della discussione sul bilancio di previsione del Ministero dei lavori pubblici.

Presidente. L'ordine del giorno reca: Seguito della discussione sul bilancio di previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio del 1884-85.

Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

Lacava, relatore. Come la Camera ricorderà, in

una delle tornate ultime piacque alla medesima mandare alla Commissione del bilancio, una petizione del municipio di Torre del Greco, diretta ad ottenere una somma di sussidio per il suo porto; nel bilancio 1884-85.

La Commissione del bilancio, per mezzo mio, espone ora alla Camera quel che ha deliberato sul proposito...

Della Rocca. Chiedo di parlare.

Presidente. Ma, onorevole relatore, non sarebbe meglio che Ella riferisse su questa petizione in fine del bilancio, riferendosi essa al capitolo dei porti che è già esaurito? Siamo ora al capitolo delle ferrovie, quindi invece di aprire una nuova discussione (l'onorevole Della Rocca ha già chiesto di parlare), penso che sarebbe meglio andare innanzi nel bilancio e riservarsi, esaurito il bilancio, di riferire sulla petizione stessa.

Lacava; relatore. Io sono agli ordini suoi e della Camera; ma siccome fin da quando la Camera inviò alla Commissione generale del bilancio questa petizione, il capitolo relativo ai porti di 4ª classe era stato approvato, così siamo ora allo stesso caso d'allora. E perciò che io mi sono permesso di riferirne ora.

Della Rocca. Aveva chiesto di parlare.

Presidente. Permetta, Ella non potrebbe parlare, se la Commissione accettasse di sospendere il riferire ora su questa petizione.

Della Rocca. Io volevo pregarla di permettere di terminare adesso questa questione, che non assorbirà che pochi minuti.

Lacava; relatore. Veramente, onorevole presidente, con brevissime parole si può riferire...

Presidente. Ebbene, allora riferisca.

Lacava; relatore. Il comune di Torre del Greco non è agricolo, perchè non ha che poco territorio. Invece tutta la sua floridezza dipende dal mare; e la sua rappresentanza comunale ha iniziato un porto con molto coraggio e con lodevole iniziativa. Il porto di Torre del Greco imporrà una spesa di 950,000 lire; e come porto di 4ª classe ottenne dal Governo un primo sussidio di 150,000 lire, che fu pagato. Ma siccome la spesa ascende a 950,000 lire, così il terzo stabilito per legge supera le 150,000 lire, già concesse ed è stato accordato un altro sussidio di 150,000 lire. Ora questo sussidio è stato accordato fin dal 1883, ma però nel bilancio semestrale del 1884 non fu stanziata la somma che avrebbe dovuto esservi secondo il sussidio accordato; e nell'attuale bilancio 1884-85, sebbene sia previsto nell'allegato un sussidio per tale porto, pure si assicura che esso non superi la somma di 25,000 lire; mentre che

nella petizione del comune si dimandano lire 69,000. Ora senz'accrescere la somma del bilancio, sia perchè il capitolo è stato approvato, sia perchè non è nelle abitudini delle Commissioni del bilancio proporre aumenti di fondi, essa raccomanda la petizione al ministro, affinchè egli, studiando il capitolo 32 sui porti di quarta categoria pei quali è già approvata la somma a titolo di sussidio di 110 mila lire, possa trovare il resto della somma richiesta nella petizione, e venire così in aiuto di quel benemerito comune; anche perchè il municipio avendo votato il suo bilancio, di quest'anno, fiducioso nel sussidio già accordato sino dal 1883, ha stanziato nell'attivo quella quota che sperava avere dallo Stato.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Della Rocca.

Della Rocca. Mi riservo di parlare dopo che l'egregio ministro dei lavori pubblici avrà detto il suo intendimento.

Presidente. Allora darò facoltà di parlare all'onorevole Ungaro.

Ungaro. Io prendo occasione della risposta che l'onorevole relatore del bilancio dei lavori pubblici ha data riguardo al porto di Torre del Greco per rammentare all'onorevole ministro Genala alcuni lavori attinenti al porto di Napoli. Io non posso non compiacermi coll'onorevole ministro per l'andamento dei lavori di quel porto; però mi permetta che gli rivolga una interrogazione ed una preghiera.

Dal municipio di Napoli, è dalla Camera di commercio di quella città si sono fatti voti perchè alla costruzione del porto si fosse aggiunta quella di un *bacino di carenaggio*; che per la entità del porto istesso è indispensabile. Ed infatti Genova, città alquanto più piccola di Napoli, ne possiede due, Livorno uno; mentre Napoli non ne ha nessuno.

Io mi auguro che l'arsenale resti sempre a Napoli; ma nell'incertezza dell'avvenire, vorrei che col *bacino di carenaggio* si preparasse un avvenire a quegli operai che non potranno certamente seguire altrove la sorte di esso.

Io so che l'onorevole ministro Genala ha avuto la cortesia di rispondere tanto al Municipio quanto alla Camera di commercio di Napoli, che egli non potea prendere alcun impegno, ma che però avrebbe sull'argomento ordinato gli studi opportuni. Pel bene quindi, che all'onorevole ministro stia sempre a cuore di tutte le provincie d'Italia, e nell'interesse della classe operaia io gli rivolgo calda preghiera perchè, esaudendo i voti del municipio e della Camera di commercio, compiuti

che saranno i detti studi, presenti, come fu promesso altra volta, un disegno di legge per autorizzare la costruzione nel porto di Napoli di un *bacino di carenaggio*, pria che i lavori del porto siano compiuti.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Capo.

Capo. Vorrei pregare l'onorevole ministro dei lavori pubblici di accettare che sia a lui inviata la petizione del municipio di Torre del Greco. Io capisco perfettamente che una volta votato il relativo capitolo del bilancio non è possibile aumentarlo; e tanto meno è possibile aumentarlo in quanto la Commissione del bilancio, come ha detto l'onorevole relatore, non è abituata a proporre aumenti di stanziamenti.

Però se l'onorevole ministro dei lavori pubblici sarà animato da benevole intenzioni verso il comune di Torre del Greco, potrà trovare nei residui delle somme stanziare, che non si spendono nell'anno, le 44,000 lire che il municipio di Torre del Greco domanda in più.

Una voce. Si domandano 69,000 lire!

Capo. Ne domanda 69,000, ma 25,000 sono state votate; dunque sarebbe un di più di 44,000 lire.

Pensi l'onorevole Genala che il municipio di Torre del Greco ha avuto questo sussidio nell'anno 1883; di maniera che nel primo semestre 1884 avrebbe dovuto già essere stanziata una cifra, che rappresentasse il terzo di quello che il Governo aveva assegnato come sussidio per i lavori di quel porto.

Ora non solo per il primo semestre 1884 non c'è stato nessuno stanziamento, ma nel bilancio definitivo 1884-85 ci sono sole 25,000 lire.

In questo modo il municipio di Torre del Greco dovrebbe andare avanti coi lavori appaltati e coi pagamenti da fare fino al giugno 1885 con sole 25,000 lire; ciò significherebbe mettere quel municipio in condizione o di non poter fare onore agli impegni presi coll'imprenditore, oppure di dover sospendere i lavori con gran detrimento di un'opera così importante, del valore di 935,000 lire.

Io dunque confido che l'onorevole ministro dei lavori pubblici nel rispondere vorrà rassicurarmi, a cui son molto a cuore gli interessi di quel municipio, che per quanto gli sarà possibile, nei limiti del bilancio, vorrà ottemperare ai desideri giustissimi di quel comune; il quale merita speciali riguardi e per la sua importanza commerciale e perchè si è sobbarcato ad una spesa

relativamente enorme per tutelare il commercio del paese e la industria soprattutto del corallo.

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

Genala, ministro dei lavori pubblici. Già nell'anno decorso il Ministero accordò un sussidio al municipio di Torre del Greco, il che dimostra che non è necessaria una petizione per richiamare il Governo a darlo.

Ma la petizione è stata fatta per avere un altro sussidio maggiore.

Capo. Di avere solo uno stanziamento maggiore, non un sussidio maggiore.

Lacava, relatore. Il secondo sussidio fu anche accordato.

Genala, ministro dei lavori pubblici. Fu accordato; dunque si tratta del sussidio e non dello stanziamento.

Lacava, relatore. Fu accordato dal Ministero, ma non è stato ancora pagato.

Presidente. Lo stanziamento non porta per titolo: Torre del Greco, ma: porti di 4^a classe.

Della Rocca. Chiedo di parlare.

Genala, ministro dei lavori pubblici. Allora mi pare che la petizione consista nel chiedere che si paghi sul capitolo lo stanziamento nella misura più elevata che sia possibile?

Lacava, relatore. Benissimo!

Genala, ministro dei lavori pubblici. E su questo non c'è nessuna difficoltà. Bisognerà però aver riguardo anche alle domande degli altri porti e vedere quanto si potrà accordare a Torre del Greco; il Governo cercherà di assegnargli il maggiore stanziamento che potrà.

L'onorevole Ungaro ha parlato del bacino di carenaggio del porto di Napoli. Ora questo si sta studiando, e gli studi sono piuttosto inoltrati. Altro non potrei dirgli.

Ungaro. Altro non desideravo.

Presidente. L'onorevole Della Rocca ha facoltà di parlare.

Della Rocca. Io, per chiarire meglio le cose, mi permetto di ricordare all'onorevole ministro che il porto di Torre del Greco è stato considerato importantissimo dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, sia per la sua profondità, sia per il ricovero che dà a circa mille barche, le quali sono addette alla pesca del corallo. Alimenta quindi un'industria relevantissima.

Ora a questo porto, che si sta costruendo con una spesa piuttosto modica, relativamente alla sua importanza, cioè, poco più di un milione, il Ministero concesse da prima un sussidio di lire 150,000,

somma molto al disotto di quanto per legge suol dare il Governo in simili costruzioni.

Questa somma di lire 150,000 fu già corrisposta. Ora il Consiglio dei lavori pubblici ha riconosciuto che occorre accordare un secondo sussidio di altre lire 150,000. Questa deliberazione fu approvata dal ministro dei lavori pubblici, diguisachè, secondo questo stato di cose, si sarebbe dovuto iscrivere nel bilancio attuale del 1884-85 un terzo di questa somma, anzi più di un terzo, per corrispondere agli impegni presi.

Ora è avvenuto che il bilancio dei lavori pubblici essendo stato compilato prima che il Consiglio superiore avesse dato il suo parere sul supplemento di sussidio, non fu tenuto conto, con precisione, di questo stanziamento particolare pel porto di Torre del Greco, e fu impostata una somma di lire 100,000, somma che, come è detto in una nota, dovrebbe servire pel porto di Torre del Greco, e probabilmente pel porto di Amalfi e di Torre Annunziata.

In pendenza dell'approvazione del bilancio il ministro disse al comune di Torre del Greco che avrebbe contribuito, per l'anno finanziario 1884-85, la somma di lire 25,000, e il comune di Torre del Greco ha fatto conoscere al Governo che questa somma di 25,000 lire per l'esercizio del bilancio, che si sta esaminando, non era adeguata ai suoi impegni ed ai suoi diritti; e quindi ha rivolta a tempo debito una petizione alla Camera, ed al Ministero, perchè l'erogazione del sussidio fosse migliorata, ed arrivasse alla somma di 69 mila lire. La differenza non è molta.

Ora, la nostra preghiera al Ministero ed alla Commissione è questa, che, cioè, una volta che si è votato il capitolo, si trovi modo come ricavare il maggiore assegno, ossia il pagamento di questa somma dovuta al municipio di Torre del Greco, dai mezzi disponibili del bilancio o dai residui che, probabilmente, se non certamente, ci saranno. Spero quindi che l'onorevole ministro vorrà darmi sopra ciò una risposta categorica, se, cioè, egli sia disposto ad aumentare a 69 mila lire questo sussidio del 1884-85.

Io sono certo che egli dirà di sì, perchè è indubitato che ci saranno mezzi e residui disponibili, affin di potere pagare questa differenza di assegno, che, per altro, è dovuta, secondo l'avviso del Consiglio superiore dei lavori pubblici e secondo l'intendimento dell'onorevole ministro dei lavori pubblici.

L'onorevole relatore della Commissione del bilancio, che io ringrazio cordialmente, ha trovato fondata, giustissima questa petizione, e l'ha racco-

mandata, all'onorevole ministro dei lavori pubblici: io voglio quindi credere che l'onorevole ministro non sarà sordo, non dico al diritto di Torre del Greco, ma certo all'autorità, ed all'efficacia della raccomandazione dell'onorevole relatore del bilancio.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro.

Genala, ministro dei lavori pubblici. Io ho già fatta la mia dichiarazione molto esplicita, che, nei limiti del bilancio, il Governo vedrà di accordare a Torre del Greco il sussidio massimo. Non potrei fare altro che questa dichiarazione.

Della Rocca. Va benissimo.

Presidente. È pago, onorevole Capo?

Capo. Sì, sono pago.

Presidente. Sta bene.

Ora continueremo sulla discussione del bilancio, La discussione è rimasta al capitolo 113.

“Capitolo 113. Spese generali di amministrazione per costruzioni ferroviarie e spese di sorveglianza locale alla costruzione delle strade ferrate concesse all'industria privata e studi di nuove linee complementari (Spese variabili), lire 110,000.”

L'onorevole Grassi ha facoltà di parlare.

Grassi. Non è mio costume intrattenere a lungo la Camera; e massime oggi mi guarderei bene dal farlo, sapendo che già venti oratori sono iscritti per parlare sul capitolo 120. Mi limiterò quindi a fare brevissime raccomandazioni all'onorevole ministro dei lavori pubblici, che riepilogherò in due preghiere nell'interesse dei comuni di Massafra e di Castellaneta.

Uscendo da Taranto per la linea che conduce a Bari, la prima stazione che s'incontra è quella di Massafra. Non farò qui la storia di quella nobile città e delle sue patriottiche tradizioni; ma dirò solo che essa, pure avendo una popolazione di 12,000 abitanti, un suolo esteso ed assai fertile, ed essendo anche ricca di diversi stabilimenti industriali, difetta di una stazione che abbia sale d'aspetto convenienti.

Due o tre anni sono, io mi resi interprete presso il Ministero e presso la direzione generale delle ferrovie Meridionali dei voti unanimi di quella popolazione, confortati dalle deliberazioni del Consiglio comunale e da molti dati statistici, da cui si rilevava l'importanza del paese e gli utili che quella stazione dava alla Società delle ferrovie. Ma le mie raccomandazioni rimasero infruttuose e non potetti ottenere altro che una sola lettera dal direttore generale delle strade ferrate presso il Ministero dei lavori pubblici,

collà quale gentilmente mi dichiarava di avere raccomandata la domanda del municipio di Massafra alla direzione generale delle ferrovie Meridionali.

Io credo che oggi le mie raccomandazioni e le mie preghiere sieno state dimenticate completamente tanto dal Ministero, quanto dalla direzione generale delle ferrovie. Quindi mi limito a domandare all'onorevole ministro dei lavori pubblici se gli pare possibile che gli abitanti di Massafra e tutti quei viaggiatori che si trovano obbligati a dover montare in ferrovia in quella stazione, debbano eternamente aspettare l'arrivo dei treni allo scoperto, sotto le intemperie e sotto il fuoco estivo dei raggi del sole, che lì, nel punto dove la stazione di Massafra è situata, si rendono ancora più scottanti; e se è mai possibile che per ottenere una sala di aspetto in una stazione di tanta importanza, come è quella di Massafra, si debba tanto attendere e penare.

Io per me non lo credo, e non mi ci so punto rassegnare. Confido quindi nella bontà dell'onorevole ministro, e sono sicuro che egli non porrà tempo in mezzo per disporre che alla stazione di Massafra venga aggiunta una sala d'aspetto, rispondente ai bisogni di quella popolazione.

Proseguendo poi il cammino verso la via di Bari, dopo due altre stazioni c' incontriamo in quella di Castellaneta, stazione anche questa che difetta di sala d'aspetto, come l'altra di Massafra; io però non mi occupo di questo, perchè debbo fare rilevare cose assai più importanti e più gravi sulle quali richiamo l'attenzione dell'onorevole ministro dei lavori pubblici...

Della Rocca. Chiedo di parlare.

Grassi. Non vi ha fra noi chi non abbia inteso parlare di Castellaneta, non fosse altro per la sua storia, per essere una città antica, e per i suoi famosi ponti, che appartengono alle opere più ardate che in quel genere si sieno costruite in Italia. Ed ora giova che nell'interesse della giustizia si levi una voce qui nella Camera per protestare contro il danno, anzi più che danno dirò infamia subita dalla città di Castellaneta, allorquando veniva costruita la strada ferrata e la sua stazione ferroviaria.

Presidente. Onorevole Grassi, mi permetta, io sono in obbligo di dirle che le sue osservazioni troverebbero la loro sede al capitolo 118; io non posso defraudare gli altri iscritti dei loro diritti.

Grassi. Mi permetta, onorevole presidente, queste mie osservazioni avrebbero piuttosto trovato la loro sede al capitolo 34, ma sventuratamente non mi trovai presente.

Presidente. Può parlare sul capitolo 118.

Grassi. Se mi si consente io occuperò la Camera per altri due minuti ed avrò finito.

Presidente. Sta bene; ma era mio dovere di farle osservare che le sue osservazioni avrebbero dovuto esser fatte in altra sede.

Grassi. La stazione di Castellaneta adunque, io diceva, è assai importante tanto per quella popolosa città, quanto perchè è lo scalo dei comuni di Ginosa e di Laterza, che sono anche comuni importanti, situati all'estrema parte della provincia di Lecce e che confinano colla vicina Basilicata: ed è appunto in nome di quelle popolazioni, che oggi si chiede per mezzo mio una tarda, ma giusta riparazione dal Governo del nostro paese.

Castellaneta, o signori, ha la stazione a 2 chilometri e, forse, a 2 chilometri e mezzo dalla città, quando le rotaie della strada ferrata costeggiano il caseggiato dell'abitato, e fra non molti anni, la ferrovia dividerà quasi il paese; perchè non potendosi questo distendere dalla parte orientale essendovi una profonda e vasta vallata, che chiamano Gravina, la quale lo impedisce, si deve inevitabilmente estendere dalla parte opposta. Ed in tal guisa è evidente che se oggi la ferrovia tocca l'abitato, domani, questa ferrovia passerà di mezzo al paese, ed allora si verificherà lo sconcio incredibile che, mentre la ferrovia divide il paese, la sua stazione è a 2 chilometri e mezzo di distanza!

Io non credo che in tutto il mondo sia accaduto un fatto simile, uno sconcio così grave come quello che si verificò per Castellaneta. Ma, mi si potrebbe domandare, perchè avvenne questo fatto così mostruoso a danno di quella popolazione? Eh!... non è questo, o signori, nè il tempo nè il luogo di fare una storia dolorosa: perchè io dovrei sollevare certi veli da cui apparirebbero le indelicatezze di taluni; la fermezza della amministrazione comunale di Castellaneta, che non si piegò alle pretese di altri, i quali, poi, si vendicarono con costruire la stazione a due chilometri e mezzo di distanza dall'abitato e, per di più, costruendola, direi quasi, in un fosso, da cui, punto o poco, si ha la vista del paese...

Lacava, relatore. Chiedo di parlare.

Grassi ... quando non solo la strada ferrata costeggia l'abitato, ma la stazione avrebbe potuto costruirsi in vicinanza dell'abitato ed in un sito assai più salubre.

Sono lietissimo che l'onorevole relatore abbia chiesto di parlare e che abbia quasi fatto adesione alle cose da me dette. Io lo ringrazio; e gli sarò gratissimo, se egli con la sua efficace parola verrà a confortare le mie povere ragioni, e così l'onore-

vole ministro dei lavori pubblici s'indurrà certamente a prendere un provvedimento più sollecito. L'onorevole ministro dei lavori pubblici già comprende quale potrebbe essere la riparazione alla quale io accennai; e quale sarebbe la medicina sicura per guarire un tanto male? Gliela dirò io in due parole: abbattere la stazione là dove si trova, e costruirne un'altra in un luogo più adatto, più opportuno, più salubre, e più vicino al paese. Ecco tutto; ad estremi mali, estremi rimedii; non c'è via di mezzo.

Ma, per far ciò, io già prevedo che l'onorevole ministro certamente mi risponderà di aver bisogno di studio, di mezzi, e soprattutto di tempo a giudicare da quella tale sala d'aspetto che da tre anni ancora non ha potuto ottenere Massafra! Ma io gli rispondo: studii pure quanto vuole, si prenda pure tutto quel tempo che crede, i mezzi si troveranno indubbiamente; ma però io richiedo dalla sua lealtà una dichiarazione, che possa assicurare il paese che in un tempo non molto lontano sarà data quella riparazione, che invano ha chiesto ed atteso finora la nobile città di Castellaneta.

Intanto, onorevole Genala, conviene attenuare il male con un provvedimento pronto, efficace ed immediato, provvedimento che varrà a far sembrare meno duro il tempo a quelle popolazioni, il tempo che passerà da oggi al giorno in cui, accogliendosi le mie preghiere, una nuova stazione potrà costruirsi in più vicinanza del paese; ed il provvedimento sarebbe questo, onorevole ministro, ed ella potrebbe darlo sul tamburo: ordinare per un solo minuto la fermata dei treni presso la cantoniera più vicina al paese, e quel cantoniere o altro impiegato della stazione potrebbe essere autorizzato a rilasciare i biglietti ai viaggiatori in partenza, e a ritirarli da quelli in arrivo. In tal guisa non solo gli abitanti di Castellaneta, ma anche quelli di Laterza e Ginosa incominceranno a godere quei vantaggi, che si ripromettono dalla stazione più avvicinata, e saranno scongiurati i pericoli di lasciare i viaggiatori in aperta campagna, quando non giungono in tempo a prendere il treno, o quando arrivano in ore di notte in cui alla stazione non si trovano più vetture, e son costretti a ritornare ai loro comuni a piedi.

Io confido nella bontà e nel buon volere dell'onorevole ministro dei lavori pubblici, e sono certo che egli appagherà i voti di quelle popolazioni.

Presidente. Come già feci avvertire, osservazioni simili a quelle testè fatte dall'onorevole

Grassi, avrebbero trovato la loro sede al capitolo 118; perciò se l'onorevole Della Rocca, che ha chiesto di parlare, intende parlare sullo stesso argomento, lo pregherei di attendere che venisse in discussione il capitolo 118. Comprendono gli onorevoli colleghi che io non posso lasciar defraudare i diritti degli altri deputati iscritti in precedenza, e, nel tempo istesso, non posso permettere che si faccia una confusione di argomenti, i quali debbono essere trattati ciascuno alla loro sede.

Se dunque l'onorevole Della Rocca intende parlare sullo stesso argomento, testè svolto dall'onorevole Grassi, abbia la bontà di attendere che venga in discussione il capitolo 118.

Della Rocca. Io sono ossequente agli ordini dell'onorevole nostro presidente, come è mio dovere. Avverto però che io non intendo parlare della stazione di cui si è occupato l'onorevole Grassi, ma mi propongo di raccomandarne un'altra.

Presidente. Vi sono altri 10 deputati iscritti, onorevole Della Rocca, per parlare in argomenti consimili.

Della Rocca. Sta bene. Sono agli ordini del presidente della Camera; e parlerò sull'articolo 118.

Presidente. Allora pare a me che si possa andare innanzi. Parleranno poi all'articolo 118 quelli che vogliono trattare di argomenti simili a quello testè trattato dall'onorevole Grassi.

Della Rocca. Si compiaccia iscrivermi al capitolo 118.

Presidente. È mio dovere.

Lacava, relatore. Se mi permette...

Presidente. Onorevole relatore, se intende parlare su questo argomento, mi pare sarebbe meglio aspettare il capitolo 118.

Lacava, relatore. La questione sollevata dall'onorevole Grassi è meglio risolverla ora.

Presidente. La finiscano ora; ma io sono obbligato a dirigere la discussione, affinché proceda regolarmente.

Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

Lacava, relatore. Io non entrerò nelle ragioni addotte dall'onorevole Grassi, nè nelle ragioni che possono aver determinato l'amministrazione delle ferrovie di quel tempo a costruire la stazione lontano da Castellaneta.

Ma posso assicurare la Camera che veramente è mostruoso ed anormale il fatto che riguarda Castellaneta: io ricordo che la prima volta che passai per quel paese, siccome tutte le città del Leccese sono costruite in piano, arrivato proprio al caseggiato di Castellaneta vidi che la vaporiera continuava senza fermarsi, e dissi a me stesso: come? Castellaneta non ha stazione? Ma

quale fu poi la mia meraviglia quando, dopo due chilometri, in una vallata trovai la stazione di Castellaneta?

Ritornato altre volte non feci che riconfermarmi nel giudizio che prima mi era fatto, che cioè quella stazione è assolutamente posta in luogo disadatto, e distante dalla città di Castellaneta, la quale credo sia unica in Italia in tale condizione.

Difatti, ogni viaggiatore che si reca a Castellaneta deve fermarsi a due chilometri di distanza dal paese, e specialmente nella stagione estiva quando i raggi del sole sono cocentissimi, per andare alla città non essendovi alcun mezzo di comunicazione, deve fare la strada a piedi.

Io credo che per ora, senza venire a rimedi radicali, cioè di trasportare la stazione dal luogo dove è per portarla più vicina al caseggiato di Castellaneta, si potrebbe accettare la proposta fatta dall'onorevole Grassi, e che io per parte mia raccomando all'onorevole ministro, cioè di vedere se non sia il caso di stabilire una fermata di un minuto alla cantoniera che è più prossima al caseggiato di Castellaneta, per dar agio a tutti i viaggiatori, che partono da quella città o vi si recano, di avere quelle comodità che tutte le altre città per le quali passano linee ferroviarie, hanno, e delle quali Castellaneta è priva.

Presidente. Onorevole Lazzaro, intende parlare sulla questione sollevata dall'onorevole Grassi?

Lazzaro. Sulle stazioni.

Presidente. Sulla stazione di Castellaneta? Se parla su questa, le dò facoltà di parlare.

Lazzaro. Parlerei sopra altra stazione...

Presidente. Allora parlerà dopo. Finiamo ora questa discussione.

Onorevole ministro, Ella ha facoltà di parlare.

Genala, ministro dei lavori pubblici. L'onorevole Grassi ha parlato della stazione di Massafra, ed ha chiesto che venisse ampliata con nuove sale d'aspetto, osservando come, secondo le promesse fatte altra volta da chi reggeva il Ministero dei lavori pubblici, questo ampliamento doveva esser già fatto e non lo fu; cosa di cui quelle popolazioni si lagnano. Egli concluse con la domanda: Si potrà fare nell'anno qualche cosa? E gli pare che no; perchè i fondi domandati non non comprendono l'ampliamento della stazione di Massafra.

Grassi. Sulle Meridionali.

Genala, ministro dei lavori pubblici. Va bene.

Nella legge che sta davanti alla Camera, si è già preveduto per molte opere, in conto capitale, da eseguirsi non soltanto sulle linee dello Stato, ma anche sulla rete delle ferrovie Meridionali; e per questa le opere salgono a 9 milioni, fra cui vi sono molti ampliamenti di stazioni; e credo che anche quella accennata dall'onorevole Grassi vi sarà compresa, perchè la somma che si è proposta per i soli fabbricati ed opere d'arte arriva a circa cinque milioni. Io potrò agevolmente farlo riscontrare, e dargli così una risposta concreta dicendogli precisamente se la stazione di Massafra sia o no nel numero di quelle che devono essere ampliate. Ma, del resto, se la stazione non avesse alcuna sala d'aspetto, allora farò provvedere al più presto.

Più grave forse è l'osservazione dell'onorevole Grassi sulla stazione di Castellaneta. Egli chiederebbe due provvedimenti, uno transitorio, l'altro definitivo. Il provvedimento transitorio consiste nell'ordinare la fermata dei treni, alla casa cantoniera più vicina al paese; perchè i viaggiatori non siano costretti a fare due chilometri per recarsi alla stazione. Quanto al servizio delle merci naturalmente bisogna farlo alla stazione dove ci sono il personale, i magazzini e quanto altro occorre per le operazioni di scarico e carico.

Oltre a questo provvedimento provvisorio, che io mi propongo di prendere in esame per vedere se può essere attuato, l'onorevole Grassi ne propone un altro fondamentale, cioè il trasporto della stazione in luogo più vicino al paese.

Questo provvedimento è certo molto grave e richiede prima di tutto uno studio accurato sulla necessità di costruire la nuova stazione, sulla località dove dovrebbe essere costruita e sulla spesa occorrente. Io prenderò in considerazione le sue osservazioni; e dico questo perchè appunto dovendosi fare una rilevante spesa è necessario procedere con molta circospezione ed esaminare accuratamente, non soltanto se si deve fare, ma anche come e dove dev'esser fatta perchè meglio corrisponda allo scopo.

Presidente. Onorevole Lazzaro, intende parlare su questo stesso argomento?

Lazzaro. Il discorso dell'onorevole ministro mi ha dato occasione di parlare proprio su questa questione. Quindi l'onorevole presidente vede che sono proprio in argomento.

Io sono lieto che l'onorevole ministro abbia dato delle risposte all'onorevole Grassi che credo debbano averlo rassicurato. Ad ogni modo io prendo coraggio da questa risposta perchè se l'onorevole ministro dei lavori pubblici, con quella

cortesìa che lo distingue, ha dato delle risposte quali poteva dare all'onorevole Grassi, non potrà poi non prendere in considerazione, o fare in modo che la Società delle Meridionali non prenda in considerazione le rimostranze che furono fatte per un'altra stazione...

Presidente. Ma, onorevole Lazzaro, se Ella intende parlare su altro argomento le riservo la facoltà di parlare quando esso verrà in discussione.

Lazzaro. Parlo su questo argomento.

Presidente. Ma il ministro risponde all'onorevole Grassi sulla stazione di Massafra.

Lazzaro. Io riconosco la competenza dell'onorevolissimo presidente non solo, ma ne ho tutta la stima. Però mi permetta questa volta di credere che io non sia proprio fuori della questione.

Presidente. Onorevole Lazzaro, Ella comprende che essendovi 10 iscritti sulle diverse stazioni...

Lazzaro. Se parlo adesso, non parlerò più dopo al capitolo 118.

Presidente. E intanto parla.

Lazzaro. Se non prendo questa occasione, non avrei altra opportunità di fare la mia domanda.

Presidente. Sì, al capitolo 118.

Lazzaro. Ma allora sarebbe fuori di luogo, onorevole presidente.

Presidente. Onorevole Lazzaro, Ella comprende che mi rincresce l'insistere; ma questo è il mio dovere e devo compierlo.

Lazzaro. Allora quando Ella crede che sia un suo dovere, io non voglio essere ostinato; ma osservo che io non esco dalla questione.

Presidente. Onorevole Lazzaro, se Ella fosse nella questione, io allora non eserciterei un dovere; ma mancherei al mio dovere. Ora siccome vi sono molti deputati iscritti al capitolo 188 per simili argomenti, non vi è ragione per cui Ella debba lor passare avanti senza attendere a parlare quando si discuterà il detto capitolo.

Lazzaro. Allora, riservandomi, come dice il presidente, di parlare in altro momento, farò ora una breve dichiarazione. Ed è, che è la seconda volta che nella Camera si fa dipendere la soddisfazione di certi desiderii manifestati dai deputati, dall'approvazione delle convenzioni che sono davanti alla Camera. Detto ciò non ho altro da aggiungere.

Genala, ministro dei lavori pubblici. (Con impeto) Io non faccio dipender niente. Il Governo presenta delle leggi perchè gli è con le leggi che deve chiedere gli stanziamenti necessari. Da quando in qua un Governo può chiedere alla Camera dei fondi in conto capitale senza presentare una legge? E poichè vi è una legge sulle strade ferrate, necessariamente si è proposto anche la spesa che si

richiede in conto capitale. Ecco tutto. E dirò di più che l'osservazione a cui rispondo ha tanto minore fondamento in quanto riguarda, non le ferrovie dello Stato, ma le strade ferrate Meridionali, e per fare una spesa in conto capitale sulle strade della Società per le Meridionali non occorre una legge. E se ho voluto dare una notizia all'onorevole Grassi è stato per dimostrargli che in occasione di questa questione noi abbiamo voluto riscontrare quali sono le opere in conto capitale che occorrono anche sulle strade ferrate Meridionali. Ed abbiamo anche contrattualmente dichiarato che queste opere devono esser fatte a spese della Società dentro il termine di quattro anni. A me pare che non soltanto sia correttissimo il procedimento del Governo ma che esso debba inoltre avere dalla Camera lode di previdenza.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'on. Grassi.

Grassi. Io ringrazio l'onorevole relatore del bilancio e l'onorevole ministro, delle parole benevoli di risposta che hanno dato intorno alla stazione di Castellana.

Ma non posso poi rassegnarmi a quanto il ministro diceva in ordine alla stazione di Massafra, poichè non è possibile che una spesa di appena un migliaio di lire la si possa far dipendere da un disegno di legge che sta per essere discusso dalla Camera.

Quindi io pregherei l'onorevole ministro di provvedere per la sala d'aspetto di cui ho parlato, senza attendere l'approvazione o il rigetto del disegno di legge sulle convenzioni.

Presidente. Non essendovi altre osservazioni, rimane approvato il capitolo 113.

(È approvato, e sono approvati senza discussione anche i due seguenti 114 e 115:)

Spese per i telegrafi. — Capitolo 114. Spese per la costruzione, di altre linee telegrafiche nell'interesse del Governo che potranno occorrere nell'anno, lire 30,000.

Capitolo 115. — Costruzione di tettoie economiche per custodire pali da linee telegrafiche, lire 15,000.

Capitolo 116. — Fondo pel collocamento di nuovi fili in aumento della rete telegrafica, legge 9 luglio 1883 n. 1507, serie 3ª - (Spesa ripartita), lire 218,333 32.

Ha facoltà di parlare su questo capitolo l'onorevole Palizzolo.

Palizzolo. In quest'articolo è stanziata una somma straordinaria per il collocamento di nuove linee telegrafiche.

Io so bene che questa spesa riflette la esecuzione di una deliberazione, sin dal 1883 votata dalla Camera. Però io sento il dovere di richiamare l'attenzione e della Camera e del Governo sul collocamento di un'altra linea telegrafica; ed ho chiesto di parlare su questo capitolo, perchè davvero non so in quale altro capitolo più opportunamente avrei potuto farlo.

E qui mi permetta l'onorevole relatore che io non gli nasconda il mio rincrescimento per non aver riscontrato nella sua splendida relazione nè un accenno, nè una parola intorno alla proposta del collocamento di una linea telegrafica per congiungere la Sicilia col continente: io intendo alludere al cavo sottomarino Palermo-Ustica-Napoli, per il quale fu da più anni fatta fervida preghiera al Governo da parte di tutte le provincie siciliane...

Lacava, relatore. Chiedo di parlare.

Palizzolo.preghiera secondata dal parere di tutti i corpi deliberanti dell'isola, raccomandata da una Giunta parlamentare avvalorata da una promessa del ministro dei lavori pubblici predecessore dell'attuale, ed il cui sodisfacimento, agguiso, è oggi reclamato, imposto dalla necessità.

Il servizio telegrafico dà in Italia, in proporzione sempre crescente, degli utili al Governo; e questi con lodevole intendimento tutti gli anni ne destina una parte non lieve al miglioramento del servizio stesso.

La Sicilia è la regione che ha dato il maggior numero di dispacci; contribuisce quindi in più larghe proporzioni agli utili del Governo. Ora, non è egli giusto che il Governo faccia qualche cosa per migliorarne efficacemente il servizio, per assicurarlo? Io non nego tuttavia che a fili ossidati, a pali vecchi e cadenti, a macchine disadatte non ne siano state sostituite delle altre.

Non dirò che non si siano aperti altri uffici telegrafici; ma con ciò che si è fatto? Si è reso più generale il beneficio di un servizio telegrafico, ma non lo si è assicurato. La maggiore o minor bontà di un servizio telegrafico si desume dalla media del tempo che un telegramma impiega nella sua trasmissione. Ebbene gettate uno sguardo sulla relazione che ci dà tutti gli anni il direttore generale dei telegrafi. Voi resterete meravigliati nel vedere quanto sia il tempo che un dispaccio impiega perchè da Palermo, da Catania, da Messina, arrivi a Napoli o a Roma, e quanto il tempo che un dispaccio impiega da Napoli o da Roma per arrivare ad un'altra città del continente, che abbia uguale distanza a quella delle città di Sicilia che ho ricordate.

Inoltre la durata media della percorrenza, mentre sul continente di anno in anno migliora, nella Sicilia o peggiora o rimane stazionaria. Potrei leggere alla Camera non pochi dati statistici, ma mi fermo a due soli anni.

Nell'anno 1880 un telegramma da Palermo a Roma impiegava 51 minuti, nell'anno appresso, 1881, un'ora e tre minuti; così nel 1880 da Palermo a Napoli 56 minuti, nell'anno successivo un'ora. Da Palermo a Firenze nel 1880 un'ora e 30 minuti, nell'anno appresso un'ora e 50 minuti e a Livorno un'ora e 30, e poi un'ora e 20, e via via.

A Cagliari in un anno 2 ore e 58, nell'anno appresso 3 ore e 46.

Le stesse proporzioni si hanno su per giù nelle percorrenze da Messina e da Catania alle città del continente.

Tutti i popoli civili ogni sforzo consacrano a rendere più svariate, molteplici, incessanti e sicure le loro relazioni, non solo fra loro, ma anche coi popoli più lontani; e questo l'ottengono con una rete di cordoni sottomarini che avvolgono la terra, rete che si rende sempre più fitta e impenetrabile.

Vediamo ciò che spendono l'Inghilterra e la Francia in quel mare che noi ci ostiniamo a credere mare italiano nel Mediterraneo. Voi trovate che l'Inghilterra ha un cavo sottomarino, che da Gibilterra va a Malta, ne ha due da Malta ad Alessandria; e che possiede nel Mediterraneo 5700 chilometri di cavo sottomarino.

La Francia ha due cavi che da Marsiglia vanno a Bona nell'Africa, e ne ha altri due che da Marsiglia vanno ad Algeri. E non sodisfatta delle linee telegrafiche, che per la via di Livorno e della Spezia la congiungono alla Corsica, per non avere nulla di comune con noi, ha posto un altro filo da Nizza e San Florenzo. La Francia nel Mediterraneo possiede circa 3 mila chilometri di cavo sottomarino. L'Italia non ne ha che 500 o 600 al più.

In che modo l'Italia ha congiunta a sè l'isola più grande, la più importante del Mediterraneo? La Sicilia, dove non sono meno di tre milioni di abitanti, è congiunta al continente per mezzo di un cavo sottomarino collocato nello stretto di Messina.

Ma l'onorevole Baccarini, giudice certo competentissimo, vi diceva nel 1883, che non vi ha luogo meno adatto al collocamento di cavi sottomarini, dello stretto di Messina, battuto da correnti violentissime, e sempre soggetto a sconvolgimenti vulcanici. Ora, il Governo ha nello stretto

di Messina sette conduttori, dei quali quattro sono sempre interrotti.

La Sicilia, paese eminentemente agricolo, anzi solamente agricolo, nella terribile lotta in cui si trova trascinata, in cui combatte per la sua esistenza di fronte all'importazione sempre più forte dall'America, non ha che due ausiliari: le comunicazioni marittime, e le comunicazioni telegrafiche.

Ora, le une e le altre lasciano a desiderare; le une e le altre hanno bisogno di solleciti provvedimenti. Ma, pur troppo, poche cose possiamo fare sull'infido elemento, perchè non potremo impedire che delle tempeste imperversino in quei mari. E sino a quando il Governo non potrà come Nettuno alzare la testa minacciosa sull'onde e con un'ossequioso *quos ego*, siccome dice Virgilio, imporre alle onde di abbonacciarsi, non ci resterà che rivolgere tutti i nostri sforzi al miglioramento delle linee telegrafiche.

Il tempo è moneta, ma ha un valore infinitamente maggiore per noi, che viviamo di comunicazioni.

Una notizia talvolta opportunamente data è un tesoro per tutto un popolo, per un paese; il ritardo talvolta di un telegramma è fatale a tutti.

E quali commerci sono oggi possibili senza dispacchi delle varie borse, piazze e mercati, non che dai diversi porti del mondo?

Vi dirò questo. Quando la Corte onorò di sua presenza la Sicilia, per più giorni in quell'isola non vi fu nè approdo, nè partenza di vapori. Ma questo è poco: la capitale per un giorno e mezzo non ebbe un telegramma, dal quale avere qualche notizia degli augusti personaggi che si trovavano in quell'isola.

Ma io non mi dilungherò per rilevare alla Camera la necessità che la Sicilia sia riunita al continente in modo più efficace e sicuro. Sono certo che tutti i miei onorevoli colleghi converranno con me in questo. Piuttosto mi permetterò di dirne i modi. Io non ne veggo che tre: migliorare le attuali linee, mettere un filo sottomarino, mettere un cavo sottomarino. In oggi il Governo, con la legge che certamente citerà l'onorevole relatore, si è appigliato al primo espediente, quello di migliorare le linee attuali mettendo due fili sui pali esistenti nella linea attuale Napoli-Reggio-Palermo; cosicchè nel fatto la percorrenza è rimasta la stessa di circa 840 chilometri, attraverso terreni difficilissimi, ed ove il filo, o per lo straripamento dei torrenti, o per l'impeto dei venti, o per la frana di qualche collina spesso si rompe. E il rintracciarlo e il riattaccarlo è spesso lavoro

di più giorni. Non nego che qualche vantaggio ne potrà derivare alle popolazioni dei comuni delle Calabrie; però le nuove linee subiranno gli stessi inconvenienti delle linee attuali; e la neve, i venti, le bufere abatteranno i pali, si avranno le solite fulminazioni, e così via, via. Si verificheranno inoltre sempre gli inconvenienti ognora esistiti per il passaggio dello stretto, e così la Sicilia diventa allora un impero celeste, segregato anche telegraficamente dal consorzio di ogni altra terra!

I danni che per ciò risentono il commercio, i privati ed i pubblici uffici, il Governo e la stessa amministrazione telegrafica, non vale la pena di addimostrarli.

Verrebbe il secondo metodo, quello del collocamento di una linea sottomarinea, ed a questo si sono attente molte potenze civili. Non è molto la Francia ha posto una linea sottomarinea che da Parigi va a Marsiglia; ma oltrechè questo espediente costerebbe dei milioni, poi commercialmente è 14 volte meno utile della linea affidata a pali.

Quale è dunque il modo più sicuro, o signori? Un cavo sottomarino che congiungesse Palermo-Ustica-Napoli, secondo il bellissimo progetto dello egregio signor Rainieri, capitano di lungo corso. Esso abbrevierebbe di sei decimi l'attuale percorrenza, sarebbe sicurissimo, e quello che è più, congiungerebbe Palermo ad Ustica.

Questo nuovo *Ship-light* sarebbe scelto dai velieri che con vento a corridore provengono dallo stretto di Gibilterra, come punto di *divisa*, ed essi in qualche ora che attenderebbero capeggiando intorno all'isola, sempre esposti a tutti i venti, potrebbero domandare ai loro armatori o noleggiatori d'Inghilterra, di Francia, d'Italia, d'Austria, ecc., ecc. di Napoli come di Palermo, l'ordine definitivo della loro destinazione senza atterrarsi con rischio a Capo San Vito o a Palermo, spesso con gravi dispendi e sempre nel dubbio di non avere vento propizio alla levata.

Avremmo inoltre il vantaggio di vederci annunziato il postale di Napoli sei ore prima del suo arrivo in Palermo, e quelle linee così frequentate dai piroscafi Gibilterra-Messina, Palermo-Napoli, Palermo-Marsiglia, Palermo-Cagliari avrebbero sempre un semaforo benefico, che a tempo, in caso di sinistro, potrebbe chiamare da Palermo un piroscafo di soccorso.

Io non faccio altre considerazioni per dimostrare l'utilità di questo cavo sottomarino. Potrei aggiungere che con esso abbrevieremmo di 180 leghe la percorrenza dei telegrammi da Napoli a Malta; e riattivando poi il cordone Palermo-Tunisi, noi renderemmo un grande servizio a tutta Italia la

quale non può nè deve dimenticare che in Tunisi vi è una colonia floridissima e numerosa di italiani.

Ora, sapete perchè attualmente un telegramma arrivi a Tunisi, quale piccola percorrenza debba fare? Va a Parigi, da Parigi a Marsiglia, da Marsiglia ad Algeri e da Algeri a Tunisi. E un telegramma per Tunisi si paga lire 7. 40, mentre se avessimo una linea propria non si pagherebbe che lire 3. 40. Il ministro non vorrà senza dubbio opporsi all'attuazione di questo progetto dal lato della sua utilità. Mi richiederà piuttosto della spesa che costerà alle finanze dello Stato.

Io posso assicurare il signor ministro che questo cavo non costerebbe che 700 o 800 mila lire. E come noi non siamo stati molto avari nello assegnare milioni e milioni per le ferrovie, perchè in quel modo abbiamo accresciuta la ricchezza dello Stato, e perchè quei milioni saranno fruttiferi, io sono in grado di assicurare l'onorevole ministro dei lavori pubblici che anche le 800 mila lire spese pel cavo sottomarino Palermo-Ustica-Napoli, secondo il progetto dell' egregio cavaliere Rainieri, sarebbero fruttifere per il Governo; e che se l'avesse di già fatto, l'Italia non avrebbe perduto il traffico franco-egiziano e l'Inghilterra non sarebbe stata obbligata a mettere per conto suo due linee sul suolo italiano per comunicare con Napoli ed Alessandria e con l'Oriente. E le richieste di non poche società e di privati italiani ed esteri che mercè un canone temporaneo mostransi pronti ad assumere il collocamento e la manutenzione del nuovo cavo Palermo-Ustica-Napoli, dovrebbero dissipare dall'animo ogni dubbio di possibile iattura. Ma io non voglio infastidire più oltre la Camera; ho detto delle ragioni, le quali spero basteranno per ispirare all'onorevole ministro una benigna risposta; benigna risposta la quale più tardi potrà trasformarsi in una proposta da porsi tra le previsioni del bilancio dei lavori pubblici del 1885-86. (*Bravo! Bravissimo!*)

Presidente. L'onorevole relatore ha facoltà di parlare.

Lacava, relatore. Io non so come l'onorevole Palizzolo abbia trovato modo di far rimprovero al relatore della Commissione del bilancio perchè esso non ha parlato del cavo sottomarino di Palermo-Ustica-Napoli. Se l'onorevole Palizzolo ripensa a ciò che ha detto, troverà che il rimprovero suo non è giusto, perchè al relatore del bilancio non è possibile intuire o prevedere tutti i bisogni che possono esservi in tutto il regno; non può prevederli perchè egli non ha i mezzi dell'ammini-

strazione alla quale questi bisogni possono forse rivelarsi; nè può venire a far proposte, dappoichè proposte simili a quella dell'onorevole Palizzolo non possono essere presentate che con progetto di legge.

Non pertanto detto questo, che ribatte l'ingiusta accusa fatta dall'onorevole Palizzolo al relatore del bilancio, io mi associo volentieri alla sua proposta; dappoichè anche io credo che un cavo sottomarino fra Napoli, Ustica e Palermo gioverà non solo a quei luoghi, ma porterà ancora tutti quei vantaggi a cui l'onorevole Palizzolo ha alluso. E tanto più è importante questo, che oramai si sa da tutti che i cavi sottomarini, essendo al coperto dalle fulminazioni e da tutte le altre intemperie meteorologiche, sono preferibili alle linee sopra terra.

L'onorevole Palizzolo poi, ha detto che, forse era meglio di preferire questi cavi ai fili posti fra Roma e Milano, fra Milano e Torino, fra Milano e Genova, fra Roma e Modane, fra Napoli e Reggio Calabria, dei quali si parla nella relazione. Ma io prego l'onorevole Palizzolo di considerare che questi sei fili furono disposti in forza della legge del 1881, che non riguarda punto i cavi sottomarini.

Palizzolo. Chiedo di parlare.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Palizzolo.

Palizzolo. Ammiratore, e da lunga pezza, dell'onorevole Lacava, io dovevo esternargli il mio rincrescimento, poichè, mentre ammiravo immensamente una relazione per la quale noi siamo stati posti in grado, per la prima volta, di poterci formare una idea esatta, adeguata, dello stato in cui trovansi i lavori pubblici del regno, mi faceva pena il vedere come non si fosse fatto nessun cenno di una linea telegrafica per cui tutti i corpi deliberanti delle provincie siciliane da me indicate, e, or non è molto, l'autorevole Giunta della nobilissima città di Palermo, avevano emesso voti concordi; e li avevano manifestati ripetutamente al Governo. Mi sembrava che voti presentati con tanta autorità e giustizia dovessero, se non da parte dell'egregio relatore, almeno da parte del ministro, meritare una qualche considerazione.

Non pertanto ringrazio l'onorevole relatore di aver voluto unire la sua autorevole parola alla mia per patrocinare il collocamento di un filo telegrafico da cui, non solo trarranno beneficio le popolazioni siciliane, ma tutte le popolazioni italiane, cui interessa grandemente la continuità delle loro comunicazioni con la Sicilia. E beneficio non poco ne trarrà il Governo, poichè, se, sinora le

linee siciliane figurano le più fruttifere lo diventeranno anche di più quando, con un filo sottomarino come quello a cui io ho accennato, si renderà più sicura la comunicazione telegrafica, e quando le potenze estere, le quali oggi ricorrono ad altre linee, affidate a privati, sentiranno il bisogno e troveranno il loro tornaconto, di valersi della linea del Governo italiano.

Conchiudo, chiedendo dall'onorevole signor ministro una parola di risposta, la quale mi possa far conoscere le intenzioni del regio Governo, sull'importante argomento del quale ho avuto l'onore d'interessare la Camera.

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

Genala, ministro dei lavori pubblici. Se l'onorevole Palizzolo non avesse ridomandato di parlare, io gli avrei risposto subito dopo le parole dette dall'onorevole relatore. Mi affretto a farlo ora per ricordargli che già nella discussione generale fatta sul bilancio che ancora si sta discutendo, io, in certo modo, previdi il desiderio dell'onorevole Palizzolo, e dissi come le condizioni della rete telegrafica italiana meritavano d'essere grandemente migliorate, e che a ciò si provvedeva con una legge che fu votata nel luglio dell'anno passato, legge rivolta ad aggiungere nuovi fili alla rete esistente, ed a rinnovarne parecchi, affinché la spedizione dei telegrammi venisse fatta colla maggiore prontezza, e fosse tolta ogni ragione a quei lagni di cui si è fatto eco l'onorevole Palizzolo. Infine dissi che bisogna pure pensare a riunire le isole minori mediante il cavo sottomarino al continente come già si è fatto con le maggiori. A tutto questo, però, si richiedevano due provvedimenti legislativi; uno già presentato da me, che ancora è allo stato di progetto, e verrà distribuito uno di questi giorni, con cui si provvede a riordinare la rete telegrafica del regno e ad estendere il telegrafo a tutti i capoluoghi di mandamento, e a parecchi comuni di confine: l'altro per la riunione delle isole con la terra ferma mediante i cavi sottomarini.

Quest'ultimo provvedimento richiede uno studio più accurato. E volendosi seguire il sistema — che anche sotto l'aspetto finanziario è più agevole a seguirsi — di stipulare dei contratti con le Società che si obbligano di mettere il cavo e di mantenerlo verso il corrispettivo di una determinata annualità stanziata in bilancio in luogo di stanziarvi tutta la spesa in conto capitale, il progetto relativo è stato rimandato a più tardi sia perchè mancava il tempo a stringere i contratti e a fare gli studi necessari, sia perchè essendo stato presentato un progetto

di legge per l'istituzione di un apposito Ministero per le poste e i telegrafi, non ho voluto precorrere come si suol dire i tempi.

Gli studi non sono compiuti ancora, ed ella comprende che qui gli studi debbono essere concreti, perchè debbano condurre alla stipulazione di contratti. Quando questi saranno ultimati, allora sarà il caso di vedere se anche per l'isola di Sicilia sia da aggiungersi un cavo sottomarino onde congiungere più direttamente Palermo a Napoli, e per tal modo abbreviare la distanza che deve essere percorsa dai telegrammi fra la capitale e Palermo, come anche fra la capitale e Malta e Tunisi. In quella circostanza adunque io prego l'onorevole Palizzolo di rinnovare le sue osservazioni: Erattanto, per parte mia, posso dire che gli studi per unire con cavi sottomarini le isole al continente si stanno facendo.

Palizzolo. Mi premeva molto di avere una parola di risposta dall'onorevole ministro, perchè non voleva esser privo dell'occasione di porgergli i miei più sentiti ringraziamenti; certo che oggi, come sempre, egli prenderà a cuore le cause giuste ed i legittimi bisogni delle popolazioni italiane. Giustissimo è senza dubbio il collocamento del cavo sottomarino che oggi gli ho domandato in nome del popolo italiano; e confido che questo popolo tutto ben presto possa ai miei unire i suoi ringraziamenti per il beneficio già ottenuto.

Presidente. Non essendovi altre osservazioni, il capitolo 116 s'intenderà approvato nella somma di lire 218,333 e 32 centesimi.

(È approvato.)

Capitolo 117. Provvista di materiale telegrafico da campo, lire 30,000.

L'onorevole Brunialti ha chiesto di parlare su questo capitolo.

Ha facoltà di parlare.

Brunialti. A proposito di questo capitolo debbo rivolgere all'onorevole ministro una modesta raccomandazione. Trattasi della stazione di Thiene.

Presidente. Ma, onorevole Brunialti, non è nella discussione di questo capitolo che possano trovar sede queste sue osservazioni. Questo si riferisce al materiale telegrafico da campo. Le riservo facoltà di parlare sul capitolo seguente, 118.

Brunialti. Credevo che si trattasse del 118, sul quale io mi era iscritto.

Presidente. Non essendovi osservazioni in contrario, s'intenderà approvato il capitolo 117 in lire 30,000.

(È approvato.)

Categoria terza. — *Spese di costruzione di strade ferrate.* — Capitolo 118. Spese per la continuazione e pel saldo dei lavori di ferrovie già state autorizzate e pei lavori in conto capitale relativi a ferrovie già in esercizio - Articolo 25 della legge 29 luglio 1879, n° 5002; serie 2ª, modificato colle leggi 23 luglio 1881, n° 336, serie 3ª, e 5 luglio 1882, n° 875, serie 3ª (Spesa ripartita), lire 15,750,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Di Pisa.

Di Pisa. Sarò brevissimo nell'esprimere all'onorevole ministro un lamento della città di Caltanissetta.

La linea diretta Palermo-Catania, a pochi chilometri di distanza da Caltanissetta trova il suo punto d'innesto nella così detta stazione di Santa Caterina, ossia Xirbi, ch'è un sito non abitato nè abitabile, malsano e mancante di sorgive d'acqua.

Queste disadatte condizioni persuadono che non conviene quella stazione si ingrandisca al di là delle strette esigenze del servizio stesso; e perciò stesso riesce più facile la soddisfazione del desiderio ripetutamente e con molta insistenza manifestato dalla città di Caltanissetta, cioè che venga ampliata ed accresciuta l'importanza della propria stazione.

Se è vero che la stazione di Caltanissetta sia una stazione centrale, come è considerata da tutti, dovrebbe esser centro di officine e di materiale mobile, e dovrebbe avere un maggior numero di impiegati a misura che aumenterà il movimento della linea Palermo-Catania.

Però, o signori, se quella città da una parte ha chiesto sempre, e se continua a chiedere, dall'altra parte si continua sempre a promettere. Non farò la storia di queste promesse; ma l'onorevole ministro mi permetterà che io dia maggior valore alle promesse che si sono fatte sotto la sua stessa amministrazione.

Infatti fino dal dicembre dello scorso anno il Ministero dei lavori pubblici, per mezzo della direzione governativa tecnica, faceva sapere a quel municipio (leggo le stesse parole della nota ufficiale) " che essendo stato già concretato d'accordo fra i servizi interessati un progetto di massima per l'ampliamento di detta stazione, fra non molto sarà presentato alla superiore approvazione il progetto particolareggiato definitivo, e che un tal progetto potrà pure comprendere l'impianto di una nuova rimessa capace di contenere dieci locomotive, semprechè si riesca ad avere in stazione ad un prezzo equo l'acqua della condotta municipale. "

Per questa ultima parte che si riferisce alla

fornitura dell'acqua, il municipio dopo alcune trattative è addivenuto a cederla alla metà del prezzo di quanto lo fa costare agli stessi cittadini, nè più di questo si può onestamente pretendere, in specie se si riflette che quel comune ha dovuto spendere milioni, contraendo debiti, ancora da pagarsi, per condurre l'acqua nella città.

Eppure l'amministrazione non vi si è acquietata; e parrebbe invece, mi si permetta il dirlo, che essa voglia speculare sul desiderio di quella città di avere ampliata la stazione.

Però su questa secondaria questione non mi fermo, perchè mi basta che l'onorevole ministro ci metta la sua attenzione; ed allora vedrà che il municipio è stato molto arrendevole, e che sono esagerate le pretese dell'Amministrazione dei lavori pubblici.

Mi fermo invece sull'ampliamento della stazione. Pensi l'onorevole ministro, che quantunque nel primo decreto del generale Garibaldi si parlasse della linea Palermo-Catania per Caltanissetta, e si fosse tassativamente indicata questa città, poi per necessità tecniche fu tagliata fuori a poca distanza; pensi che la città di Caltanissetta per l'attuale stessa stazione contribuì col Governo nella spesa, e vedrà allora se non sia misura di buon Governo che almeno quella cittadinanza venga soddisfatta finalmente in questo legittimo bisogno, intorno cioè all'ampliamento della stazione per farne, a titolo di giustizia ed in conformità, di vecchie e nuove promesse, il centro del movimento della linea Palermo-Catania. Io spero che la risposta dell'onorevole ministro corrisponderà alle promesse fatte e che poi, alle sue promesse risponderanno i fatti.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Riolo.

Riolo. Durante la discussione del capitolo 71 tanto l'onorevole Di Pisa, che oggi ha parlato, quanto io, esprimemmo i lamenti degli abitanti della provincia di Caltanissetta; e dicemmo che sono affatto privi di ogni comunicazione alcuni comuni e che gli abitanti di essi sono costretti a passare delle settimane aspettando che le piene dei fiumi diminuiscano.

All'articolo 118 ricominciano i nostri lamenti, giacchè non faccio delle raccomandazioni, perchè so che lasciano il tempo che trovano, e non fanno che ricevere promesse giammai poi mantenute.

L'onorevole Di Pisa ha parlato della stazione di Caltanissetta. Quella stazione è tenuta in modo, che la più piccola stazione del continente non è tenuta così; eppure la stazione di Caltanissetta

è la più importante, perchè è la stazione centrale della linea.

La stazione di San Cataldo da un pezzo aspetta anch'essa il suo ingrandimento.

Il ministro ha promesso formalmente che avrebbe provveduto; ma l'ingrandimento non è avvenuto, e pur troppo io temo che non avverrà ancora per anni. San Cataldo, paese di 18,000 abitanti, non ha potuto ottenere la fermata di un treno diretto, mentre piccoli villaggi anco meno di 3000 abitanti hanno ottenuto le fermate dei treni diretti. Ne qui finiscono i giusti reclami di quella trascurata provincia, e permettete che io vi parli del malumore di quelle popolazioni nel vedere che linee importantissime votate (e parlo della Siracusa-Licata, e di altri tronchi) non si costruiscano mai. Terranova, unico sbocco marittimo della provincia di Caltanissetta, città importante tanto per popolazione che per ricchezza di suolo, attende ancora una linea ferroviaria che da anni avrebbe dovuto essere compiuta. Il Governo, che pur dovrebbe conoscere i bisogni di quelle popolazioni, ne ha trascurato e trascura gli interessi. Tali linee appartengono a quelle che da cinque anni si studiano e per le quali gli studi non si portano mai a compimento. Dopo le più vive sollecitudini il Governo promette e le promesse restano sempre promesse, mentre quelle popolazioni rimangono prive di comunicazione, e la loro ricchezza non ha modo di svilupparsi. Io non ho che una parola da dire all'onorevole ministro: volga il suo sguardo a quelle popolazioni e provveda nell'interesse non di una provincia o di una regione, ma nell'interesse generale del paese, poichè quando il malumore si estende è bene che un Governo previdente prenda misure atte ad eliminare le disuguaglianze di trattamento.

Conchiudo: fate in modo che le nostre popolazioni, leggendo le splendide biografie che di voi si scrivono, riscontrando il luogo dove siete nati, non vadano ripetendosi:

Le leggi son ma chi pon mano ad esse?

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Sanguinetti.

(Non è presente.)

Perde la sua volta.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Maffi.

Maffi. Nella relazione dell'onorevole Boselli sul disegno di legge, or non è molto approvato dalla Camera, per le maggiori spese in conto capitale delle ferrovie dello Stato, ho trovato un'assicura-

zione, una promessa che mi ha incoraggiato a prendere a parlare.

La Giunta prima di presentare il suo lavoro alle deliberazioni della Camera, domandava al ministro dei lavori pubblici se con quel disegno di legge il Governo avesse inteso di provvedere ai più urgenti bisogni delle principali stazioni dove massimo ferve il transito dei commerci nazionali e internazionali.

Tra le assicurazioni date dall'onorevole ministro Genala ai membri di quella Giunta io ho trovato con molto piacere questa dichiarazione: "che in quanto alle spese da farsi in conto capitale per ampliamenti delle stazioni ed aumenti di binari, il Governo sta preparando i provvedimenti relativi." Questa assicurazione del Governo e la considerazione di quella Giunta, che per allora credette opportuno di resistere alla tentazione di allargare il proprio esame al tema complicatissimo dei lavori necessari nelle nostre stazioni ferroviarie, fecero sì che anch'io in tale circostanza non rompassi quel riserbo per tante buone ragioni seguito dallo stesso relatore della legge sopra accennata.

Ora però i motivi che circoscrivevano allora l'esame della Camera più non esistono, trattandosi dell'intera gestione del bilancio dei lavori pubblici.

E la promessa fatta dall'onorevole Genala ai membri di quella Giunta m'incoraggia a rivolgergli la parola sopra un argomento che fu già svolto nella tornata del 20 dicembre dello scorso anno dai deputati Mussi e Prinetti nell'occasione del bilancio semestrale.

Siccome il deputato Mussi in quell'occasione diceva che i suoi suggerimenti anzichè aggravare gli stanziamenti del bilancio erano tali da far guadagnare all'amministrazione parecchi milioni, così io, senza presumere di aver trovata la pietra filosofale, ho pure la speranza del mio onorevole collega Mussi; ed alle sue considerazioni aggiungo le mie, nella certezza di fare opera non del tutto inutile agli interessi dell'erario e al servizio del pubblico.

Le mie considerazioni devo svolgerle non già per ragioni d'indole locale, perchè l'interesse locale io lo credo escluso intorno alle stazioni di Milano, ma per la semplice ragione che ne conosco i bisogni, ne sento i reclami e sono spettatore bene spesso degl'inconvenienti giornalieri che vi si verificano a danno del commercio e del pubblico che furono qui accertati dai deputati Mussi e Prinetti e dall'onorevole ministro Genala riconosciuti e deplorati, non soltanto come danni al servizio locale, ma sibbene come sospensioni dannose a

tutto il servizio generale del movimento ferroviario.

Per posizione geografica, per numerose industrie, nessuno può disconoscere che le stazioni di Milano formano uno dei centri principali del nostro traffico; nessuno può negare che vi sia punto in Italia, dove s'incrocino le maggiori correnti di transito dei commerci nazionali ed internazionali, diramantisi per tutto il territorio italiano, come Milano.

Or bene, cura di una saggia amministrazione è che cotesto complicato incrociamento non abbia ad incagliarsi a danno della generalità del servizio; cura di una saggia amministrazione è che questa paralisi, come la chiamava l'onorevole Mussi, del sistema ferroviario, abbia a diminuire e cessare più presto che sia possibile.

A cotesta malattia del sistema ferroviario il deputato Mussi proponeva gli opportuni rimedi, e il ministro, riconoscendone la necessità e dando anzi una prova luminosa di conoscere in tutti i minutissimi particolari l'importante argomento, assicurava la Camera che, a tempo più opportuno che non fosse la discussione del bilancio semestrale, avrebbe dato i più ampi schiarimenti e le più esplicite assicurazioni. Ma siccome dal giorno in cui queste promesse furono date dal Governo, ad oggi, le condizioni sono pressochè immutate, i lavori lenti, ed urgenti i bisogni, così io mi sono permesso di riportare la questione innanzi alla Camera, e di aggiungere le mie alle considerazioni dei deputati Mussi e Prinetti, perchè spero di ottenere dal ministro l'assicurazione che i lavori procederanno con maggiore alacrità.

I ritardi, le sospensioni dannose, le difficoltà del servizio dallo stesso onorevole Genala furono attribuite alla deficienza di binari morti, di spazio, di piattaforme di grandi dimensioni, di grue di grossa portata, di magazzini, ed anche alla esistenza di strade ad un solo binario, dove massimo si verifica il movimento dei treni.

Or bene, a Milano dopo la creazione della stazione di *smistamento* si è provveduto alla deficienza di spazio, in modo soddisfacente. Ma siccome sono risolti gli altri provvedimenti, così si è creato, si può dire, il corpo, ma non vi si è ancora trasfusa la vita.

Lo spazio della stazione di *smistamento*, basterebbe all'uopo, qualora questo spazio fosse coperto dalla quantità necessaria di binari morti, che l'onorevole Mussi chiamava binari d'oro ed d'argento, non già per l'onere a cui dovrebbe sottostare l'amministrazione per metterli in opera, ma per i benefici che l'amministrazione sarebbe per ritrarne.

Con questa stazione di *smistamento* si è provveduto, ripeto, alla deficienza di spazio; ma perchè risponda alle cresciute esigenze del confortante sviluppo industriale del nostro paese, perchè risponda all'aumento delle esigenze del servizio, è d'uopo che sieno messi in opera altri binari capaci almeno del movimento di circa 500 vagoni al giorno, e che sia presto attivato il secondo binario di servizio tra lo scalo merci e la stazione di *smistamento*, binari che credo siano in costruzione.

Colla nuova stazione si è diminuito infatti l'eccessivo agglomeramento allo scalo di Porta Garibaldi; ma per la deficienza di binari di sfogo, molti dei treni-merci che arrivano in talune epoche dell'anno al numero di 90 al giorno, si è costretti a farli girare sulle linee di Piacenza, di Voghera e di Brescia, in attesa di trovare i binari disponibili per giungere a destinazione.

Ad eliminare quest'inconveniente, l'onorevole ministro conosce meglio di me i mezzi da adottarsi. Ma alla conoscenza di essi è necessario che egli possa infondere ai lavori che sono in corso di costruzione, o che aspettano d'essere iniziati, quell'impulso sollecito che valga ad eliminare l'arenamento del servizio.

Colle misure da me suggerite che assicurerebbero un movimento giornaliero in più di circa 500 vagoni alla stazione di Milano, ci sarebbe da presumere che per alcuni anni le esigenze del servizio potessero rispondere a quelle del commercio.

Un altro espediente reclamato per ottenere la regolarità del servizio, sarebbe di studiare se convenga di rendere la stazione di Porta Sempione atta al servizio dei privati.

Ove questa misura fosse conveniente adottarla io sono certo che si eviterebbe un inutile agglomeramento di treni allo scalo merci, e si eviterebbe anche un dispendioso movimento da questo posto a quello, con quanta perdita di tempo e con quanto lavoro l'onorevole ministro lo può sapere meglio di me.

Per conseguire la invocata regolarità nel servizio lo stesso ministro non può che unirsi a me nel reclamare la sollecitudine della costruzione, già constatata indispensabile, di piattaforme di vaste dimensioni e di magazzini, non che la messa in opera di grue di grossa portata.

Tutte queste riforme devono essere attuate indipendentemente da ogni altra questione d'indole generale che assicuri l'esercizio ferroviario.

Un ultimo provvedimento mi permetto di suggerire, come necessario, all'onorevole ministro, il quale provvedimento adottato su vasta scala in tutte le più grandi stazioni (già adottato nella

stazione di Roma), ma di cui difetta assolutamente quella di Milano, potrebbe arrecare grande utile al servizio. Si tratta di ottenere dai binari, dal materiale mobile, e insomma da tutto il mobile ed immobile delle ferrovie il doppio dell'effetto utile che attualmente non dà; e ciò col l'impiego del tempo.

L'onorevole Genala avrà già compreso che intendendo parlare della necessità di valersi nella stazione di Milano della illuminazione elettrica. Con essa si potrebbe addivenire alla composizione e scomposizione dei treni anche nelle ore notturne; e tale sussidio è reclamato ora specialmente; che col nuovo sistema, imparato all'estero da missioni speciali, non si può procedere alla composizione e scomposizione dei treni che durante le ore diurne o con una luce abbondante quale la può dare l'elettricità.

E rifletta l'onorevole ministro che i lavori da me reclamati non dovrebbero far pesare in bilancio un centesimo più di quanto non sia già stanziato per essi; io sono anzi convinto che se altre vedute informassero i criteri direttivi dell'amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia, si avrebbe un miglior servizio, ed anche un maggiore vantaggio per l'amministrazione.

E sono altresì convinto che il materiale mobile in quella rete non difetti, come da taluno si vuole far supporre, fors'anche in buona fede; sono infatti convinto che la somma ingente a cui l'amministrazione dell'Alta Italia deve sottostare bene spesso per spese di nolo di vagoni che si assumono da compagnie estere, unita all'altra somma pure ingente, che la medesima amministrazione deve pagare per indennizzi di avarie e di ritardi al commercio, ci sarebbe per provvedere con sufficienza a tutti i bisogni che credetti dovere di segnalare.

Anzi sul nolo dei vagoni io mi permetto di osservare al ministro che fin dallo scorso anno il numero dei vagoni noleggiati era di 300; ora in questi ultimi tempi, in un periodo di calma, senza quindi che le esigenze del servizio giustificino il fatto, è a mia cognizione che si assunsero a nolo da compagnie estere altri 700 vagoni. Su questo fatto richiamo specialmente l'attenzione dell'onorevole ministro, perchè io penso che colle somme occorrenti al nolo di 2 anni per questo materiale, ci sarebbe con che fabbricarlo in Italia, col vantaggio poi che sarebbe di proprietà delle ferrovie.

Io credo che il sistema del nolo non sia il modo migliore di fare gli interessi dell'amministrazione; io credo che non sia questo il modo migliore di

spendere il danaro dei contribuenti, nè la misura più opportuna per incoraggiare e sviluppare l'industria nazionale.

E concludendo il mio dire, non credo superfluo lamentare la eccessiva lentezza con cui procedono tutti i lavori delle ferrovie, specialmente nell'Alta Italia. E nel constatare codesta lentezza non intendo di fare risalire la responsabilità all'onorevole ministro; anzi, dalla sua energia mi riprometto un impulso vigoroso e sollecito in un ramo così importante del pubblico servizio, e che ha sì capitale importanza negli interessi generali del paese.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Tegas.

Tegas. L'onorevole Maffi ha parlato della stazione di Milano; a me conviene parlare della stazione di Torino.

All'onorevole ministro dei lavori pubblici forse non riuscirà nuovo il voto del Consiglio provinciale di Torino, in conferma di altro voto consimile del Consiglio municipale di quella città, per chiedere un terzo binario sulla strada Torino-Genova, dalla stazione Porta Nuova fino a Troffarello. Credo che più di 100 treni affluiscano giornalmente in quella stazione; inoltre vi sono delle linee secondarie che, in vicinanza di Torino, si immettono nella linea principale. Fra queste è la linea Torino-Pinerolo, che la interseca al Sangone, passando sul binario destro per raggiungere la sua rotaia. In quel punto vi è un serio e permanente pericolo, per cui si ebbero già, parecchi anni sono, a deplorare catastrofi; ricordo l'urto che si ebbe a lamentare fra il convoglio che veniva da Cuneo e quello che andava a Pinerolo.

Così essendo le cose, gli impiegati di quella stazione si trovano, per così dire, in continuo allarme; e sovente si fanno arrestare i treni per tempo considerevole a fine appunto di evitare questi pericoli.

Niuno vi è che non veda quale inconveniente sia questo; inconveniente che sarà piuttosto per aumentare, in vista della apertura che, questo anno, si farà delle nuove linee Atrasca-Cavallermaggiore, Barge-Bricherasio, che s'immettono nella ferrovia di Pinerolo.

Credo che la direzione generale dell'Alta Italia non possa disconoscere la necessità e la urgenza di codesto terzo binario, almeno fino al castello di Moncalieri.

Quindi l'indugiare più oltre a fare questi lavori urgentissimi sarebbe un danno, non solo pel commercio, ma eziandio un pericolo continuo per la sicurezza delle persone.

Io spero che l'onorevole ministro, qualunque

possa essere la sorte dell'esercizio ferroviario, verrà trovar modo perchè questo voto sia al più presto soddisfatto.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Garelli.

Garelli. Io rinnovo all'onorevole ministro dei lavori pubblici le istanze che ai suoi predecessori furono già ripetutamente presentate dai deputati di Cuneo e di Mondovì, riguardo alla stazione di raccordamento della ferrovia Cuneo-Mondovì colla ferrovia Torino-Savona. E confido che, invece delle vaghe promesse del passato, che hanno lasciato le cose come erano, voglia l'onorevole ministro, per atto di cortesia, e più ancora, per atto di giustizia, fare delle esplicite dichiarazioni circa gl'intendimenti del Governo, le quali rassicurino le popolazioni interessate.

La ferrovia Cuneo-Mondovì, dopo 20 anni di aspettazione, è vicina a compiersi; il Governo ha già appaltato, dei quattro tronchi, il primo ed il quarto, che sono in via d'esecuzione; è pure già appaltato l'armamento della linea che dev'essere compiuta nell'anno 1885.

E ora è necessario ed urgente che si appaltino il secondo ed il terzo, perchè non restino improduttivi i lavori già compiuti; e su ciò è superfluo che io faccia raccomandazioni all'onorevole ministro.

Ma la questione che rimane a definire è quella del raccordamento di questa linea con quella che va al mare, e per questo le popolazioni interessate hanno da tempo domandato, e continuano a domandare, che sia fissata la stazione a Bastia; mentre già l'Alta Italia, prima, e poi il Governo, vogliono fissata questa stazione a Carrù, obbligando con ciò e merci e passeggeri, che si dirigono dall'alto Piemonte al mare, a percorrere il tratto ferroviario da Bastia a Carrù, e poscia retrocedere da Carrù a Bastia, con un percorso inutile di 9 chilometri. Chiunque guardi all'importanza di questa ferrovia e chiunque badi al numero delle popolazioni a cui deve servire, alla entità dei commerci che è destinata a mantenere ed accrescere fra l'alto Piemonte ed il mare; chiunque infine guardi la centralità maggiore di Bastia, non può a meno di riconoscere che la domanda delle popolazioni interessate è affatto equa, giusta ed opportuna.

Dall'insieme di queste condizioni apparisce che il maggior percorso il quale si vuol rendere obbligatorio tra Bastia e Carrù e Carrù e Bastia è un provvedimento inconcepibile. Esso, a mio avviso, costituisce un errore economico e tecnico, il quale non potrebbe neppure venire in verun modo com-

pensato anche colla gratuità di questo maggiore percorso che il Governo volesse concedere, quando fosse stabilita la stazione definitiva di raccordamento a Carrù.

Non aggiungo altro; non intendo di tediare la Camera; ripeto soltanto che io invoco dal Governo un atto di pura giustizia, e che l'invoco, non per un remoto fine elettorale, perchè lo dichiaro qui apertamente, io parlo contro l'interesse di una parte ragguardevole della popolazione che mi ha qui mandato colla pienezza dei suoi suffragi. Basti questa dichiarazione perchè appaia come disinteressata la domanda che io rivolgo al Governo. Io domando che si compia un atto di giustizia, e dico di più che se questo che oggi invoco è un atto di giustizia domandato già istantamente dalle popolazioni interessate e dai loro rappresentanti legali, dico che nell'imminente e probabile approvazione delle convenzioni ferroviarie, (*Interruzioni e mormorio a sinistra*) nell'imminente discussione, dirò, delle convenzioni ferroviarie, è un dovere per il Governo di fare un'esplicita dichiarazione, perchè, nell'ipotesi di un'approvazione delle convenzioni, egli non può farne, direi, un legato alle Società private, ed in ogni caso le Società non avrebbero l'obbligo di accettarlo.

Facendo questa istanza a nome di popolazioni che da 20 anni aspettano il compimento di quella linea, e che hanno sacrificato somme ingenti per essa, io confido di ottenere dall'onorevole ministro dei lavori pubblici delle dichiarazioni rassicuranti.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Elia.

Elia. Non è mia abitudine di abusare della pazienza della Camera. In quest'occasione sarò anche più breve del solito, giacchè mi è imposto l'obbligo di richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro su fatti i quali non corrispondono alle raccomandazioni più volte ripetute, ed ai voti della Camera.

Parlo delle nostre industrie metallurgiche, che è desiderio del Parlamento vengano, per quanto si può, aiutate dalle pubbliche amministrazioni, affinchè possano raggiungere quello sviluppo necessario a poter soddisfare alle esigenze dei tempi ed ai bisogni del paese.

Avviene spesso che le direzioni de' l'esercizio delle ferrovie dello Stato abbiano bisogno di fare ordinazioni di materiale mobile; ora nell'ordinare i lavori, non tengono nel conto che si dovrebbe le industrie nazionali.

Un fatto recentissimo varrà a dimostrarlo.

La direzione della ferrovia dell'Alta Italia poteva, non è molto, per un concorso per licitazione p...

vata la fornitura in lotti di un numero di caldaie per locomotive. Risposero al concorso 18 costruttori fra nazionali ed esteri. Un costruttore nazionale, che ha impiantato un grande stabilimento metallurgico atto a rispondere a qualsiasi esigenza, concorse per un lotto, e la sua offerta fu così coscienziosa ed equa da non essere superata che per una minima differenza da una sola ditta estera.

La differenza era di così poca importanza che, tenuto conto delle spese che un'amministrazione deve sostenere per mandare ispettori all'estero per vedere come si fanno i lavori, l'offerta dell'industriale nazionale veniva ad essere migliore.

Non ostante ciò, non ostante le raccomandazioni del Parlamento, che si debba dare la preferenza ai nazionali, ancorchè il costo fosse tenuamente superiore, il lotto fu deliberato all'industriale straniero.

In tutt'Italia si è letta, con viva soddisfazione, una recente circolare dell'onorevole ministro della marineria, con la quale ordina ai suoi dipendenti di far conto delle industrie nazionali per quei lavori che, come le caldaie, si possono fare in Italia tanto bene come all'estero.

Mi permetta l'onorevole ministro dei lavori pubblici, che io caldamente gli raccomandi, di fare anch'egli quello che ha fatto il suo collega della marineria, assicurandolo che ne avrà il plauso del paese.

Ed un'altra cosa vivamente io raccomando all'onorevole ministro dei lavori pubblici. Dal Ministero di marineria ben spesso si concedono lavori a trattative private, ed il Consiglio di Stato, animato come è di patriottismo, non nega il suo voto a tali concessioni di lavoro, dal quale dipende alle volte la vita di stabilimenti nazionali e quella di centinaia di operai.

Veda l'onorevole Genala di trovar modo di dare anch'egli del lavoro a trattative private con condizioni che non danneggino le finanze dello Stato, massime quando si presenta il caso, che accordando lavoro, si assicura l'esistenza e lo sviluppo di stabilimenti nazionali e si provvede di pane i nostri operai. Egli farà opera meritoria e patriottica.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Gattelli.

Gattelli. Ho chiesto di parlare per fare una raccomandazione all'onorevole ministro dei lavori pubblici.

È molto tempo che alla stazione di Ferrara, dovrebbero eseguirsi dei lavori di ampliamento, che sono assolutamente richiesti sia dallo accrescersi continuo del movimento commerciale in quella stazione, sia dall'apertura del primo tronco della

Ferrara-Rimini, sia per gl'inconvenienti che tutto giorno succedono.

Un progetto di spesa per l'ammontare di circa 400,000 lire, attende ancora una approvazione, che non giunge mai, nonostante gli inconvenienti lamentati.

Io mi limiterò ad accennare, se non al più grave, certamente al più incomodo di tutti gli inconvenienti, alla interruzione, cioè, della viabilità che avviene spessissimo al cancello ferroviario fuori porta Po sulla strada provinciale, frequentatissima, di Bondeno e Pontelagoscuro. Le proteste e i reclami dei cittadini rimasero fin qui inascoltati, sebbene frequenti e giusti: basti il dire che qualche volta il cancello resta chiuso fino un ora e mezza, come avvenne qualche giorno fa: lascio pensare all'onorevole ministro con quale incomodo dei cittadini.

Io quindi faccio viva preghiera al ministro perchè l'approvazione del progetto di spese cui ho testè accennato, possa presto essere data, e se come credo, non dipende che da lui, il dare ordine perchè i lavori proposti si eseguiscono, voglia non mettere più tempo in mezzo affinchè siano soddisfatti i giusti desiderii di quella cittadinanza.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Brunialti.

Brunialti. È già molto tempo che il solerte municipio della città di Thiene ha richiamato l'attenzione del ministro dei lavori pubblici sulle condizioni assolutamente anormali in cui si trova la tettoia, per le merci, nella stazione di quella città.

I frequentatissimi mercati e il grande movimento di prodotti agricoli, i fiorenti opifici del Nordari a Lugo, quelli di Zugliano, e di tutta la valle dell'Astico che non ostante qualsiasi artificio fa e farà sempre capo naturalmente alla stazione di Thiene, non trovano assolutamente locali sufficienti per riparare i loro prodotti e le materie prime che traggono di fuori: avviene perciò di esse quello che Dante dice delle ossa di re Manfredi, che "le bagna la pioggia e muove il vento", con grandissimo danno di quella città e degl'interessati.

Il ministro non solo promise di ripararvi, ma con solerte cura ordinò che fossero fatti gli studi necessari. Questi furono condotti innanzi colla massima attività e premura; ma dopo questo, non se ne seppe più nulla.

La tettoia delle merci rimane ancora insufficiente, e non si sa quando il Ministero intenda provvedere.

Io perciò lo invito formalmente ad adottare

subito un provvedimento di assoluta necessità e giustizia, che mi pare sia stato da lui implicitamente promesso coll'ordinare sollecitamente l'esecuzione degli studi, e di cui il Governo ha riconosciuto senza alcuna eccezione la necessità.

Quelle operose ed industri popolazioni per mia bocca invocano ed aspettano dall'onorevole ministro il pronto appagamento di così modesta e giusta domanda.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Della Rocca.

Della Rocca. È già qualche tempo che l'amministrazione comunale di Torre del Greco faceva premura al Ministero perchè si fosse costruita colà una stazione. Dico costruita perchè la stazione attuale non corrisponde per nulla ai bisogni considerevoli del traffico che si fa in quella località. È bene che si sappia che la stazione di Torre del Greco è la più antica stazione che vi sia in Italia, perchè fu costruita nel 1843 o 44, quando si costruì in Italia la prima linea ferroviaria, da Napoli a Castellammare; ed ora si trova nelle stesse condizioni in cui era allora. Torre del Greco è una città di circa 30 mila abitanti. Quella linea rende moltissimo, presso che 30 mila lire al chilometro, ed è evidentemente una linea interessante.

In Torre del Greco convengono moltissimi villeggianti i quali, naturalmente si valgono della ferrovia. Ebbene in quella stazione manca una stanza di prima classe; ve n'è una che è di prima e di seconda, e in condizioni impossibili; manca perfino il pavimento, ed umidità, insomma non si può nemmeno trattenersi un tantino in quella stazione. Non vi è un locale adeguato per le merci, la stanza di terza classe ha una tettoia che non sarebbe buona neppure per un fenile; insomma lì c'è tutto da fare, ed è necessario che si faccia subito. E però mi rivolgo all'onorevole ministro dei lavori pubblici e gli rammento che egli, *de visu*, osservò in quale stato si trovi quella stazione quando onorò di sua presenza la città di Torre del Greco, e quella rispettabile Giunta municipale gli fece presente la necessità di spendere qualche somma per mettere in uno stato decente una stazione così rilevante di quella linea la quale è poi tanto fruttifera allo Stato per ciò che rende al chilometro. E l'onorevole ministro fu in allora gentile di promesso, ed assicurò che l'Amministrazione avrebbe provveduto con la maggior possibile sollecitudine. Però le cose si trovano attualmente nello stato in cui erano allora. Onde io mi son creduto nel dovere di segnalare questo sentito bisogno all'onorevole ministro dei lavori

pubblici, di fargli comprendere, o meglio di ricordargli la necessità di un provvedimento che è di stretta giustizia, perocchè, se quella popolazione si vale non poco della ferrovia, se quel comune è importante per sè, per il suo traffico, se non v'è alcuna comodità di stazione colà, è urgente, è indispensabile che vi si provvegga senza ulteriore indugio.

Nè credo che mi si vorrà dire che bisogna aspettare le convenzioni, poichè si tratta di una spesa di amministrazione la quale è totalmente indipendente e staccata da ciò che possa riguardare i capitoli delle convenzioni.

Per lo che conchiudo con la ferma fiducia che mi si darà tale una risposta soddisfacente, che io possa prenderne atto e fare il solito ringraziamento al ministro.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Lazzaro.

Lazzaro. L'onorevole Grassi, oltre ad alcune raccomandazioni riguardo alla stazione di Castellana, ha fatto all'onorevole ministro delle altre raccomandazioni riguardo ad alcune fermate; ed è appunto per alcune fermate che anch'io intendo parlare.

Io non posso dubitare della buona volontà dell'onorevole ministro: ma non so se la società delle Meridionali sia disposta a soddisfare i desideri che ad essa hanno più volte manifestato alcuni comuni che si trovano lungo la linea da Bari a Brindisi. Fu fatta più volte una domanda dalla città di Monopoli, ma quella domanda non è stata mai soddisfatta. Il comune che mi onora di rappresentare al Parlamento ha dimostrato che una fermata di sera in quella località sarebbe molto utile anche agli interessi della società stessa.

Anche Conversano fece altra domanda per una fermata di treni-merci in un punto fra Bari e Monopoli.

Io capisco che è molto facile domandare delle fermate, e capisco anche che se i treni si dovessero fermare in tutti i punti non vi sarebbero più treni celeri, e si viaggerebbe tanto coi treni ordinari che coi diretti colla stessa velocità.

Ma bisogna fare delle eccezioni: accogliere in massima tutte le domande non è possibile, ma bisogna accogliere quelle che sono consigliate, non solo dall'interesse locale, ma anche dall'interesse della società.

Io non so quanto possa valere la raccomandazione del ministro presso la Società delle Meridionali, la quale fa gl'interessi proprii; ad ogni modo prego il ministro perchè rivolga questa domanda alla Società delle Meridionali.

Da ultimo domando all'onorevole ministro a che stato sono i disegni relativi alla stazione di Caserta. Quella stazione è ora divenuta molto importante, poichè fa il servizio cumulativo delle Romane e delle Meridionali; ora i lavori sono rimasti incompiuti, e una parte della stazione assolutamente è scoperta, mentre da molto tempo si aspetta che sia coperta da una tettoia. Da ciò deriva che molte merci o i colli dei viaggiatori rimangono buttati là allo scoperto, come io ho veduto molte volte, e come altri al pari di me hanno potuto vedere. Ciò è una cosa molto dispiacevole, perchè alla stazione di Caserta passano molti viaggiatori, non solo nazionali, ma anche stranieri.

Io ho più volte domandato se tra i progetti fatti per la stazione di Caserta ci fosse quello di costruire una tettoia, e mi è stato risposto di sì. Non so se mi hanno bene informato, ma credo di sì.

Ad ogni modo io prego l'onorevole ministro di mettere d'accordo la Società delle Romane e quella delle Meridionali, perchè nella stazione di Caserta si fa servizio cumulativo, affinchè quella importante stazione venga compiuta, non solo nell'interesse dei viaggiatori, ma anche del commercio, che va ogni dì più aumentando.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Sanguinetti.

Sanguinetti. Ho pochissime cose da dire. Quando fu discusso il bilancio dei lavori pubblici per il primo semestre 1884, chiesi all'onorevole ministro dei lavori pubblici a qual punto si trovasse la questione per il trasporto della stazione di Cengio, ed egli colla sua usata cortesia, mi rispondeva che il progetto era allestito e che si trovava allo studio negli uffici del Ministero. Da quell'epoca in poi sono passati quasi sei mesi ed ora io non so a qual punto l'esame di quel progetto si trovi; questo però so, che è assolutamente necessario che una risoluzione sia sollecitamente presa, perchè gravi pericoli esistono sempre nella stazione di Cengio per lo scoscendimento della montagna.

Il trasporto della stazione, non solo è una necessità per ciò che riguarda il servizio ferroviario propriamente detto, ma eziandio per i rispetti militari; perchè, coll'apertura della strada interprovinciale da Millesimo a Calizzano, la stazione di Cengio è quella che si troverà più vicina alle fortificazioni di Melogno, ed all'altro sbocco che da Bardinetto mette al mare; sbocco questo assai importante.

È vero che a poca distanza da Cengio vi è la stazione di San Giuseppe, la quale sarà ampliata

specialmente per le esigenze militari, ma evidentemente una importanza militare l'ha pure la stazione di Cengio, quando venga traslocata più a monte, perchè attualmente si trova incassata tra la Bormida e la montagna, e non potrebbe assolutamente servire allo sbarco di truppe e di materiali di guerra.

Io quindi vorrei invitare l'onorevole ministro dei lavori pubblici, a sentire anche sulla necessità del trasporto di questa stazione, l'Amministrazione militare, perchè, ripeto, sono sicuro che quello, che io ora affermo, la necessità cioè del trasloco, sarà confermato da quell'autorità competente, la quale deve pure interloquire sulle strade ferrate per quanto possono concorrere alla difesa del paese.

Attendo una risposta soddisfacente dall'onorevole ministro, e confido che sarà tale da assicurarmi che il trasloco della stazione verrà fatto colla massima sollecitudine.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Corvetto.

Corvetto. Dirò poche parole, e per rivolgere una preghiera all'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Per un accordo che esiste tra il Ministero della guerra e quello dei lavori pubblici, sancito da un regio decreto del 16 maggio 1880, ogniqualvolta le classi dei soldati anziani sono richiamate sotto le armi per istruzione, i macchinisti e i fuochisti in servizio presso le ferrovie hanno facilitazioni: o è loro ritardata di alcun tempo l'andata sotto le armi, o ne vengono totalmente dispensati secondo i casi.

Questo è provvidamente inteso per non perturbare il servizio delle ferrovie, le quali non possono lì per lì sostituire costesti loro indispensabili agenti.

Ora io pregherei l'onorevole ministro dei lavori pubblici, e giacchè è presente, anche l'onorevole ministro della guerra, di voler estendere uguali facilitazioni anche ai macchinisti e fuochisti delle linee ferroviarie a scartamento ridotto.

E mi pare che la mia domanda sia fondata in giustizia, giacchè le Società che esercitano linee a scartamento ridotto, hanno uguali oneri, se non per qualche parte anche più, che le ferrovie maggiori. Al pari di queste sono soggette alla tariffa ridotta per i trasporti militari; al pari di queste dovrebbero in caso di guerra prestare tutte l'opera loro per la mobilitazione e per ogni specie di trasporto in conto dell'Amministrazione militare. Non so, a dir vero, se questa servitù sia imposta a tutte le ferrovie a scartamento ridotto: ma so che così è per quelle Mirandola-Modena-Sassuolo, e per quella

Torino-Rivoli, che ha il merito incontestabile di essere stata la prima della sua specie in Italia, e che opportunamente prolungata e sussidiata con qualche agevolezza, che accordata ad altra, ad essa è negata, potrebbe in caso di guerra rendere utili servigi.

So che alcuni contestano i vantaggi che in caso di guerra potrebbero ritrarsi da siffatta specie di ferrovie, e quasi le credono inefficaci. Ma io mi sentirei di dimostrare il contrario e molto facilmente, e spero me ne verrà l'opportunità. Capisco anch'io che al punto di vista militare meglio sarebbe aver tutte le ferrovie a scartamento ordinario... E chi ne può dubitare? Ma non mi si dica che una ferrovia ridotta è come non ci fosse per il servizio militare, atteso che questo sarebbe in contraddizione col fatto che nelle concessioni il Governo, impone la servitù militare, cui ho accennato.

Da questa convinzione parte la preghiera che rivolgo all'onorevole ministro dei lavori pubblici e della quale io spero vorrà tener conto.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Spirito.

Spirito. Io debbo raccomandare all'onorevole ministro dei lavori pubblici la costruzione della stazione definitiva di Montecorvino-Rovella, che da molti anni dovrebbe essere stata fatta dalla Società delle Meridionali.

So che il Governo ha fatte continue sollecitazioni a quella Società, ma essa fu sempre sorda a queste istanze come alle deliberazioni del comune di Montecorvino ed alle vive insistenze dei deputati della seconda circoscrizione di Salerno. Tutto fu inutile: la stazione definitiva a Montecorvino-Rovella non l'abbiamo ancora, e non sappiamo neanche le ragioni di un fatto così strano.

Quindi io prego l'onorevole ministro perchè rinnovi le sue sollecitazioni presso la Società delle Meridionali, fatto forte degli incitamenti, che gli vengono dalla Camera.

Spero che l'onorevole ministro vorrà accogliere la mia domanda e far sì che finalmente il comune di Montecorvino-Rovella e tutta quella ricca contrada possano avere una stazione definitiva e rispondente all'importanza del luogo.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Giudici.

Giudici. Avendo udite le raccomandazioni fatte dall'onorevole deputato Corvetto a favore dei militari che devono viaggiare in ferrovia, mi faccio animo a fare anch'io una preghiera all'onorevole ministro dei lavori pubblici; ed è la seguente: vi sono dei treni diretti che non hanno 3ª classe; quindi i soldati, che devono viaggiare

in ferrovia, sono obbligati a discendere a mezzo il viaggio e a dormire nel luogo dove si trovano; perdono un giorno di viaggio, e alle volte si trovano in plaghe insalubri come quelle di Orbetello, e quindi si prendono delle malattie. Mentre se si aggiungesse un sol vagone di terza classe, questi poveri militari potrebbero proseguire il viaggio con meno disagio e andare alle loro destinazioni.

Io parlo per esperienza, perchè ho veduto molti di questi casi, in cui il soldato, oltre alla perdita del tempo, si è trovato esposto a prendere qualche malanno.

In conseguenza io pregherei l'onorevole ministro di vedere se c'è mezzo di trattare un po' meno duramente questi soldati, ed a fare in modo che i treni diretti, portino sempre carrozze di terza classe, affinchè, ripeto, questi poveri soldati possano proseguire il loro viaggio con minor disagio, con minore spesa e con maggior vantaggio della loro salute.

Presidente. L'onorevole ministro ha facoltà di parlare.

Genala, ministro dei lavori pubblici. L'onorevole Giudici ha chiesto che i militari, i quali viaggiano ordinariamente in treni omnibus, perchè occupano la terza classe la quale manca nei diretti e sono per ciò costretti a pernottare in luoghi malsani, con disagio e spesa maggiore, ha chiesto, dico, che i militari possano continuare, senza interruzione, il loro viaggio nei treni diretti. La domanda dell'onorevole Giudici implica una questione che è più grave di quel che, a prima vista, non sembri: la questione, cioè di aggiungere vagoni di terza classe ai treni diretti.

Per regola la cosa è difficile in un paese come il nostro, dove questi treni spesso diventano molto lunghi, dove bisogna superare pendenze non facili e dove non ci sono poi quei treni direttissimi i quali vanno da una grande città all'altra e non fermandosi quasi mai lungo la strada, permettono agli altri treni diretti di correre con una velocità alquanto minore e quindi di trasportare anche vagoni di terza classe.

Giudici. Chiedo di parlare.

Genala, ministro dei lavori pubblici. Nondimeno, se l'onorevole Giudici volesse limitare la sua richiesta ad alcuni casi soltanto, quando, cioè, è necessario trasportare solo pochi militari in ferrovia, questo si potrebbe anche fare. Ma il desiderio da lui espresso come norma generale condurrebbe alla conseguenza di dover mettere sempre vagoni di terza classe a tutti i treni; e allora la sua domanda, come vede, si trasformerebbe in un'altra di ben maggiore importanza,

Non so quale portata intenda dare l'onorevole Giudici alla proposta ch'egli ha fatto, ma da quanto ho inteso mi sembra che il suo desiderio si limiti a questo: che, se ci è mezzo, si faccia continuare ai militari il loro viaggio anche con alcuni treni diretti.

Se è così bisognerà distinguere caso da caso. Può darsi che sopra una determinata linea, in una determinata stazione, si possa, senza inconvenienti, aggiungere ad un treno diretto che abbia pochi vagoni di prima e di seconda classe anche un vagone di terza classe, senza accrescere per questo di troppo nè il peso, nè le spese; e in tal caso si farà.

L'onorevole Corvetta ha parlato dei macchinisti e dei fuochisti, di cui si ritarda, o si sospende la chiamata sotto le armi, in vista del servizio pubblico di grande importanza che essi prestano; e chiede che questo provvedimento adottato oggi per le strade ferrate a sezione ordinaria, venga esteso anche a quelle a sezione ridotta. Io unisco volentieri la mia voce alla sua.

Benchè, in genere, le strade a sezione ridotta non dipendano direttamente dallo Stato, nondimeno anch'esse fanno parte della grande famiglia delle strade ferrate, anch'esse rappresentano un grande servizio a favore del pubblico.

Quindi io raccoglierò questa sua raccomandazione, e pregherò il mio collega il ministro della guerra ad esaminarla, lieto se anche per questo personale dei fuochisti e macchinisti si potrà avere qualche considerazione e qualche riguardo.

L'onorevole Sanguinetti ha richiamato di nuovo la mia attenzione sopra la stazione di Cengio. Gli studii sono in esame, ma pare che si trovino, in qualche punto, delle difficoltà. Nondimeno io credo che le ragioni che furono addotte per questa stazione, e che interessano principalmente la sicurezza, siano tali che si potranno senza indugio levare di mezzo quegli ostacoli che ci possono essere per l'attuazione dei progetti.

Sanguinetti. E pel trasporto.

Genala, ministro dei lavori pubblici. Anche pel trasporto, della stazione.

L'onorevole Spirito chiede che alla stazione provvisoria Montecorvino-Rovello venga finalmente sostituita la stazione definitiva. Non è questa l'unica delle stazioni provvisorie che ancora noi vediamo rimaste in piedi; ve ne sono talune anche su strade di grandissima importanza, perfino sulla ligure, vicino a Genova. Ed Ella vede che quella è una strada di primissimo ordine, ed attualmente tanto battuta, che non vi si potrebbe fare, senza pericolo per le condizioni nelle quali si trova, un servizio

più intenso, di quello che vi si fa, e che dà anche un reddito allo Stato che non è per altro un reddito netto, adeguato al capitale impiegato in quella strada.

La condizione, dunque della stazione di Montecorvino-Rovello non è isolata, ma ha anzi molte sorelle. Quello delle stazioni provvisorie è un sistema che si usa da per tutto, in tutto il mondo, quando s'incomincia a fare una strada, anzi, secondo me, è un errore economico quello d'incominciare ad immobilizzare degli ingenti capitali nelle grandi e lussuose stazioni.

È però giusta l'osservazione dell'onorevole Spirito, vale a dire che, decorso un certo tempo, quando la strada è ormai compiuta, quando il traffico si è svolto, debbasi provvedere alle stazioni definitive.

Si è perciò che io provvederò a che una stazione a cui egli ha accennato, più comoda della presente e più adeguata ai bisogni dei comuni che se ne servono, venga finalmente costruita.

L'onorevole Lazzaro, pur riconoscendo che, se si dovesse dar retta a tutte le domande di fermate che vengono fatte da ogni parte, i treni non camminerebbero più, chiederebbe però un'eccezione per Monopoli, vorrebbe colà la fermata del diretto.

Lazzaro. Una fermata per le merci. Fu in proposito presentata una petizione alla Società delle Meridionali.

Genala, ministro dei lavori pubblici. Allora si vede che non ho afferrato bene il suo pensiero, per lo che leggerò accuratamente nel resoconto ufficiale ciò che l'onorevole Lazzaro ha detto, e lo prenderò in esame.

Quanto alla tettoia di Caserta dove ora si fa il servizio cumulativo tra le strade ferrate Romane, e le strade ferrate Meridionali, il progetto è stato studiato, ed io credo che una tettoia in quella stazione tornerà veramente utile. Quindi sarà mia cura di fare sì che possa essere costruita.

Quanto alla stazione di Torre del Greco, è vero che è una delle più antiche, e quindi porta l'impronta della sua antichità. Siccome ora i bisogni sono immensamente accresciuti e per verità è accresciuto anche il traffico, la stazione si sarebbe già completata se non avesse fatto ostacolo l'angustia del luogo in cui è posta, circondato tutto da altri edifici, onde era difficile ottenere lo spazio necessario per allargarla.

Ora però finalmente lo spazio si è ottenuto e benchè io non abbia mai fatto su questo argomento le promesse che accampa l'onorevole Della

Rocca — perchè di promesse sono sempre assai poche — e mi sia limitato ad alcune poche osservazioni, posso ora dire che ci siamo già incamminati a vedere questa stazione di Torre del Greco più comoda per i viaggiatori e per il servizio della ferrovia.

Così pure è stata studiata la tettoia di Thiene, ed ora la questione sta tutta nella spesa. Resta da vedere, cioè, se sulle somme che si sono domandate colla piccola legge dei nove milioni in conto capitale ci possa rimanere qualche avanzo, anche per iniziare i lavori di questa tettoia. In caso contrario si provvederà domandando i fondi occorrenti; perchè difficilmente si potrebbe fare questo lavoro in conto esercizio, e probabilmente sarà necessario di farlo in conto capitale. Ora noi abbiamo già presentato una legge per fare sulle strade ferrate le opere in conto capitale, e la Camera, qualunque soluzione preferisca dare al problema ferroviario, se vuole che le strade ferrate siano esercitate a dovere e che le opere corrispondano allo sviluppo del traffico, è necessario che affronti il problema, e voti le somme indispensabili; altrimenti non sarà possibile continuare l'esercizio come il commercio ha diritto di volere. Con queste somme si dovrà necessariamente provvedere anche alla tettoia di Thiene.

Per la stazione di Ferrara, alla quale ha dedicato il suo affetto e le sue parole l'onorevole Gattelli, occorre un aumento d'impianto, e questo aumento è già stato studiato; ma anche qui siamo sempre di fronte alle difficoltà della spesa. Le somme stanziare in conto capitale che paiono grandi, se si considerano di per se sole nel loro importo, diventano piccole quando si ripartiscono sopra un gran numero di anni e sopra migliaia di chilometri. Il traffico nell'Alta Italia cresce ogni anno, e si sarebbe dovuto spendere molto più che non si è fatto. Si è lasciato passare il tempo, e ora ci troviamo nella necessità di provvedere, non soltanto ai bisogni dipendenti dall'aumento del traffico nell'ultimo anno; ma anche agli aumenti anteriori.

È questa la ragione per cui non si è potuto ancora tradurre in atto il progetto che è già pronto per i maggiori impianti della stazione di Ferrara.

L'onorevole Di Pisa ha pur fatte le sue osservazioni intorno all'impianto della stazione di Caltanissetta. Ora anche l'impianto di questa stazione è stato studiato, anzi è già finito il progetto, come egli stesso ha riconosciuto; e non rimane insoluto che una questione relativamente piccola intorno all'acquisto dell'acqua per gli usi della stazione. Certo non sarà per questa que-

stione che s'indugierà l'esecuzione dei lavori; ed io, aderendo all'invito dell'onorevole di Pisa e dell'onorevole Riolo, mi adopererò volentieri e prontamente per risolverla al più presto possibile.

Mi pare che l'onorevole Riolo abbia fatto anche qualche lamento per il modo con cui è tenuta la stazione di San Cataldo, che sarebbe trattata, a quanto egli dice, peggio della più piccola stazione del continente.

Questo a me non risulta; ma in seguito alle sue assicurazioni mi procurerò senza indugio notizie precise, circa lo stato delle cose e prenderò i provvedimenti occorrenti.

Egli ha inoltre parlato della costruzione della Siracusa-Licata, che veramente non riguarderebbe questo capitolo, onde permetterà che gli risponda quando sarà messo in discussione il capitolo seguente.

L'onorevole Tegas, notando l'importanza crescente della stazione di Torino e del movimento fra Torino e Trofarello, ha mostrato la necessità di costruire almeno fra queste due stazioni, un terzo binario.

Ora fra le opere che si debbono compiere in esecuzione della legge del 1879 abbiamo nell'Alta Italia anche notevoli ampliamenti per le stazioni di Torino, in cui figura altresì la costruzione di nuove officine e nuovi binari.

Esaminerò dunque se sia il caso di aggiungere ai doppi binari, che già vi sono, un terzo binario per rendere più sicuro e più agevole il servizio, almeno fra la stazione di Porta Nuova e Trofarello. Questi binari rendono certamente dei grandi servizi così al commercio come a chi esercita la strada ferrata.

E io riconosco anche la giustizia delle osservazioni fatte dall'onorevole Maffi a proposito di un'altra grande stazione che è quella di Milano, perchè, Torino e Milano aumentano molto il loro prodotto ogni anno.

So non erro, citando a memoria, il prodotto della stazione di Torino è aumentato in guisa che adesso supera i 7 milioni, e quella di Milano ha raggiunto i 12 milioni e mezzo, anzi arriva a 13.

Da ciò si può avere un'idea dell'importanza immensa di questa stazione, la quale da sola ha dato un prodotto che è una volta e mezzo il prodotto di tutta la Sicilia. E questo dimostra la necessità di numerose ed ampie stazioni e soprattutto di grandi binari e di stazioni, come le hanno chiamate, di smistamento. L'onorevole Maffi a questo proposito ha chiesto, se verrà prontamente armata la stazione di smistamento che si

è fatta a Milano; e risponde che lo sarà prontamente. A Milano si sono fatti molti lavori e molti altri ne occorrono e ne occorreranno.

I lavori ordinati, e in massima parte già compiuti, nella stazione di Milano sono: la costruzione di una curva di raccordo fra le linee di Torino e di Mortara, per agevolare il movimento dei treni; il raddoppiamento del binario fra Porta Sempione e Porta Garibaldi la costruzione di una stazione di smistamento e la costruzione di un deposito per locomotive.

Per tali opere è stata preventivata una spesa di 4 milioni e mezzo circa, e sono per la massima parte costruite, ma non interamente. Infatti, come osservava l'onorevole Maffi, non si è peranco armato tutt' il piazzale della stazione di smistamento, e non è ancora cominciata la costruzione del deposito delle locomotive.

Preme molto, anzi più che a tutti, all'amministrazione di compiere queste opere, ma anche qui dobbiamo far procedere i lavori di pari passo colle somme stanziati in bilancio.

L'onorevole Maffi ha chiesto anche che si faccia alla stazione di smistamento il servizio dei viaggiatori.

Maffi. No; delle merci.

Genala, ministro dei lavori pubblici. Ah! delle merci?

Questo si potrà forse fare, e si farà, perchè importa molto di distribuire il servizio in guisa da non costringere il commercio di Milano a portare tutte le merci ad una stazione sola; è anzi molto opportuno per il negoziante e per la strada ferrata di avere più stazioni che facciano il servizio delle merci. Il materiale mobile, quando siano fatti questi lavori e gli altri che sarà necessario di aggiungere, potrà rendere un servizio molto maggiore, ed allora si potranno fare molti risparmi anche sui noli, perchè, come l'onorevole Maffi osservava a ragione, questa dei noli diventa una spesa forte. Il nolo corrisponde all'interesse del capitale che si sarebbe speso facendo costruire il materiale mobile noleggiato, ed è evidente che chi dà a nolo fa entrare nel prezzo del nolo anche l'interesse del capitale che ha dovuto anticipare per far costruire il materiale.

Quindi sarà cura dell'amministrazione di far costruire il materiale mobile mano mano che se ne mostrerà il bisogno.

Se non che anche qui c'è una questione di stanziamento di bilancio; ci vogliono i capitali, poichè queste sono spese in conto capitale, ed è perciò necessario che la Camera voti i fondi.

Una parte della somma che ho domandato con

quella piccola leggina dei 9 milioni, sarà appunto destinata all'acquisto di materiale mobile, ma ad onta della mia sollecitudine, quella legge non è stata finora approvata; spero però che lo sarà in questi giorni.

Quindi noi potremo aumentare un poco il nostro materiale mobile; ma, per portarlo all'altezza dei nostri bisogni, è necessario di spendere una somma molto maggiore tanto per l'Alta Italia, come per le altre strade ferrate del regno.

L'illuminazione elettrica che ora si è sperimentata in varie stazioni di viaggiatori potrà anche essere utilmente impiegata nella stazione di smistamento di Milano. Per altre stazioni è più difficile; io l'avrei volentieri introdotta nella stazione di Genova, specialmente quando è maggiormente affollata di lavoro; ma là bisogna sdoganare, e il commercio si presta mal volentieri a fare questa operazione durante la notte.

Trattandosi però di semplici stazioni di smistamento; dove non si hanno a temere nè trafugamenti di merci, nè altre simili cose, l'illuminazione elettrica potrà essere con molta utilità applicata.

Per parte mia dunque posso assicurare l'onorevole Maffi, che cercherò di rompere gl'indugi quanto più mi sarà possibile, e dentro i limiti delle somme stanziati in bilancio, non ci sarà ritardo nell'esecuzione di nessuno di quei lavori importantissimi per la stazione di Milano, ai quali egli ha alluso.

L'onorevole Elia ha chiamato l'attenzione del Governo sopra un fatto dell'amministrazione dell'Alta Italia, la quale avendo deliberato di concedere a licitazione privata la costruzione di caldaie, ha avuto parecchie offerte da stranieri e da italiani. Fra questi ultimi ci fu una Casa la quale ha uno stabilimento in Ancona, che fece proposte di poco superiori a quelle delle Case straniere; di tanto poco superiori, che, secondo quello che affermava l'onorevole Elia, se si tiene conto delle spese che l'amministrazione deve fare per sorvegliare all'estero il lavoro, l'offerta della Casa italiana diventa uguale o fors'anche migliore dell'offerta della Casa straniera. E non pertanto fu preferita questa.

Ora egli vorrebbe che si avesse maggior riguardo all'industria nazionale, ricordando la circolare del ministro della marina, non che l'uso, sovente seguito da quel Ministero, di dare a trattativa privata lavori di simil genere.

Qui ci sono due questioni molto diverse. Una è la questione di massima, quale cioè deve essere il contegno del Governo o dell'amministrazione ferroviaria rispetto all'industria nazionale, e fino

a qual punto possa essere spinta la preferenza per questa; l'altra è la questione speciale relativa al caso in discorso.

Non mi pare questo il momento di trattare così per incidenza la gravissima questione di massima, tanto più che un giorno o l'altro verrà, in cui la dovremo discutere ampiamente. Mi restringerò dunque a dire che, nei limiti del possibile, anche le istruzioni, che io do, sono di avere riguardo all'industria nazionale, e soprattutto di tenere conto delle spese effettive che l'amministrazione deve sopportare quando alloga una fornitura, una costruzione all'estero. Ci sono le spese di dogana, delle quali conviene tener conto. Ed era indubbiamente un grave errore economico quello di dare franche le locomotive ed i vagoni, che venivano dall'estero, ed invece di colpire di un dazio quelli che si costruiscono in Italia facendo così una vera *protezione a rovescio*. Ma a questo errore è stato già portato rimedio.

Poi c'è la questione della trattativa privata: e qui ci sono le leggi di contabilità, che il Governo bisogna pure che rispetti, e, quando non lo fa, la Corte dei conti glielo rammenta.

Nondimeno qualche volta il Ministero dei lavori pubblici fa — ed io stesso ne ho fatto uno — contratti a trattativa privata, spinto dall'urgente necessità. Quando l'urgenza è tale, che non ammette assolutamente alcun indugio allora, ma solamente allora, si fa il contratto a trattativa privata; fuori di questi casi, io debbo seguire la legge anche per le forniture.

Questa norma però non è eguale per tutti. Perchè l'amministrazione dell'Alta Italia si regola secondo le sue norme di contabilità, che, per legge, sono rimaste vive, la Società delle Romane ha essa pure particolari norme, e finalmente anche lo Stato ha le proprie, per riguardo alle ferrovie complementari, che sono in parte diverse dalle altre.

Evidentemente il Governo deve tener conto di questo stato di cose per non mettersi a repentaglio di fare dei contratti, che poi vengano dichiarati nulli.

Quanto al caso speciale ricordato dall'onorevole Elia, ho già chieste informazioni, e appena le avrò avute sarò in grado di dargli le spiegazioni che desidera.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Giudici.

Giudici. Io debbo ringraziare l'onorevole ministro della cortesia con cui ha risposto alle mie domande, e della speranza che mi ha lasciato di fare scomparire l'inconveniente da me accennato.

Ma io debbo richiamare altresì alla sua attenzione che i soldati che da Roma si recano a Milano sono costretti dalle amministrazioni ferroviarie a prendere la linea maremmana, mentre in quella di Firenze troverebbero un treno quotidiano che in ventiquattr'ore li condurrebbe fino a Milano. Ora sulla Maremma non c'è un treno omnibus che vada fino a Milano in una giornata sola; si devono impiegare tre giorni, e quindi i soldati debbono fermarsi ad Orbetello e pernottarvi, ciò che per essi è disagiata e per tutti pericoloso. Per conseguenza io vorrei pregare l'onorevole ministro di volere stabilire che i soldati che debbono recarsi a Milano, possano prendere la linea di Firenze per giungere a Milano senza interruzioni.

Ridotta a così tenui proporzioni la mia preghiera, spero che l'onorevole ministro vorrà favorevolmente accoglierla.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro.

Genala, ministro dei lavori pubblici. L'onorevole Garelli mi ha fatto una domanda intorno al raccordamento della strada di Mondovì con quella che porta a Savona, ed ha toccata una questione veramente grave e degna di tutta l'attenzione del Governo.

Compiendosi questa strada, ove non si facesse anche la stazione di Bastia, viaggiatori e merci sarebbero obbligati a una percorrenza di nove chilometri maggiore del necessario, e però egli domanda che il raccordamento e la stazione siano fatte sen'altro.

Io ho già dato da tempo l'ordine che si facciano gli studi per vedere se la soluzione desiderata dall'onorevole Garelli e dagli altri interessati del luogo possa venire accolta; e qualche notizia mi è già pervenuta dall'amministrazione dell'Alta Italia. Ma non è tale da potere soddisfare l'onorevole Garelli, perchè si fa osservare che per quest'opera occorrerebbe una grande spesa che si fa salire a circa un milione di lire. Io per altro non mi sono dichiarato contento di queste semplici notizie, e desidero di studiare più a fondo la questione, perchè veramente *a priori* mi pare che, trattandosi di opera che può apportare un risparmio di tempo e di spesa di esercizio non deve essere posta da parte, con una semplice osservazione di finanza.

L'Amministrazione dell'Alta Italia farebbe volentieri una proposta a cui ha già fatto allusione implicitamente l'onorevole Garelli, quella cioè di far scomparire quei nove chilometri mediante una riduzione di tariffe su quel percorso, con cui si otterrebbe finanziariamente per gli interessati lo stesso effetto che mediante il raccordo.

Ma Ella, onorevole Garelli, comprenderà che per adottare l'uno o l'altro provvedimento è necessario che io prenda in esame la questione minutamente e sulla base di un progetto concreto. Intanto ho già disposto perchè mi venga fatto un tale progetto, poichè voglio vedere a quali conseguenze finanziarie andrebbe incontro lo Stato, aderendo ai voti manifestati in quest'Aula dall'onorevole Garelli.

Presidente. L'onorevole Riolo ha facoltà di parlare.

Riolo. Comincio col prender atto delle dichiarazioni fatte dall'onorevole ministro per quanto riguarda la stazione di Caltanissetta. Mi felicito con lui che ignori le pratiche corse per migliorare le condizioni della stazione di San Cataldo; e me ne felicito perchè, se egli le conoscesse non avrebbe certamente ragione di compiacersi di quello che dal Ministero si è operato; giacchè, non avendo potuto disconoscere i bisogni di quella stazione, si è giunto sino a richiedere dal comune un concorso nella spesa, concorso che è contrario alla legge.

L'onorevole ministro non mi ha dato alcuna risposta per quanto riguarda una fermata a San Cataldo, comune di 18,000 abitanti e centro importantissimo di produzione; ed io prego l'onorevole ministro di ricordarsi dei diritti di quella popolazione.

Per quanto riguarda la Siracusa-Licata e specialmente il tronco a Terranuova, l'onorevole ministro ha creduto di non dover rispondermi ora perchè crede che non sia questa la sede opportuna. Io però mi permetto di fargli osservare che, dal momento che egli stesso accennò a tronchi appaltati, a tronchi nei quali si fanno studi, e che sono quindi in corso delle spese, mi pare proprio questa la sede per parlarne. Ad ogni modo, l'onorevole ministro ha in qualche modo prevenuto la risposta che sarà per dare accennando a studi in corso.

Onorevole ministro, io non tornerò a parlare, a proposito del capitolo 120, dei bisogni di Terranuova: perchè di Terranuova e di tutta la provincia di Caltanissetta ne ho parlato abbastanza; mi permetto solo di ricordargli che quelle popolazioni non domandano favori, ma invocano l'adempimento di stretti doveri.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Di Pisa.

Di Pisa. Sperando che l'onorevole ministro non tardi a provvedere all'ampliamento della stazione di Caltanissetta, prendo atto delle sue dichiarazioni.

Per quanto poi riguarda la stazione di San Ca-

taldo, s'informi pure l'onorevole ministro e vedrà che ciò che ha detto l'onorevole Riolo è pur troppo la verità.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Lazzaro.

Lazzaro. Dalla risposta cortese dell'onorevole ministro ho dovuto persuadermi che io forse ho malamente espressi i miei desiderii, che sono di diverso ordine.

Il municipio di Monopoli ha da lungo tempo presentata un'istanza per la fermata d'un treno di viaggiatori; quanto alla fermata del treno merci, la raccomandazione non concerne Monopoli, ma diversi altri comuni che sono fra Bari e Monopoli, tra cui quello di Conversano.

Si tratta di due istanze che da lungo tempo sono state inviate alla direzione generale delle Meridionali, e, credo, comunicate anche al ministro.

Ignoro le ragioni per le quali quelle istanze non sono state prese in considerazione, ma ritengo non sieno tali da escludere un ulteriore esame, tanto più che mi pare ch'esse abbiano fondamento di ragione. Mi permetto quindi d'invocare l'autorità legittima dell'onorevole ministro dei lavori pubblici perchè vegga se vi sia modo di soddisfare i desiderii in quelle istanze espressi.

Quanto alla tettoia di Caserta, sono lieto delle assicurazioni che egli mi ha date, e nell'interesse generale mi auguro che l'invocato provvedimento venga senza indugio attuato.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Grassi.

Grassi. Quando io ho pregato l'onorevole ministro dei lavori pubblici di provvedere ad una sala d'aspetto nella stazione di Massafra, egli mi ha rimandato al disegno di legge che pende dinanzi alla Camera, perchè forse ha creduto che si trattasse delle Calabro-Sicule e non delle ferrovie meridionali.

A me pare che, trattandosi d'una spesa di un migliaio di lire e di un'opera di tanta importanza ed utilità, qual è quella d'una sala d'aspetto nella stazione di Massafra, non si possa più a lungo indugiare.

E poichè l'onorevole ministro non mi ha dato una risposta soddisfacente e precisa, così nuovamente ritorno a pregarlo di dichiarare nettamente ed esplicitamente, se crede che si debba costruire una sala d'aspetto nella stazione di Massafra, e quando.

Presidente. L'onorevole Spirito ha facoltà di parlare.

Spirito. L'onorevole ministro ha detto che Mon-

tecorvino-Rovella avrà finalmente la sua stazione definitiva.

Prendo atto della sua promessa e lo ringrazio. Lo ringrazio specialmente nella fiducia che il suo zelo non sarà rallentato dalla considerazione che non trattasi di un fatto isolato, e che vi sono moltissime stazioni ferroviarie provvisorie, che reclamano di divenir definitive. Lo riconosco: non è un fatto isolato: ma converrà con me l'onorevole ministro che non per questo il fatto è meno deplorabile. Ed è poi tanto più deplorabile, quando non vi è ragione alcuna che possa giustificare il lunghissimo ritardo.

Confido quindi pienamente nello zelo e nell'oposità dell'onorevole ministro, per l'adempimento della sua promessa.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Sanguinetti. (*Il deputato Sanguinetti discorre con un suo collega*)

Se l'onorevole Sanguinetti invece di discorrere facesse la gentilezza di parlare!... (*ilarità*)

Sanguinetti. Perdoni, onorevole presidente, non ero io che parlava, ma erano altri che parlavano a me. (*Si ride*) Io prendo atto della promessa esplicita fatta dall'onorevole ministro dei lavori pubblici che la stazione di Cengio sarà traslocata e che perciò saranno tolte di mezzo quelle difficoltà che per avventura abbiano potuto sorgere.

Prendo pure atto dell'altra dichiarazione che per il trasloco sono già iscritte le somme necessarie nel disegno di legge per spese ferroviarie che si trova davanti al Senato del regno; e ringrazio proprio di cuore l'onorevole ministro della fattami dichiarazione.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Garelli.

Garelli. Onorevoli colleghi, se vi fu mai occasione nella quale io abbia avuto bisogno di tutta l'indulgenza della Camera, essa è massimamente questa, ed io l'invoco dalla vostra sperimentata benevolenza.

Voci. Parli, parli!

Garelli. Io ho domandato al Governo un atto di giustizia o, mentre mi credeva di essere vicino al porto, la risposta dell'onorevole ministro dei lavori pubblici mi ha sbalestrato in alto mare e in mezzo alla tempesta. (*Movimenti*)

Questa è veramente la condizione mia!

Io aveva pregato l'onorevole ministro dei lavori pubblici di fare esplicite dichiarazioni circa gli intendimenti del Governo; e n'ebbi una ri-

sposta che, ben ponderata, non potrebbe essere più sconcertante. Non posso quindi nè ringraziare l'onorevole ministro, nè dichiararmi, nemmeno in parte, soddisfatto. Perciò, comunque sia grandissima la deferenza mia per l'onorevole ministro dei lavori pubblici, e per quanta sia la stima personale che io ho per lui, sono costretto a far richiamo al giudizio della Camera.

Onorevoli colleghi, io vi narro una storia che credo non abbia riscontro negli annuali ferroviari del nostro paese.

La ferrovia Cuneo-Mondovì fu approvata con legge del dì 8 maggio 1865, con la quale si concedeva pure il sussidio di un milione per la sua costruzione. Il ministro dei lavori pubblici d'allora, così dichiarava l'importanza di quella linea:

“ Una ferrovia, dice il ministro, che in prosecuzione di quella da Torino-Cuneo si dirami da quest'ultima città, e passando per Mondovì vada a congiungersi colla linea Torino-Savona a Bastia od a Carrù, che sono i due punti più indicati per un simile raccordamento, costituisce un così evidente ed utile complemento delle linee ferroviarie dell'alto Piemonte, che già da molti anni le rappresentanze comunali e provinciali di Cuneo e Mondovì, interpreti attivissimi degli interessi di quelle località, si adoperarono con persistente e lodevole impegno per vederne attuata la costruzione. ”

La Commissione parlamentare si associava all'opinione del ministro, e la Camera accordava il sussidio di un milione.

Ora questa ferrovia non fu voluta dalla Società dell'Alta Italia, allora imperante come fosse un Governo! Non l'ha voluta, perchè ne temeva la concorrenza e il danno delle proprie linee vicine, e l'ha osteggiata in tutti i modi. Mentre la provincia ed i comuni maggiormente interessati avevano fatto eseguire gli studi e trovato un costruttore inglese solidissimo, si presentò il Guastalla, (lo stesso costruttore della linea Torino-Savona) offrendo un notevole ribasso sul prezzo d'appalto. Ma egli è venuto meno ai suoi impegni; di più egli, senza preoccuparsi della futura ferrovia e del suo congiungimento alla Savonese, costruiva la linea Torino Savona nel tratto di Bastia, con tale pendenza, da rendere impossibile, o per lo meno assai difficile, il raccordamento della ferrovia Cuneo-Mondovì in quel punto. Ciò posto, oggi l'Amministrazione dell'Alta Italia viene a dire all'onorevole ministro che occorre un milione per fare la stazione di raccordamento a Bastia. Ma, domando io, anche volendo ammet-

tere come necessaria tutta questa somma, a chi se ne imputerà la esorbitanza?

Proseguiamo la triste storia.

La città di Mondovì, popolosa, industrie, attiva, vedutasi disgiunta dalle reti ferroviarie, e perciò danneggiata nei suoi commerci, tentò ogni mezzo per togliersi dal fatale isolamento; e tanto si adoperò, che ottenne di poter costruire il primo tronco della ferrovia approvata con legge 8 maggio 1865. Infatti nel 1873 ottenne la concessione pel tratto Mondovì-Bastia; lo costruì in tre anni. E qui, onorevoli colleghi, io debbo invocare il vostro giudizio imparziale. Per mio conto dichiaro che non parlo per amore di campanile; ma, dovessi questa sera medesima deporre l'ufficio di deputato, io voglio che le ragioni di un paese così lungamente conculcate trovino qui una voce che le difenda, qualunque sia l'esito di un ordine del giorno che intenda di proporre.

Per la costruzione di quella ferrovia il comune di Mondovì spese circa 800,000 lire. Domandò di avere la quarta parte del sussidio del milione accordato per l'intera linea, e non l'ebbe. Mondovì aprse la sua ferrovia all'esercizio nel 1875; e oggi, mentre io vi parlo, dopo 8 anni ch'essa è esercitata dall'Alta-Italia, non ha ancora potuto ottenere di vederla collaudata. È questa, permettetemi la parola, un'ingiustizia che io non so in qual modo qualificare.

Eri, parlandosi di strade ordinarie, si disse che ad alcune era riservata la parte di Cenerentola. A me pare che la Cuneo-Mondovì-Bastia sia veramente la Cenerentola delle ferrovie. Ma se fu la Cenerentola delle ferrovie rispetto alla Società dell'Alta Italia non dove, non può essere la Cenerentola di faccia al Governo, il quale dev'essere tutore spassionato degli interessi di tutti.

Notate ancora questo fatto. Quando Mondovì imprese la costruzione di questo tratto di ferrovia e si andò a congiungere a Bastia (uno dei punti indicati dalla legge) trovò che in quel punto, salvo una grave spesa, non poteva costruirsi la stazione di raccordo, la quale fu giocoforza stabilirla a Carrù, obbligando merci e persone dirette a Savona a correre innanzi e indietro, ed inutilmente, anzi con aggravio di spesa e perdita di tempo, da Bastia a Carrù. Sisperava tuttavia, che quando fosse compiuta l'intera linea, quest'anomalia tecnica ed economica sarebbe scomparsa. Ed invece oggi che si invoca una parola confortevole dal Governo, oggi si accenna solamente a studi intrapresi; oggi ci si viene a dire che si richiede la spesa di un milione se vuolsi effettuare questo raccordo.

Vero è che l'onorevole ministro aggiunse che,

non ostante l'entità della spesa, egli avrebbe preso in considerazione il desiderato raccordo, riconoscendone la ragione vera, e quindi non avrebbe soprasseduto dal secondare i desideri che gli venivano manifestati sempre che la entità della spesa glielo consentisse.

Ora io credo, senza essere uomo tecnico, di avere ragioni per affermare che il calcolo della spesa fu molto esagerato, e forse per mandare a monte l'invocato raccordo a Bastia.

Io concludo, onorevoli colleghi, ripetendo ancora una volta, che io domando un atto di giustizia; io domando che il Governo consideri la importanza economica di questa linea, importanza che si può fin d'ora desumere dagli specchi del movimento della stazione di Mondovì. Io domando che non siano danneggiati sì gravemente gli interessi economici di una regione sì estesa dell'alto Piemonte; domando che non siano sconosciuti i sacrifici di quelle popolazioni laboriose ed industrie; domando che non siano fraintese le disposizioni della legge del 1865 torcendone il senso; domando infine che il Governo non segua il non lodevole esempio dell'antica Società dell'Alta Italia, la quale combatteva tutto ciò che non era di suo tornaconto, senza preoccuparsi degli interessi delle popolazioni e senza render giustizia ai loro giusti richiami.

Quindi io prego istantemente la Camera di volere avvalorare col suo appoggio le raccomandazioni mie all'onorevole ministro dei lavori pubblici. Se egli ha cominciato ora a studiare una questione, ormai troppo vecchia, almeno la conduca a compimento, secondo giustizia, secondo i legittimi desideri di popolazioni, le quali fin'ora non ebbero ragione di lodarsi dei provvedimenti presi dal Governo a loro favore.

Voci. E l'ordine del giorno?

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Maffi.

Maffi. I miei modesti suggerimenti mi hanno dato la soddisfazione di provocare dall'onorevole ministro delle dichiarazioni non prive di valore e di cui io lo ringrazio. Di queste io prendo atto nella speranza vivissima che alle assicurazioni tenga dietro quella sollecitudine nei lavori che ho invocata.

Quanto al nolo dei vagoni, l'onorevole Genala allude, e giustamente, alla questione dei fondi necessari alla costruzione in Italia del materiale mobile. Io consentirei interamente nel valore di queste sue considerazioni qualora le spese di nolo non assorbissero una gran parte dei mezzi coi quali si potrebbero costruire i vagoni stessi in Italia, e se

questo nolo accennasse a diminuire. Ma invece va aumentando in proporzione direi quasi cubica, e perciò insisto a richiamare su questo fatto l'attenzione del Governo, perchè si tratta della tutela delle nostre industrie.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Gattelli.

Gattelli. Mentre ringrazio l'onorevole ministro dei lavori pubblici per la forma cortese della sua risposta, debbo in pari tempo dichiarare che non fui punto soddisfatto della sostanza della medesima.

Egli ha voluto trincerarsi dietro la mancanza dei fondi necessari, per giustificare la non esecuzione dei lavori progettati per la stazione di Ferrara.

Io davanti a questo argomento devo naturalmente fermarmi; benchè potrei dire tuttavia che l'onorevole ministro dovrebbe essere incoraggiato a spendere le somme occorrenti per la stazione di Ferrara ogni volta che considerasse che quella stazione, tolte le principali, è una delle più importanti e più produttive della linea alla quale appartiene.

Io mi limiterò quindi a pregare l'onorevole ministro di volere stralciare dal progetto che riguarda i lavori della stazione di Ferrara, almeno quella parte la cui esecuzione può rimediare all'inconveniente a cui ho accennato, cioè alla interruzione della viabilità.

Presidente. Dò lettura dell'ordine del giorno dell'onorevole Garelli.

“ La Camera considerando l'importanza economica per l'alto Piemonte della ferrovia che unisce Cuneo e Mondovì a Savona, raccomanda al Governo le istanze ripetutamente fatte da quelle popolazioni per il congiungimento delle due ferrovie Cuneo, Mondovì e Savona con testa di linea a Bastia. ”

Ha facoltà di parlare l'onorevole Buttini.

Buttini. L'onorevole Garelli, dicendo che la sua raccomandazione non s'informava ad interessi municipali, ha detto cosa esattamente vera; inquantochè la stazione di Bastia è una stazione che non solamente interessa Mondovì, ma anche la maggior parte della provincia di Cuneo. Si tratta di 400,000 abitanti i quali reclamano che si costruisca questa stazione. E io prego il ministro di considerare che se si commise l'errore deplorabilissimo di fare una linea con pendenze che non sono punto adatte ad una stazione, l'errore avvenne perchè in quel momento, colui che era onnipotente nell'Alta Italia, credeva che della

ferrovia Cuneo-Mondovì non si sarebbe mai più parlato.

Attualmente, invece, la linea ferroviaria della provincia di Cuneo è stabilita con legge. Ma affinchè questa rete ferroviaria possa corrispondere allo scopo per cui fu fatta, bisogna che la stazione di Bastia venga presto studiata e prontamente costruita.

L'onorevole ministro, fra gli atti del suo dicastero, potrà trovare la deliberazione presa dal Consiglio provinciale di Cuneo nel settembre del 1879; e da quella vedrà come quel Consesso, mentre votava tutte le quote relative alle linee da costruirsi nella sua provincia, faceva poi istanza formale, e quasi direi condizionale, affinchè, insieme alla linea Cuneo-Mondovì, si pensasse a studiare e a costruire la stazione presso Bastia.

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

Genala, ministro dei lavori pubblici. L'onorevole Garelli forse non ha dato alle parole mie quel significato e quell'espressione che io desiderava che avessero e che avevo in animo di dar loro.

Dopo avere ricordata la importanza che gli onorevoli Garelli ed altri, non che le popolazioni della provincia di Cuneo, pongono nel raccordamento fra le due strade di Mondovì e di Savona con una stazione a Bastia, io ho detto che gli studi si erano iniziati, che le prime risultanze non erano favorevoli, ma che io non mi ero arrestato a queste.

Egli ora dice: io prego il ministro, o chiedo alla Camera di unire la sua alla mia voce, per ottenere che si studi il lato economico e la utilità grande che deriverà da questo raccordamento, che si considerino i sacrifici fatti da Mondovì, che non si fraintenda la legge del 1865: ed aggiunge essere sua opinione che la spesa non raggiungerà il milione, ma resterà notevolmente al disotto. Ora, queste sue parole non sono che la ripetizione dei concetti miei. Io non voglio giudicare sopra dati così generici, come quelli fin qui avuti, epperò ho ordinato studi più accurati. La difficoltà della spesa non mi pare tale da dovere far porre senz'altro da parte questo raccordamento: onde è necessario di considerare il lato economico ed il lato giuridico della questione, e di tenere in conto i sacrifici fatti dalle popolazioni accanto a quelli che dovrebbe fare la finanza dello Stato.

Quindi io aderisco pienamente alla sostanza dell'ordine del giorno Garelli e prendo nuovamente ed esplicitamente l'impegno di studiare accuratamente la questione senza pregiudizi di nessuna specie.

Spero quindi che l'onorevole Garelli vorrà prendere atto di queste mie dichiarazioni, e non insisterà nel suo ordine del giorno, perchè ciò, che egli mira di ottenere mediante questo, io già ho promesso di farlo.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Garelli.

Garelli. Sono state ora tanto esplicite e categoriche, nel senso che io le desiderava, le dichiarazioni dell'onorevole ministro, che io me ne dichiaro soddisfatto. Ma nel medesimo tempo dichiaro a mia volta che, prendendone atto, io starò vigile osservatore perchè alle parole ora dette dall'onorevole ministro, corrispondano i fatti, ed in un tempo relativamente breve.

Presidente. Dunque ella ritira il suo ordine del giorno?

Garelli. Il ministro ha dichiarato che ne accetta la sostanza; quindi io lo ritiro.

Presidente. Rimane così approvato il capitolo 118 in lire 15,750,000.

(È approvato.)

Capitolo 119. Spese in conto capitale sulle ferrovie Romane in esercizio per lavori di completamento delle linee e per provvista di materiale in aumento d'inventario. *Per memoria.*

Su questo capitolo ha facoltà di parlare l'onorevole Dini Ulisse.

Dini Ulisse. A questo capitolo del bilancio io non trovo assegnata alcuna somma; soltanto vi è l'annotazione *per memoria*. Questa circostanza mi fa supporre che la somma per i lavori da farsi in conto capitale delle ferrovie Romane, v'aglia stabilirsi con qualche legge speciale, o che di questo si voglia parlare in altro momento. Ebbene, in questo caso, io prego l'onorevole ministro di non dimenticarsi di alcuni lavori indispensabili sulle ferrovie Romane, e che mi permetto di enumerare.

Ricorderò prima una stazione, della quale anche in occasione del bilancio del 1883 abbiamo parlato l'onorevole Panattoni ed io, quella cioè di Pontedera.

Feci allora notare in questa Camera come l'attuale stazione non fosse più sufficiente ai bisogni di un paese come Pontedera, che è un centro cui fanno capo tutte le colline pisane e una gran parte della pianura, e notai come mancasse quella stazione di un grande magazzino merci per modo che queste debbono depositarsi sui marciapiedi della stazione; e quindi avviene spesso che i viaggiatori non sanno neppure di dove passare.

Notai anche come quella stazione fosse rilevata

sul piano stradale, dimodochè l'accesso ad essa fosse difficilissimo specialmente per le merci che devono portarvisi su rampe assai ripide, e come questo inconveniente facesse sì che molte merci, invece di trasportarsi per via ferrata, si trasportassero coi mezzi ordinari sulla strada comune e per acqua coi navicelli, con danno anche dell'erario, e con grave incomodo degli interessati. In quell'occasione l'onorevole Baccarini rispose che l'amministrazione delle ferrovie romane ed il Governo si erano preoccupati di questa circostanza; che il Governo aveva richiamata l'amministrazione a presentare un progetto, e questa aveva risposto di averlo già pronto; che mancava soltanto lo stanziamento dei fondi necessari.

Ora è passato più di un anno, 15 o 16 mesi, ma dello stanziamento dei fondi e dei lavori non se ne parla ancora. Io dunque prego l'onorevole ministro di non voler dimenticare questo stato di cose, quando si tratterà della cifra da assegnarsi a questo capitolo. (*Conversazioni*)

Presidente. Prego di far silenzio. Continui, onorevole Dini.

Dini. L'altra stazione di cui voglio parlare è quella di Pisa. In questa stazione, dopo incominciati, i lavori per la sua costruzione furono lasciati a mezzo, e ci vollero una ventina d'anni prima che si pensasse a coprirli e a sistemarli alla meglio; finalmente fu coperta, fu impiantata la luce elettrica, di guisachè ora può dirsi che già si è fatto molto; ma certo non si è fatto tutto. Quando se ne incominciò la costruzione, forse si pensò a tutto quello che serviva ai bisogni del transito e del commercio di allora; ma ora che il commercio ed il transito, specialmente dopo l'apertura della linea Ligure, si sono aumentati immensamente, i locali e i piazzali esistenti sono tutt'altro che rispondenti al bisogno; e se si va ancora di questo passo dubito che debbano passare altri venti anni prima che sia fatto tutto quello che già si sa essere necessario di fare.

Per esempio, mancano quasi completamente i locali per l'ufficio postale; gli impiegati postali sono costretti a stare all'aperto, sotto la tettoia della stazione; e i pacchi postali sono sui marciapiedi, dimodochè anche la stazione di Pisa è ora ridotta ad un magazzino, come quella di Pontedera. Io so che la Direzione generale delle poste ha sentito la necessità di quei locali, e ha fatto spesso volte premure alla Direzione delle ferrovie Romane, ma le sue premure sono rimaste fin qui infruttuose. So che l'Amministrazione stessa delle ferrovie Romane ha riconosciuto che i piazzali sono insufficienti, perchè, da un lato, appena finita

la stazione, abbiamo un passaggio a livello, frequentatissimo; dall'altro, abbiamo subito delle curve fortissime, per modo che fra gli altri inconvenienti si ha quello che le manovre dei treni debbono farsi sotto la stazione. E anche il progetto pei nuovi piazzali è stato studiato da molto tempo, ma è rimasto poi allo stato di progetto per una ragione o per un'altra che io non conosco.

Dunque, pregherei l'onorevole ministro di non dimenticarsi neppure di questo.

E giacchè parlo voglio fare un'altra raccomandazione.

Sono state chieste da molto tempo due fermate in due luoghi della linea maremmana; alla cantoniera di Via Pietra fra Cecina e Castagneto l'una, e a Vicarello l'altra; ma fino ad ora non si è concluso nulla. Si tratta soltanto di costruire delle piccole case e dei casotti e di farvi fermare i treni *omnibus* per un minuto, e quindi parmi che non vi dovrebbero essere grandi difficoltà nè bisogno di grandi studi.

Per la fermata di Via Pietra, che potrebbe dirsi fermata di *Casale*, si era affacciata la difficoltà che mancava il terreno; ora ci sono dei proprietari che lo hanno offerto *gratis*; io prego quindi che si proceda una buona volta ai lavori e che si contentino quelle popolazioni, tanto più che se ne avvantaggerà anche l'erario.

E con questo ho finito per ciò che concerne le spese.

Se non temessi che l'onorevole presidente mi richiamasse a non uscire dall'argomento del presente capitolo, vorrei entrare diffusamente a parlare dei treni e degli orari, chè veramente ve ne sarebbe bisogno. Mi limiterò dunque a dire soltanto due parole.

Introdotti i treni notturni, si son levati i treni diurni, di modo che il servizio locale, sulla linea Maremmana, come sulla linea Ligure, non si fa più; e ora per le popolazioni della nostra Maremma e per quelle fra Pisa e Genova o almeno fra Pisa e Spezia, è come se le ferrovie non esistessero affatto. Coi treni attuali esistono le ferrovie per le città lontane: per Pisa, per Roma, per Genova, per Torino, per Milano; ma per molti dei luoghi intermedi si può dire che non ci siano; eppure l'importanza del servizio locale non vi ha chi non la veda; i vantaggi che da esso risentono l'agricoltura e i commerci saltano agli occhi di ognuno; nè è quindi il caso di trascurare, come ora è affatto trascurato, quel servizio. Io prego perciò l'onorevole ministro di pensare anche agli inconvenienti che provengono dalla mancanza dei treni locali, e di voler provvedere.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

Lacava, relatore. L'onorevole Dini ha giustamente osservato che questo capitolo relativo alle spese in conto capitale per le ferrovie Romane è scritto: *per memoria*.

Però la Commissione, non solamente si occupò in questo bilancio di questa spesa segnata *per memoria*, ma ebbe anche ad occuparsene nel bilancio semestrale; e nella relazione è detto che la spesa destinata in conto capitale per le ferrovie Romane, non apparisce, perchè non poteva apparire, in questo capitolo.

Imperocchè, al tempo in cui fu presentato il bilancio dei lavori pubblici, non era stato ancora presentato un disegno di legge per ispesse straordinarie, appunto in conto capitale, delle ferrovie Romane; disegno di legge che, come l'onorevole Dini ricorderà, è stato approvato dalla Camera, e ora attende le deliberazioni del Senato.

In quel disegno di legge sono proposti gli stanziamenti di nove milioni in conto capitale; di questa somma, 3 milioni sono assegnati all'Alta Italia; lire 800,000 alle Calabro-Sicule; alle Romane lire 5,200,000.

Ma come, ripeto, questo disegno di legge attende ancora le deliberazioni del Senato, non poteva la Commissione del bilancio stanziare in questo capitolo una somma che non era ancora divenuta certa per l'approvazione di una legge fatta dai due rami del Parlamento, e per la sanzione reale.

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

Genala, ministro dei lavori pubblici. Alla prima osservazione dell'onorevole Ulisse Dini ha già risposto l'onorevole relatore, ed io mi associo interamente alle notizie che gli ha dato e alle considerazioni che ha fatto.

In quello stesso progetto di legge che egli ha citato si stabiliscono anche le somme che sono necessarie per iniziare la ricostruzione della stazione di Pontedera. Il resto lo provvederà l'altra grande legge che è in esame negli Uffici.

Quanto alla stazione di Pisa, l'onorevole Dini ha riconosciuto che molto si è già fatto: ed invero essa è stata quasi rinnovata e ci si è messa anche la luce elettrica.

Ma ha aggiunto: quello che si è fatto non è tutto, e si è lamentato molto dell'insufficienza dei locali assegnati alla posta. A questo, si potrebbe rispondere che la posta deve provvedere da sè ai propri locali, e senza aggravare il bilancio delle strade ferrate. Ma trattandosi di una questione rimasta

sempre molto incerta fino ad ora, io ho cercato di risolverla, col porre in conto capitale le spese che occorrono per fare nuovi fabbricati ad uso delle poste, facendo pagare a queste una pigione pei locali che occupano, la quale compensi le ferrovie della spesa che hanno per ciò incontrata. In tal modo sarà tolta ogni collisione d'interessi; e non si metterà più a carico delle ferrovie una spesa che deve gravare il bilancio delle poste. Questo provvedimento agevolerà poi la costruzione nelle stazioni di locali che possano bastare al servizio delle poste; giacchè, se ne richiedono sempre di maggiori e più spaziose per le esigenze di cotesto servizio che aumentano ogni giorno.

Finchè non si trattava che delle lettere era cosa da poco; ma per i pacchi postali si richiedono ampie stanze, tanto per il numero loro sempre crescente e per la mole, quanto per gli impiegati.

Parmi che l'onorevole Dini abbia chiesto inoltre, per la sua stazione di Pisa, dei piazzali collegati coi binarii; ed anche a questo si provvederà. Nel tempo istesso però lo prego di riflettere che i bisogni delle strade ferrate italiane son molti, dimodochè se la Camera non approvasse le somme che si sono richieste per i molti necessari lavori, i lamenti si faranno più vivi, e l'esercizio sarà certo peggiorato.

Quanto alle due fermate che egli ha chiesto, dirò che in generale sono molto favorevole a consimili domande, perchè in Italia, l'ho detto già e lo ripeto, il servizio locale è molto trascurato, mentre è un servizio che può rendere un grande utile al paese e alle strade ferrate medesime.

Io prenderò quindi in seria considerazione l'osservazione fatta dall'onorevole Dini, per la costruzione dei due casotti in modo che siano adatti alle due fermate che egli ha richiesto.

La considerazione ora detta serve anche di risposta all'ultima osservazione da lui fatta circa l'istituzione dei treni notturni diretti sulla linea maremmana, che hanno rovinato i treni diurni *omnibus*. Anche qui purtroppo abbiamo una prova che i treni diretti fra le grandi distanze molte volte fanno andare a caporotto il servizio locale, benchè assai utile, il quale non si può poi ristabilire senza una grande spesa. Sulla linea maremmana si è cercato in più modi di riparare a questo danno; ma io convengo che non è ancora stato riparato efficacemente.

Rispondendo l'altro giorno all'onorevole Panattoni, dissi già che si fa ora un nuovo esperimento per rimediare, almeno in parte, agl'inconvenienti che ancora si lamentano. Vedremo gli effetti che produrrà la stabilita modificazione d'orario, e il

prolungamento di un treno. Ma forse non basterà nemmeno questo, e per certo le popolazioni che erano abituate ad avere quei due treni *omnibus* a quelle date ore si troveranno a loro agio come prima. Infine se sarà proprio necessario di ristabilire questi treni come erano, si vedrà se sarà possibile di farlo.

È cosa che richiede studi, ed una spesa non piccola, da aggiungere a quella del treno diretto maremmano che sarà di un milione all'anno. Ora prima di istituire nuovi treni bisogna anche avere riguardo alle condizioni del bilancio: perchè quando si domandano opere o servizi si dimentica la considerazione della spesa e dell'imposta necessaria a pagarla; onde ne segue che, quando si tratta di imposte tutti desiderano che siano alleggerite, quando si tratta di spese tutti chiedono che vengano aumentate. Evidentemente queste due cose si escludono reciprocamente, e la grande arte amministrativa del Governo è quella di non aumentare le imposte, e di soddisfare nello stesso tempo e nel miglior modo possibile i bisogni del paese e ordinare con sagace economia, traendo partito dell'industria privata, l'esercizio delle strade ferrate.

L'onorevole Gattelli ha detto che si potrebbe, per evitare alcune difficoltà finanziarie, stralciare una parte del progetto che fu fatto per la stazione di Ferrara, e quindi eseguirlo, in quella parte che più interessa il movimento dei passeggeri. Io prenderò in molta considerazione questa sua idea e vedrò se è conveniente di farlo.

Così pure osserverò all'onorevole Grassi, che io non ho detto che il lavoro da farsi alla stazione di Massafra sia subordinato all'approvazione del progetto di legge per l'esercizio delle strade ferrate; non è subordinato niente affatto, tanto più che quella non è una spesa che si faccia per legge e a carico dello Stato, ma si deve fare dalla Società delle Meridionali secondo gli obblighi della concessione.

Ed io ho voluto con quel ricordo dire soltanto che il Governo era stato previdente, e che conformemente agli obblighi contrattuali che ha la Società delle Meridionali, si è fatto un po' di liquidazione delle opere che devono esser fatte dentro il quadriennio. Ed è a questo che io ho fatto allusione: quindi quell'opera non è punto subordinata al voto della legge sulle strade ferrate, anzi ne è affatto indipendente.

Grassi. E quando sarà fatta?

Genala, ministro dei lavori pubblici. Io non posso indicare se fra tre mesi, sei mesi od un anno sarà iniziato il lavoro, perchè anzitutto debbo domandare se l'opera è veramente necessaria, come pare da quel che ha detto l'onorevole Grassi. Se veramente non c'è in quella stazione nessun locale che sia o possa essere destinato a uso di sala d'aspetto, si provvederà a farlo costruire da chi spetta.

Con la migliore volontà del mondo da parte mia, pur nondimeno l'onorevole Grassi non può richie-

dere che, rispondendo alle interrogazioni che mi sono fatte improvvisamente, io decida su due piedi del modo e del tempo in cui si hanno a fare gli ampliamenti delle stazioni.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Dini.

Dini Ulisse. Prendo atto delle dichiarazioni dell'onorevole ministro per ciò che mi ha detto circa alla fermata di Via Pietra e a quella di Vicarello, e mi auguro che egli voglia dar seguito alle sue idee... (*Conversazioni*)

Presidente. Facciano silenzio.

Voce. Se non si sente niente.

Dini Ulisse... e che le fermate abbiano al più presto ad essere ordinate.

Rispetto ai treni *omnibus* diurni, l'onorevole ministro mi ha detto che vi è ancora bisogno di studiare; che rispetto ai treni sulla linea Maremmana ha già incominciato a provvedere, e aspetta che si faccia l'esperimento colle disposizioni che ha date.

Onorevole ministro, io conosco queste disposizioni, e posso dirle fin d'ora che sono ben lontane dal rimediare agli inconvenienti. Per provvedere alla mancanza dei treni diurni, si sono attaccate due carrozze di 2^a classe al treno merci, e così pel servizio locale si ha un treno che impiega più di 6 ore per fare 80 chilometri! Domando io se si può contentarsi di questo! Onorevole ministro, è un anno che si studia, e davvero non si capisce come ci voglia tanto a fare gli studi necessari; basta pensarci un solo momento, basta guardare gli orari, per persuadersi che le cose non vanno e che bisogna provvedere immediatamente.

Non si può supplire con un treno di quel genere alla mancanza dei due treni "omnibus", che prima vi erano; nè si provvederà veramente ai bisogni della Maremma, finchè non vi saranno dei treni omnibus da Pisa a Campiglia e viceversa, come non si provvederà ai bisogni dei paesi fra Pisa e Spezia finchè ivi pure non si istituiranno nuovi treni, e si faranno modificazioni agli orari.

In quanto ai lavori della stazione di Pisa, convengo è stato fatto molto, ma molto resta ancora da fare. Quanto ai locali dell'ufficio postale ringrazio l'onorevole ministro d'avermi detto che si provvederà, ora che è rimasto inteso che le spese saranno rimborsate alle ferrovie Romane, col pagamento della pigione dell'ufficio per parte della direzione generale delle poste. E spero che ciò sarà presto, perchè veramente è urgente il provvedere.

Tengo poi conto, onorevole ministro, della dichiarazione che non si andrà molto in lungo nep-

pure pei lavori dei piazzali, e ne tengo conto perchè, ritardandoli, vi è proprio il pericolo che avvengano delle disgrazie. In una stazione ove passano da 80 a 90 treni al giorno, e dove, nel tempo che ci sono i passeggeri, bene spesso si devono fare delle manovre, per modo che le macchine vanno in su e in giù sotto la stazione, i pericoli vi sono sempre, e ci è proprio da felicitarsi, e ci è da essere grati alla oculatezza e alla abilità del personale ferroviario che vi è addetto, se finora disgrazie non sono avvenute. Basta che vi guardi una volta chiunque vi passa, per vedere gli inconvenienti che vi sono, e per convincersi che ogni ritardo è pericoloso.

Per la stazione di Pontedera poi, sono lieto che l'onorevole ministro dichiarasse di voler provvedere subito, e io prendo atto delle sue dichiarazioni; ma dubito che possa farlo con la somma stanziata nel progetto dei 9 milioni di spese in conto capitale per le ferrovie del quale parlava l'onorevole Lacava. Ad ogni modo però, dopo le sue esplicite dichiarazioni, son certo che o con queste somme o con altre la nuova stazione presto sarà fatta; e quindi lo ringrazio.

Presidente. Non essendovi altre osservazioni, il capitolo 119 rimane approvato.

Capitolo 120. Spese pei lavori di costruzione e per l'acquisto di materiale mobile relativi alle nuove linee complementari—Leggi 24 luglio 1879, n° 5002, serie 2^a, 5 giugno 1881, n° 240, serie 3^a, e 5 luglio 1882, n° 875 serie 3^a (Spesa ripartita), lire 56,071,500.

Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

Lacava, relatore. Prima che sia incominciata la discussione su questo capitolo, mi preme di avvertire la Camera che bisogna aggiungere nel quadro di ripartizione delle somme per le ferrovie di terza categoria, la somma di 125,000 lire come anticipazione del comune di Viterbo per la ferrovia Viterbo-Attigliano. Inoltre nella tabella che concerne le ferrovie di quarta categoria, come era stabilita nel bilancio semestrale, bisogna che siano iscritte per *memoria* altre quattro ferrovie sebbene non ancora concesse; cioè la linea Circumetnea, il prolungamento fino a Sassuolo ferrovia Reggio Scandiano, il prolungamento fino ad Aggiovio della ferrovia Monza Besona e per ultimo la ferrovia Sondrio-Tirano che ultimamente, con lettera ministeriale, si è dimandato d'inscrivere nella detta tabella.

Presidente. Primo iscritto su questo capitolo 120 è l'onorevole Sciacca della Scala. Ha facoltà di parlare.

Sciacca della Scala. Da me comincia la lunga

schiera dei deputati iscritti per portare lamenti, o fare raccomandazioni, sopra le nuove linee complementari.

Io sento dunque il dovere di acquistarmi almeno il merito della brevità. La mia priorità d'iscrizione, va forse di pari passo colla maggiore ingiustizia di trattamento fatto alla linea Messina-Patti-Cerda per la quale ho chiesto di parlare e che spero di dimostrare con poche parole. L'allegato n° 38 alla relazione della Commissione del bilancio, ci fa sapere come dei 1242 chilometri di 2ª categoria previsti con una spesa in 250 milioni, 573 chilometri siano già appaltati con la spesa di 121 milioni, ciò che significa che è appaltata la metà dei chilometri da costruirsi e per quasi la metà della spesa prevista.

Ora, esaminando lo stato attuale della ferrovia Messina-Patti-Cerda, io trovo che sono appaltati solamente 52 chilometri sopra 205 di percorrenza, cioè il quarto, e che sono appaltati per una spesa di 16 milioni circa, che è presso a poco il quarto del prezzo reale che costerà questa ferrovia.

E l'ingiustizia apparirà maggiore, ove si consideri che questi lavori appaltati saranno terminati fra altri tre anni, sicchè ne consegue il risultato di avere questo stesso quarto fra altri tre anni! È bene sapere, o signori, come risulta da relazioni ufficiali, che il termine degli appalti dati per le linee complementari oscilla dai 5 ai 16 mesi; pochi tronchi dovevano finirsi in 24 e 30 mesi; e solamente i quattro tronchi della ferrovia Messina-Patti-Cerda, per speciale benevolenza, si dovranno compiere in 36 mesi! (*Conversazioni*)

Presidente. Prego di far silenzio.

Sciaccia della Scala. Eppure questa ferrovia è di un grande interesse nazionale, essendo la continuazione della Eboli-Reggio!

Aggiungasi che, anche secondo la tabella annessa alla legge sulle ferrovie complementari, questa ferrovia, mercè il sistema di anticipazioni di capitale ecc., dovrebbe esser completata nell'anno 1890.

Ora noi, dopo 7 dei 10 anni stabiliti, cioè nel 1887, con gli appalti che sono stati fatti, avremo solamente pronto il quarto della linea, mentre dovremmo avere quasi i tre quarti finiti. E questo non è tutto. Furono appaltati due tronchi da due lati opposti della linea: dal lato della provincia di Messina il tronco Saponara-San Filippo, e dal lato di Palermo il tronco Fiumetorto-Lascari. Questi tronchi furono terminati l'anno scorso.

Ebbene, questi tronchi resteranno inutilizzati, perchè gli altri che devono esserne la continuazione saranno terminati solamente fra tre anni! E io do-

mando, se sia giusto che solamente nel 1887, se pure sarà possibile, quelle popolazioni abbiano un primo vantaggio dall'esercizio di due piccoli tronchi!

Io non faccio raccomandazioni nè attendo promesse, perchè l'esperienza del passato me ne consiglia.

Io faccio soltanto appello all'equanimità dell'onorevole ministro, affinchè voglia affrettare i lavori dei tronchi già appaltati, come sarebbe pel tunnel di Messina, a cui mi si dice che si lavori ben poco, e per i tronchi in costruzione Lascari-Cefalù, Fiumetorto-Lascari, in modo da metter presto in comunicazione Cefalù con Palermo.

Inoltre, dico che sarebbe non soltanto atto di evidente giustizia ma di dovuta riparazione, appaltare immediatamente i tronchi, già studiati, da San Filippo a Patti, che non costano molto.

È così che si potrà avere qualche piccolo esercizio al più presto possibile.

Non credo, domandando ciò, di chiedere favori, ma solamente giustizia a favore di quelle popolazioni che non hanno nemmeno un chilometro di strada ferrata, pure avendo comuni con le altre provincie tutti i sacrifici.

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

Una voce. Non c'è.

Presidente. Non essendo presente, perde il suo turno.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Dotto.

Dotto. L'Italia per la sua forma allungata, non avrà mai troppo di ferrovie, le quali cerchino di avvicinarne le provincie più lontane. Però molte di queste ferrovie rimarranno un vano desiderio, o difficilmente saranno compiute, se non saranno passate ad una categoria superiore, a quella alla quale furono assegnate.

Tra le altre io intendo parlare della linea Sant'Arcangelo-Urbino-Fabriano, la quale è importantissima, sia per ragioni militari, sia per le località che attraversa, sia perchè ove fosse prolungata, come è speranza e desiderio delle provincie di Macerata, di Ascoli, di Teramo e di Chieti, sarebbe la linea sub-appenninica orientale la quale congiungerebbe, lungi dal mare Adriatico, gli Abruzzi colla Romagna, cioè gli Abruzzi coll'importantissima pianura Padana, o dirò meglio colla parte orientale della pianura Padana.

Ma tralasciando di accennare al vantaggio di questo suo prolungamento, dirò come, a parer mio, le vere arterie principali, che unir dovrebbero Roma colla parte orientale della pianura Padana, si ridurrebbero a tre: la linea Roma-Chiusi-Firenze-Pistoja-Bologna, la linea Roma-Ficule-Pe-

rugia-Città di Castello-Cesena, e la linea Roma-Foligno-Fabriano-Urbino-Sant'Arcangelo di Romagna.

La prima è interamente costruita, e allorquando sarà compito il tronco da Firenze a Faenza, già in costruzione, questa linea sarà adatta alle esigenze militari, e potrà eseguire con maggiore celerità i traffici tra Firenze e la Romagna.

La seconda linea è compita sino a Ficulles. Pro-lungandola per il Tevere fino a Perugia, e quindi a Cesena, coronerà il desiderio e i voti di dieci provincie, e di quanti, da Roma a Venezia, desiderano, per ragioni militari commerciali e industriali, il pronto compimento della linea così detta Adriaco-Tiberina.

La terza è compita fino a Fossato o dirò meglio, fino a Fabriano.

Questa linea fu decretata fino da cinque anni. Ma se non verrà passata ad altra categoria superiore, rimarrà per lungo tempo un vano desiderio. Nè la importanza di questa linea si creda piccola, perciocchè attraversa località tuttora fiorenti per antiche industrie, e perchè le miniere di zolfo, di marmi, di pietre, il commercio dei legnami, di animali, di pelli, di carbone, e l'industria della seta, delle maioliche e della carta, arrecherebbero notevole incremento all'esercizio di questa linea.

Ora, io stimerei giusto questo desiderio, e giusta la proposta di passare questa linea dalla terza alla seconda categoria.

Inoltre credo debito mio di raccomandare all'onorevole ministro dei lavori pubblici, affinché la linea, già decretata il 4 marzo dell'anno scorso, Fano-Santa Barbara, venga dalla quarta assegnata alla terza categoria. Questa linea è di facile costruzione, perchè dovrebbe percorrere una vallata ampia, facile, ubertosa, e cosparsa di comuni abbastanza ricchi per industrie e commercio. Questa linea si ridurrebbe alla costruzione di un breve tronco, costeggiando il Metauro fin sotto Urbino.

Presidente. (*Interrompendo*) Ma, onorevole Dotto, qui si tratta di discutere il bilancio, ed in occasione del bilancio non si può trattare di far passare una ferrovia da una categoria ad un'altra, nè trattare di ferrovie nuove, perchè per far ciò ci vuole una legge speciale.

Dotto. Quella di cui parlo, fu già decretata l'anno passato; si tratterebbe soltanto di farla inscrivere dalla quarta alla terza categoria.

Presidente. Ma ci vuole una legge speciale anche per questo passaggio, nè la Camera può deliberare in sede di bilancio.

Dotto. Allora, faccia conto l'onorevole ministro che il mio sia un semplice desiderio. Dirò intanto

che quelle località che attraversa, o a dir meglio, attraverserebbe la linea Sant'Arcangelo-Fabriano, ne avrebbero grande sollievo e molta utilità; perciocchè tutti i paesi situati in quella regione tra il Savio, il Cesano, il mare Adriatico e l'Appennino ebbero sinora a fruire pochi vantaggi dal nuovo stato di cose, nè ricavarono niun beneficio dai sacrifici lungamente sofferti.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Perelli.

Perelli. L'onorevole ministro, prevedendo di non poter rispondere a tutte le domande ed a tutte le raccomandazioni fattegli nella discussione generale, invitò gli oratori, a ricordargli nella discussione speciale dei capitoli quelle domande o raccomandazioni alle quali egli non avesse risposto. E siccome all'onorevole ministro non occorre la opportunità di rispondere a due mie interrogazioni, così, importandomi moltissimo di avere da lui qualche dichiarazione in proposito, io mi permetto di ricordargliele.

Il tronco ferroviario da Sondrio a Colico e da Colico a Chiavenna, poco gioverebbe alla provincia che traversa, ove non fosse congiunto colla rete generale mediante la costruzione dell'altro tronco da Colico a Lecco. L'onorevole ministro, accogliendo le istanze delle provincie maggiormente interessate, ha ordinati nuovi studi, per il miglioramento di questa linea, studi che oramai credo saranno al loro termine, per modo che il Governo potrà quanto prima indire gli incanti per cominciare i lavori. La costruzione di quella linea è a quel che si dice, abbastanza difficile, dovendosi in qualche punto fare delle gallerie lungo il lago, ed è interessantissima dal punto di vista militare; ed io, per provarlo, non voglio ripetere quanto in proposito dissero, il precedente ministro dei lavori pubblici e l'onorevole Cavalletto.

Ricorderò invece che quella linea interessa non solamente lo sviluppo commerciale di tutta la Valtellina, ma anche di tutte le provincie lombarde che sono desiderose di avvicinarsi allo Spluga. E quindi confido che l'onorevole ministro vorrà senza altro indire gli appalti, senza punto darsi pensiero dei contratti che potessero per avventura stipularsi con Società intraprenditrici.

Quanto alla linea Sondrio-Tirano inscritta in quarta categoria, io ricorderò all'onorevole ministro, come nel bilancio del precedente semestre non fosse questa linea ricordata nemmeno per memoria, quantunque fosse anche pronto il progetto tecnico. Sono lieto di avere udito ora che finalmente è stata fatta l'iscrizione di questa linea in quarta

categoria dietro l'iniziativa del relatore della Commissione, Per quanto in bilancio non sia stanziata alcuna somma per l'esecuzione.

Senza ricordare le ragioni per le quali si raccomanda la immediata, sollecita costruzione di questa linea, io desidererei che l'onorevole ministro mi dichiarasse se nel caso che la provincia potesse disporre delle somme occorrenti secondo la legge, il Governo sarebbe disposto di concorrere senz'altro per la sua quota.

L'onorevole ministro sa che questo era il criterio richiesto dall'onorevole Baccarini; il quale, rispondendo ad una interrogazione fatta dall'onorevole mio amico Marcora in quella circostanza, disse così: " È certo che se anche nel 1883 apparirà la convenienza, per non ritardare l'attuazione della linea, di mettere mano alla sua costruzione, abbiamo disponibile una somma di 300,000 lire circa precisamente pei casi non contemplati nella prima tabella, e che, se occorrerà di specificarli, col bilancio definitivo si potrà provvedere. „

Ora io non domando che siano distolti i fondi designati per altre linee; ma ove il Governo avesse un qualche residuo disponibile, io farei istanza che l'onorevole ministro volesse destinarlo di preferenza alla costruzione di questa linea.

Io mi sono riservato di provocare diversi provvedimenti per ottenere, non dirò il *cambiamento di categoria* poichè per questo occorrerebbe certamente una legge speciale, ma per invocare provvedimenti che rendano meno gravosa a quella provincia la costruzione della linea. Pel momento però, io spero una favorevole risposta alle preghiere rivolte all'onorevole ministro, il quale ottemperando a questo mio desiderio, credo dovrà sentirne vivissima compiacenza, la compiacenza cioè di fare un'opera di riparazione, poichè è noto che la *Valtellina* coll'apertura della linea del Gottardo si trova pregiudicata in guisa, che guai se il Governo non provvedesse colla maggior sollecitudine alla costruzione di tutte le sue ferrovie.

Presidente. L'onorevole Fortunato ha facoltà di parlare.

Fortunato. In questa vera salmodia ferroviaria, che è l'ultimo capitolo del bilancio dei lavori pubblici, anch'io dovrei ripetere col poeta, che

Di nuova pena mi convien far versi,

se non avessi la coscienza, che l'onorevole ministro non può non accogliere la mia modesta e laconica raccomandazione, cui si associano i miei colleghi di collegio ed amici, gli onorevoli Branca e Plastino.

Parlo, già s'intende, della ferrovia *Santa Venere-Potenza*, che interessa quelle popolazioni, per mandato delle quali noi tre abbiamo l'onore di sedere in Parlamento.

Dopo cinque anni dalla promulgazione della legge del 29 luglio 1879, oggi finalmente è risolta, ai termini dell'articolo 21 di detta legge, la questione del tracciato di questa ferrovia, conforme ai voti del Consiglio provinciale di Basilicata; il quale, nell'autunno del 1881, fece istanza al Governo, affinchè la linea seguisse il versante orientale del Monte Vulture per Melfi e Rionero, e, su per l'alta valle della fiumana di Atella, valicasse l'Appennino ad Avigliano. Certo, il problema, per ragioni tecniche, era grave e difficile; ed a risolverlo degnamente, occorsero studi e ispezioni di qualche importanza: ma non è meno certo, che molto tempo è trascorso da allora ad oggi. Oggi però il rimpianto, " il molle rimpianto „ dell'inno patriottico, non giova; e non giova, perchè l'onorevole ministro, se vuole, può riguadagnare in gran parte il tempo perduto, ordinando che gli studi esecutivi procedano alacramente, d'ora in poi, e istituendo, a questo fine, in Melfi, un apposito ufficio tecnico, come quelli dei quali sono provvedute e la linea che da Santa Venere per Venosa e Altamura andrà a Gioia, e l'altra, che da Avellino lungo le valli del Calore e dell'Ofanto metterà capo a Santa Venere.

L'onorevole ministro non può ignorare che il Governo ha più d'un obbligo morale, dirò così, per la ferrovia *Santa Venere-Potenza*.

La legge del 29 luglio 1879 ebbe a supremo criterio della classificazione delle linee, questo: che dovessero essere iscritte in seconda categoria le linee di congiunzione da capoluogo a capoluogo di provincia. Ora, la ferrovia *Santa Venere-Potenza*, secondo tratto della linea *Foggia-Potenza*, perchè il primo tratto *Foggia-Santa Venere* è già in esercizio; la ferrovia *Santa Venere-Potenza*, iodico, fu ed è purtroppo iscritta in terza categoria. E in verità, senza l'opera efficacissima e la parola elevata del nostro collega l'onorevole Del Zio, la *Santa Venere-Potenza* non sarebbe stata neanche annoverata in quella legge, che pure annoverò tante e tante ferrovie complementari, meno utili economicamente e meno militarmente importanti!

Questo, è evidente, fu un torto addirittura, che ci venne fatto; ma al torto, come è naturale, andò congiunto a pari passo il danno.

La ferrovia *Santa Venere-Potenza*, lunga 80 chilometri circa, è tutta nel territorio della provincia di Basilicata; e però il contributo sarà tutto a carico di questa: il suo costo, preventi-

vato per 22 milioni il 1879, non sarà meno di 28 milioni, a tenore degli studi di massima, come annunziò alla Camera l'egregio relatore del bilancio, l'onorevole Lacava, pochi giorni addietro. E sia! Ma il guaio è, che la nostra provincia, per effetto della stessa legge, fu obbligata a concorrere non solo per un milione all'Eboli-Reggio, che pure è di prima categoria e che quindi dovrebbe essere tutta a carico dello Stato, ma anche alla metà dell'intero contributo della Santa Venere-Potenza, di 3ª categoria. Se io non m'inganno, e credo di non ingannarmi, la provincia di Basilicata, che non è certamente in buone condizioni finanziarie, e che ha tuttora insoluto il suo difficile sistema di viabilità, dovrà aggravare il suo bilancio annuale, per effetto della legge del 29 luglio 1879, di 350 mila lire, a conti fatti, se non vuole, che per essa la suddetta legge resti affatto lettera morta: ovvero di 175 mila, se la proposta, che ora ci vien fatta dall'onorevole Genala, quella cioè, che sia ridotto a metà il contributo per le ferrovie di 2ª e di 3ª categoria, avrà prima o poi, come io credo, in un modo o in un altro, efficacia e valore di legge. I comuni interessati, dal canto loro, dovrebbero poi dare annualmente 170 mila lire nel primo caso, 85 nel secondo. Tuttociò, o signori, è appena credibile; ma, purtroppo, è vero! È il destino parlamentare di certe leggi!

Dunque, onorevole ministro dei lavori pubblici, sia pel tempo perduto, sia per l'ingiustizia patita e per il danno sofferto, a' deputati del primo collegio di Basilicata pare di avere il diritto di chiedere al Governo del Re, che gli studi esecutivi della *Santa Venere-Potenza*, or che la questione del tracciato è decisa in via definitiva, siano affrettati il più che sia possibile, mercè speciale ufficio tecnico, dotato di largo personale.

Non facciamo recriminazioni! disse qualche giorno fa l'onorevole Morpurgo. Non ne facciamo, ripeto anch'io; ma a patto, che provvediamo una buona volta, e sul serio, perchè l'indugio non si prolunghi più oltre!

Presidente. Spetta all'onorevole Finzi di parlare.

Finzi. Io non avrei mai potuto credere che nell'anno di grazia 1884, avrei dovuto ancora una volta richiamare l'attenzione della Camera, del ministro e della Commissione sopra la ferrovia Legnago-Mantova già nel 1879 classificata nella terza categoria per bene o per male, per giusto od ingiusto. E debbo immediatamente ricordare quello che non solamente si conosce dagli uomini colti, dagli uomini provetti del Parlamento, ma anche dai fanciulli; che cioè quella linea costi-

tuisce una delle principali linee ferroviarie per la difesa nazionale. Pronunciare la parola quadrilatero, e dire che per tre lati sta in comunicazione ferroviaria, e per il quarto no, è cosa tanto enorme che non ha bisogno di dimostrazione.

Ma già troppo ho parlato in proposito nel seno della Camera, troppo appoggio ho trovato negli uomini eminenti militari quali l'onorevole Marselli e lo stesso onorevole ministro della guerra. Tutti hanno costantemente raccomandata questa linea, e la provincia di Mantova, compresa dall'utilità e necessità nazionale della linea medesima, e più ancora della sua utilità e necessità economica per sè stessa, ha già votato quel decimo del suo concorso che deve stabilirne la costruzione in precedenza di altre.

Il ministro della guerra, giovandosi degli articoli 7 e 10 della legge 5 luglio 1882, chiese infatti che la costruzione di quella linea dovesse avere la precedenza su qualunque altra, appunto riconoscendone il suo carattere spiccatissimo di difesa nazionale. E io dunque domando: in questo momento in cui valentissimi tecnici e militari discutono e combattono le fortificazioni che si stanno eseguendo in Italia per la sua difesa, non è una grave negligenza trascurare quel solo propugnacolo, sul quale possiamo fare a fidanza in qualunque eventualità di guerra?

Non si tratta nemmeno di una grande spesa; si tratta di una linea che, nel suo complesso, costerà allo Stato 3,369,000 lire. Già colla legge del 1881, erano state assegnate per la costruzione di quella ferrovia 100,000 lire da spendersi nel 1881; 500,000 nel 1882; 500,000 nel 1883, e 530,000 nel 1884.

Orbene, signori, voi avete mai saputo, che sia stato speso un obolo per quella ferrovia? Nè si spenderà niente nemmeno nel 1884 e nel 1º semestre 1885, poichè con le 100,000 lire che corrisponde lo Stato e con le 27,000 che corrisponderà la provincia, non si potrebbero fare che degli studi e qualche tracciato preliminare, e nulla più.

Ma c'è almeno una ragione qualunque di quest'indugio? C'è qualche cosa che impedisca di disporre immediatamente quelle somme che fin dal 1881 sono state stanziare? No, signori. I progetti sono già fatti, e son già fatti i calcoli di spesa; non si attende che la sanzione per bandire l'asta dei quattro tronchi nei quali vien suddivisa questa linea. Che cosa dunque si attende? Forse che il Consiglio di Stato approvi quel capitolato che approva tutti i giorni, perchè è comune a tutte le ferrovie? No. Anche il Consiglio di Stato diede già il suo parere pei primi tre tron-

chi, e si potrà bandire l'asta quando si vuole. Ma quando ciò sarà fatto, per dare esecuzione ai lavori, dove sono i mezzi? Al n° 9 del sub-allegato *C*, non trovo assegnata altra somma che lire 127,000, delle quali 100,000 a carico dello Stato, e 27,000 della provincia. Dunque non si farà nulla di nulla, e trascorrerà inutilmente tutto il 1885.

Ma le esigenze militari (indipendentemente da questo propugnacolo che si chiama il quadrilatero) non vi dicono, onorevole ministro, che questa linea è indispensabile per profittare di quell'altra linea Legnago-Monselice che dovrebbe essere aperta nel 1885? Volete voi attendere a utilizzarla fra tre, quattro, cinque anni, quando potrà avere la comunicazione colla Legnago-Mantova?

A me davvero sembrano queste negligenze poco compatibili con le esigenze vere degli interessi nazionali. E mi rincresce che anche questa volta, dovendo parlare su questo argomento, non posso proprio contenermi in quei modi che sarebbero di mio grandissimo desiderio per la stima che ho dello spirito retto ed equo dell'onorevole ministro e della Commissione.

Nel capitolo 120 è stanziata una somma complessiva per tutte le costruzioni ferroviarie, in lire 56 milioni 715,000. Se l'onorevole ministro mi dicesse: io derogherò da questa designazione del sub-allegato *C*, ed assegnerò debitamente i fondi che sono necessari per la linea sulla quale voi parlate, io me ne accontenterei, poichè non credo che si voglia lasciare non costruita una ferrovia per la quale tutto è fatto, che ha già ottenuto il parere favorevole di tutte le autorità abilitate a darlo, e per la cui costruzione, almeno nei primi tre tronchi, null'altro rimane a fare che bandire le aste, nè io potrei contentarmi della sola promessa di bandire queste aste; poichè ove pure fossero deliberati gli appalti, manca coll'attuale riparto delle somme, il danaro necessario ai lavori.

È dunque su questo argomento che ho bisogno di esplicite dichiarazioni per parte dell'onorevole ministro. E io attendo dalla cortesia sua e del relatore della Commissione, queste nette, precise dichiarazioni.

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

Fazio Enrico. Alcuni tronchi della ferrovia Isernia-Caianello sono stati dati in appalto e vanno a rilento nella costruzione; altri non sono nemmeno appaltati, ed altri non sono nemmeno studiati, per quanto io ne conosco, come non è punto studiata la linea Solmona-Campobasso.

Per queste due ferrovie io faccio calda preghiera al ministro dei lavori pubblici affinchè abbia la

compiacenza di provvedere per la pronta costruzione dei tronchi già appaltati, e per lo studio degli altri specialmente di quelli della linea Solmona-Campobasso che, ripeto, non è ancora studiata. Spero che queste preghiere fatte così laconicamente saranno esaudite.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Picardi.

Picardi. Aggiungerò altre brevi osservazioni a quelle gravissime esposte testè dall'onorevole Sciacca della Scala in ordine alla linea di cui egli ha parlato; la Messina-Cerda. E comincerò per rivolgere una semplice domanda all'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Per la legge del 1882, e per l'annessa tabella, fu stabilita la quota che restava assegnata per la costruzione di questa linea, e stabilivasi per la stessa la parte dei fondi annualmente assegnati sul bilancio. Con la somma a questa linea attribuita e, per effetto della medesima tabella, erasi data formale e solenne assicurazione che nel 1890, tuttochè non interamente completa, si sarebbe l'intera linea aperta all'esercizio.

Ora io domando all'onorevole ministro se egli possa, nella sua coscienza, assicurare che nel modo come si conducono i lavori, nel modo come si procede agli appalti, possa questa parte della legge essere eseguita quale fu dal Parlamento votata.

Se quando già sono scorsi cinque anni, e non si è aperto all'esercizio un solo chilometro di strada; se trovandosene fino a questo giorno appaltati solamente 50 chilometri, si possa lealmente lusingarsi che nei 5 o 6 anni che restano, si riesca ad appaltare e costruire gli altri 150 chilometri necessari per completarla, tanto più che per questa linea era assai facile eseguire puntualmente la legge del 1879. Imperocchè, quando quella legge veniva sancita dal Parlamento, la linea Messina-Cerda trovavasi completamente studiata, poichè gli studi eransi cominciati dagli ingegneri del Governo dal primo gennaio 1877; dunque si sarebbe potuto procedere alla costruzione di questa linea con le somme già assegnate nel bilancio, in guisa da mantenere la promessa fatta al paese che nel 1890, tuttochè non completa, la linea si sarebbe aperta all'esercizio. Però i preludi non ci affidano che questa promessa possa esser mantenuta.

Tale diffidenza non proviene soltanto dal modo oltre ogni dire lento come si procede nel concedere gli appalti delle opere, ma anche dal modo come i lavori appaltati si eseguono.

Fu difatti appaltato il primo tronco Messina-Saponara, il quale comprende una grande gal-

leria, e la spesa dell'intero tronco ascende a 13 milioni; per la costruzione di questo tronco fu stabilito nel capitolato il periodo di 46 mesi, e le condizioni del capitolato furono con molto senno e giudizio concepite e stipulate; però io credo che nell'esecuzione delle medesime ci sia stata una oscitanza pari alla diligenza con la quale furono concepite.

Io posso assicurare che i lavori non sono condotti secondo le condizioni prescritte dagli articoli 15 e 16 del capitolato, e dirò quali siano le obbligazioni principali alle quali l'impresa non ha adempito.

Io comincerò a domandare se l'impresa ebbe consegnati tutti i piani d'arte delle opere che devono essere costruite lungo questo primo tronco appaltato.

Questi piani d'arte, per quanto ho potuto saperne, non sono stati ancora consegnati; e ci sono delle opere che, anche quando cominciassero a costruirsi da oggi, sarà assai difficile che possano essere compiute, consolidate, e atte all'esercizio entro il termine designato dal contratto.

Io ritengo che a questo ritardo grandemente influisca il modo come è organizzato attualmente il servizio dell'ufficio tecnico governativo, relativamente alla costruzione di questa strada; perchè torna doloroso e sorprendente il pensarlo, ma infatti accade realmente, che sorgendo un dubbio, sorgendo una difficoltà, l'ufficio speciale che c'è a Messina non può provvedere nè rivolgersi al Governo centrale, ma deve invece rivolgere le sue richieste e i suoi rapporti ad una direzione che è a Caltanissetta, la quale vede e istruisce da lontano, e quindi, dietro un inutile moltiplicarsi di lettere, di osservazioni e di repliche, si rivolge al Governo per provocare le necessarie risoluzioni. Con tale ballottamento delle carte da un ufficio all'altro si scrive e si lavora molto, sciupando un tempo prezioso, ma sovente senza concluder nulla.

Crede l'onorevole ministro che possa ben condursi il lavoro della galleria e che saranno bene spesi i 13 milioni, con una direzione che sorveglia e dirige da Caltanissetta le opere di tanta importanza che si fanno in Messina?

Difatti è cosa che veramente sorprende il ritardo frapposto nella consegna dei piani d'arte di parecchie opere importantissime; ad esempi: quello del viadotto sul torrente Gallo non è ancora stato consegnato, e quello del viadotto sul torrente Cammaro è stato consegnato solamente da una settimana.

Ma come vanno i lavori della galleria?

Nel capitolo speciale, fu accuratamente dato al-

l'appaltatore l'obbligo d'impiantare i cantieri con tutto ciò che era necessario, in ciascuno dei due imbocchi della galleria, per assicurare l'adempimento delle clausole tutte del contratto, e il compimento delle opere nel termine stabilito dalla convenzione. Senza leggere tutti i patti speciali, ne leggo uno che quasi tutti li riassume, e dove è detto:

“ A ciascun imbocco sarà per ora a stabilirsi uno speciale cantiere meccanico, sufficiente ad assicurare abbondantemente la perforazione entro il termine contrattuale della metà dell'intera lunghezza della galleria. „

Io domando: come l'impresa ha corrisposto all'adempimento di questo fatto? Realmente si trovano questi cantieri pronti in guisa da assicurare che, nel termine stabilito dal contratto, la galleria sarà interamente perforata? Io ne dubito grandemente, e l'esperienza fatta, e i dati finora raccolti mi dimostrano che sarà quasi impossibile lo adempimento nel termine convenuto.

Difatti, all'articolo 16 del medesimo capitolato speciale erasi, fra gli altri, con molta accortezza, convenuto il patto seguente:

“ Il minimo avanzamento mensile della linea completamente escavata e rivestita, resta stabilito in metri 60 al mese, per ciascuno dei due imbocchi; e qualora alla fine di un mese si verificasse un avanzamento minore, e tal fatto avesse a ripetersi, sì che l'avanzamento medio mensile restasse minore a quello sopra indicato per un intero periodo di mesi quattro, la direzione dei lavori avrà il diritto di applicare le disposizioni dell'articolo 30 del capitolato generale. „

È già trascorso un anno dacchè fu fatta la consegna, perchè questa fu fatta il 2 aprile del 1883, e se si fosse eseguito questo patto del contratto, a quest'ora si dovrebbero trovare belli e costruiti completamente con i piedritti, con la volta e la rivestitura, oltre 1400 metri di galleria.

Or per quanto ne so, neanche 150 metri se ne trovano interamente compiuti. Sicchè l'impresa non avrebbe fatta in quest'anno neanche la decima parte del lavoro, che a termini del contratto doveva fare. Crede l'onorevole ministro che, eseguendo in questa guisa i contratti, e procedendo con tanta lentezza i lavori, si possa mantenere la promessa tanto solennemente fatta al paese colle leggi del 1879 e del 1882, colle quali si faceva sperare, non dico l'apertura di questo tronco, ma dell'intera linea nel 1890? Se in un anno non si è fatta che la decima parte dei lavori che si sa-

rebbero dovuti fare nel corso di esso, continuando in questa guisa io ritengo che passerà il 1890, e non sarà nemmeno perforata la galleria.

Io ho voluto su di ciò richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro, perchè poi non si dica che il Governo non sia stato avvertito in tempo opportuno che i lavori procedono in maniera che la legge resterà inesorabile, e perchè, accelerando realmente i lavori e la scrupolosa esecuzione del contratto, e concedendo gli appalti degli altri tronchi, voglia il Governo più con i fatti che con le parole dimostrare che veramente saprà e vorrà mantenere le sue promesse, tanto più, ripeto, che questa è una linea la quale si sarebbe potuta compiere prima di tutte le altre, perchè al 1879 trovavasi completamente studiata.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Farina Nicola.

Farina Nicola. Nella tornata del 12 febbraio 1883 l'onorevole ministro dei lavori pubblici, rispondendo ad una mia raccomandazione intesa ad affrettare la costruzione della linea Salerno-San Severino, terminava il suo dire con queste parole:

« Dunque, ripeto, l'ordine degli studi è stato dato, e la linea deve essere aperta all'esercizio nel 1886. E siccome si tratta di una linea di 3,200,000 lire, comprenderà l'onorevole Farina che non può essere neanche in dubbio che per l'epoca stabilita dalla legge non si arrivi a condurla a compimento. »

Dal 12 febbraio 1883 ad oggi sono scorsi ben quindici mesi, e per conseguenza sono di tanto diminuiti i 36 che intercedevano dal 1883 al 1886, epoca assegnata dal Ministero per l'apertura all'esercizio di quella linea.

Io, non abituato a dubitare delle dichiarazioni dei ministri, mi dissi soddisfatto, tanto più che consideravo essere necessari i tre anni così per gli studi come per l'esecuzione dell'opera.

Ma dal 13 febbraio 1883 sin'oggi son trascorsi già 15 mesi, e perciò di tanto diminuiti i 36, che separavano il 1883 dal 1886, e per conseguenza ne restano 21, mentre ne occorrono 24 pei lavori; ma questo sarebbe ben piccolo ritardo, nè io ne farei caso. Però i progetti non sono pervenuti al Ministero: si avrà quindi un ritardo maggiore, e quando pervenuti, essi debbono passare al Consiglio superiore dei lavori pubblici, e quantunque io creda, per la piena fiducia che ho nel direttore del Genio civile, che non vi saranno osservazioni in contrario, pure, per l'approvazione richiesta e per gli appalti, un po' di ritardo ci dovrà essere. Io prego quindi l'onorevole

ministro a volermi dire se questi studi sono o no completati e, nel caso che egli non possa affermarlo, dissipate queste mie prevenzioni in modo che le parole del suo predecessore, e più la legge del 1882, vengano rispettate.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Luporini.

Luporini. Onorevole presidente, io sono agli ordini della Camera. Però debbo avvertire che non potrò essere brevissimo, e siccome l'ora è tarda, così la pregherei di volermi riserbare la facoltà di parlare in altra seduta.

Presidente. Ella propone che si differisca il seguito di questa discussione a lunedì?

Voci. Sì! sì!

Presidente. Sta bene, il seguito di questa discussione sarà rimandato a lunedì.

Discussione sull'ordine del giorno.

Presidente. La Camera terrà lunedì alle ore 10 antimeridiane una seduta per la discussione dei disegni di legge che erano già iscritti nell'ordine del giorno, e per lo svolgimento del disegno di legge dell'onorevole Novi-Lena, il quale, se crede, potrà lunedì mattina chiedere che lo svolgimento della sua proposta abbia la precedenza nella discussione. Non essendovi obiezioni, rimarrà così stabilito.

(È così stabilito.)

La seduta è levata alle ore 7 pomeridiane.

Ordine del giorno per le tornate di lunedì.

Seduta antimeridiana.

1° Modificazioni delle leggi sulle pensioni dei militari dell'esercito. (100) (*Urgenza*)

2° Modificazioni alle leggi sulle pensioni dei militari della R. marina. (101) (*Urgenza*)

3° Leva militare sopra i giovani nati nel 1864. (202) (*Urgenza*)

4° Svolgimento della proposta di legge del deputato Novi-Lena per la estensione della pensione dei Mille agli sbarcati a Talamone.

5° Contratti di vendita e permuta dei beni demaniali. (178)

Seduta pomeridiana.

1° Seguito della discussione sullo stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio 1884-85. (143)

2° Svolgimento di una interrogazione del deputato Damiani al ministro degli affari esteri.

3° Provvedimenti relativi alla giurisdizione consolare italiana in Tunisi. (177) (*Urgenza*)

4° Svolgimento di una interpellanza del deputato Placido al ministro di agricoltura e commercio.

5° Stato di previsione della spesa del Ministero della pubblica istruzione per l'esercizio 1884-85. (141)

6° Disposizioni intese a promuovere i rimborsamenti. (35) (*Urgenza*)

7° Stato degli impiegati civili. (68) (*Urgenza*)

8° Provvedimenti relativi alla Cassa militare. (23)

9° Pagamento degli stipendi e sussidi, nomina e licenziamento dei maestri elementari. (83) (*Urgenza*)

10° Modificazioni delle leggi sul credito fondiario. (108) (*Urgenza*)

11° Modificazioni ed aggiunte al titolo VI della legge 20 marzo 1865 n° 2298, allegato F sulle opere pubbliche. (31) (*Urgenza*)

12° Riforma della legge sulla leva marittima in relazione al testo unico delle leggi sul reclutamento del regio esercito. (45)

13° Riconoscimento giuridico delle Società di mutuo soccorso. (127) (*Urgenza*)

14° Abolizione delle decime e di altre prestazioni fondiari. (86) (*Urgenza*)

15° Responsabilità dei padroni e imprenditori per gli infortuni degli operai sul lavoro. (73) (*Urgenza*)

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

Roma, 1884 — Tip. della Camera dei Deputati
(Stabilimenti del Fibreno).