

CCCLIX.

TORNATA DI VENERDÌ 16 GENNAIO 1885

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE BIANCHERI.

SOMMARIO. *Il presidente comunica che il Senato rimette alla Camera il disegno di legge per la estensione della pensione dei Mille agli sbarcati a Talamone, approvato con modificazioni — Il deputato Crispi chiede che sia inviato alla stessa Commissione che l'esaminò la prima volta. — Il presidente dà notizia delle dimissioni dell'onorevole Codronchi da componente la Giunta che esamina il disegno di legge per la riforma della legge di pubblica sicurezza — Propone che nella tornata di lunedì si nominino i commissari di vigilanza sulle amministrazioni della Cassa dei depositi e prestiti, del Fondo per il culto e dell'Asse ecclesiastico di Roma. — Il deputato Sani Severino chiede quando il ministro dei lavori pubblici potrà rispondere ad una interrogazione da lui presentata da qualche tempo — Il ministro si riserva di rispondere. — Seguito della discussione sul disegno di legge relativo alle convenzioni ferroviarie — Il presidente fa una breve dichiarazione riguardante l'ordine della discussione — Discorsi dei deputati Nervo, Sanguinetti, Baccarini, del ministro dei lavori pubblici, dei deputati Maurogò nato e Cavalli — Il presidente aggiunge altre spiegazioni alle già date — Osservazioni dei deputati Tecchio, Sanguinetti, Barazzuoli (uno dei tre relatori), Lazzaro, Correnti, Baccarini, Brunetti, Cavalli, Lugli, Berio e Prinetti — È chiesta la votazione nominale sulla proposta del Governo relativa alla linea Milano-Chiasso — Dalla numerazione dei voti risulta che la Camera non è in numero per deliberare ed il presidente dichiara che il nome degli assenti sarà pubblicato nella Gazzetta Ufficiale. — Annunzia esser depositati in segreteria gli atti relativi alla elezione contestata del 2° collegio di Brescia — Legge quindi due interrogazioni, una del deputato Enrico Fazio, l'altra dei deputati Perelli e Maffi — I ministri della guerra e di grazia e giustizia si riservano di rispondere.*

La seduta comincia alle ore 2,30 pomeridiane.

Mariotti, segretario, dà lettura del processo verbale della tornata precedente, che è approvato; quindi legge il seguente sunto di

Petizioni.

3507. Contadini Lorenzo, da Massa, dopo una vita dedicata tutta alla patria, implora un provvedimento che lo ponga in grado di poter vivere, essendo egli inabile al lavoro.

3508. Liuzzi Leone, ex maggiore, chiede che istituito il Consiglio di guerra per giudicare della di lui condotta, gli sia concesso quell'annuo assegno cui si riconosca avere egli diritto.

Congedi.

Presidente. Hanno chiesto congedo, per motivi di famiglia: l'onorevole Giolitti, di giorni 6; l'onorevole Tenani, di 8; l'onorevole Righi, di 10.

(Sono conceduti.)

Leggesi una comunicazione del Presidente del Senato.

Presidente. S. E. il presidente del Senato scrive:

“ Mi pregio di trasmettere all'E. V. il progetto di legge d'iniziativa di codesta Camera concernente l'estensione della pensione dei Mille agli sbarcati a Talamone, approvato dal Senato con modificazioni. ”

Crispi. Chiedo di parlare.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Crispi.

Crispi. Prego la Camera di mandare questo disegno di legge per la estensione della pensione dei Mille agli sbarcati a Talamone alla stessa Commissione che ebbe già ad esaminarlo la prima volta.

Presidente. Se non vi sono opposizioni, questo disegno di legge sarà trasmesso alla stessa Commissione che ebbe ad esaminarlo la prima volta.

(Così è stabilito.)

Comunicasi la dimissione del deputato Codronchi da membro della Giunta per la riforma della legge di pubblica sicurezza.

Presidente. L'onorevole Codronchi scrive:

“ Ornatissimo signor presidente,

“ La prego di comunicare alla Camera le mie dimissioni dall'ufficio di commissario della Giunta, che deve riferire sul progetto di legge di pubblica sicurezza.

“ Con altissima stima mi professo:

“ Codronchi. ”

Do atto all'onorevole Codronchi di queste dimissioni.

Deliberazione per la nomina dei vari componenti le Giunte di vigilanza sopra alcune amministrazioni dello Stato.

Presidente. Per disposizione di legge la Camera dei deputati è chiamata a nominare annualmente tre commissari di vigilanza per ciascuna delle seguenti amministrazioni: per l'amministrazione cioè della Cassa depositi e prestiti; per l'amministrazione del Fondo del culto e per l'amministrazione dell'Asse ecclesiastico di Roma.

Io propongo di inscrivere nell'ordine del giorno della seduta di lunedì la votazione, a scrutinio segreto, per la nomina di questi commissari.

Non essendovi obiezioni si intenderà questa proposta approvata.

(È approvata.)

Deliberazione relativa ad un'interrogazione del deputato Sani Severino.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Sani Severino.

Sani Severino. Io presentai, prima ancora che la Camera si prorogasse, una interrogazione diretta al ministro dei lavori pubblici. Desidererei sapere dall'onorevole ministro, quando intenda rispondere a quella mia interrogazione.

Presidente. Onorevole ministro, Ella ricorda che di questa interrogazione fu data lettura prima che la Camera si aggiornasse; la prego dire se e quando intenda rispondere.

Genala, ministro dei lavori pubblici. Io preghe- rei l'onorevole Sani Severino di voler consentire, che la sua interrogazione sia svolta quando si discuterà il bilancio dei lavori pubblici.

Presidente. Consente Ella, onorevole Sani?

Sani Severino. Accetto.

Seguito della discussione sul disegno di legge relativo all'esercizio delle strade ferrate.

Presidente. L'ordine del giorno reca: **Continuazione della discussione sul disegno di legge per l'esercizio delle reti ferroviarie Mediterranea, Adriatica e Sicula, e costruzione delle strade ferrate complementari.** La discussione è rimasta sospesa all'articolo primo.

Ora debbo far notare alla Camera che nella seduta di ieri, l'onorevole Baccarini, con molta assennatezza, ha sollevato una questione pregiudiziale, cioè la questione che si riferisce alla divisione delle reti. A parer mio questa questione è veramente preliminare, inquantochè tutte le convenzioni, ossia i tre paragrafi dell'articolo 1º, hanno per base la divisione delle reti. Essendo stata sollevata questa questione, io reputo che la Camera debba discuterla e risolverla, perchè essa si riferisce all'allegato A, che riguarda ciascuna delle tre convenzioni.

Ed è inteso che se non vi saranno proposte, si intenderanno approvati gli allegati A di ciascuna convenzione; ove poi sorgessero proposte, la Camera delibererà.

La Commissione accetta?

Voci dal banco della Commissione. Sì! sì!

Presidente. Dunque con questa riserva, che debba ora trattarsi tale questione, do facoltà di parlare all'onorevole Nervo, che l'ha chiesta nella seduta di ieri.

Nervo. Io avrei volentieri rimandato alcune osservazioni che intendeva di fare sopra la gravissima questione del modo di dividere le attuali reti continentali, in due lunghe ed estese reti longitudinali, alla discussione dell'articolo che tratta particolarmente dell'allegato A: ma poichè la discussione venne ieri sollevata molto opportunamente, col consenso anche dell'onorevole nostro presidente, io ho chiesto ieri di parlare per esporre ai miei onorevoli colleghi alcune osservazioni di ordine tecnico, finanziario e politico sopra quest'argomento.

Io ho avuto l'onore di appartenere alla Commissione parlamentare per l'inchiesta ferroviaria e portai particolarmente in quell'occasione, non essendo persona tecnica, la mia attenzione sopra argomenti d'ordine economico e finanziario, che si attenevano a quella grave ed importante inchiesta. Fin d'allora io mi sono persuaso che la questione della divisione delle reti in un numero più o meno grande, poteva avere una grandissima influenza sull'economia nazionale, come anche nei riguardi dei nostri rapporti coll'estero e delle condizioni generali del bilancio.

Credo che questa grave questione debba essere considerata con calma, senza preconcetti per un sistema piuttosto che per un altro; imperocchè, onorevoli colleghi, noi ci troviamo dinanzi a convenzioni già stabilite e che impegnano il Governo; e questo, per coloro che temono di portare una perturbazione nelle condizioni attuali del Ministero potrebbe essere un argomento a non dire tutto il loro pensiero, a non manifestare in modo chiaro ed esplicito la loro opinione a questo proposito.

Credo invece che quantunque vi siano convenzioni fatte dal Governo, non essendo il Parlamento in nessun modo legato, suo dovere sia quello di esprimere il suo avviso colla massima libertà, perchè qui si tratta dei più vitali interessi del paese, che si debbano soddisfare senza alcuna preoccupazione di partito.

In quanto al dividere le ferrovie continentali del regno in due grandi reti longitudinali, io ho voluto durante e dopo l'inchiesta sentire in modo privato l'avviso di persone molto competenti, che hanno passati molti anni nell'amministrazione ferroviaria e che perciò conoscono perfettamente il movimento del traffico, che si verifica sopra ciascuna delle attuali quattro reti del regno, e le

esigenze del relativo servizio. Ed ho particolarmente sentito l'avviso di una distinta e competentissima persona che ha appartenuto per molti anni all'amministrazione ferroviaria e che ora trovava a riposo. Ebbene, o signori, io da tutte queste informazioni fui convinto che il sistema delle reti longitudinali sarebbe dannoso allo Stato ed agli interessi generali del paese. Permettetemi che, per ciò che concerne l'aspetto tecnico della questione, io riepiloghi qui le osservazioni della persona, cui feci testè allusione, sopra questo grave argomento; osservazioni che io non potrei fare per mio conto, non avendo la necessaria competenza al riguardo. Ed ecco ciò che mi osservava quella persona alcuni anni fa: Considerata la questione dal lato tecnico, si possono prevedere con certezza: gravi inconvenienti nel servizio delle stazioni comuni e di transito, che saranno assai più numerose colle reti longitudinali che colle reti attuali, con percorrenze comuni, e che renderanno necessariamente difficilissima e assai complicata la relativa contabilità; grandi difficoltà per regolare questo servizio comune in modo da evitare simili inconvenienti; difficile combinare gli orari per soddisfare alle esigenze del pubblico; necessità dell'aumento del tempo per la resa delle merci.

E qui, onorevoli colleghi, io faccio un'aggiunta a queste osservazioni. Chi si è posto a studiare le condizioni dell'allegato D, che forma una parte del codice dei trasporti ferroviari sottoposto alle nostre deliberazioni, ha già dovuto accorgersi dell'influenza che avrà il sistema di due reti longitudinali sulla questione della resa delle merci. Avrete notato come i termini per la resa siano assolutamente eccessivi, siano stati protratti in un modo, da richiamare l'attenzione degli uomini più competenti del commercio e dell'industria del nostro paese, grandemente impensieriti dall'influenza dannosa di queste disposizioni sul movimento delle merci.

Quel distinto funzionario mi diceva inoltre, che una delle conseguenze delle reti longitudinali essendo appunto che con esse si aumenta di molto il numero delle stazioni di transito, perchè il maggior movimento del traffico, a differenza di quanto è sostenuto da taluno, si verifica nel senso trasversale anzichè in quello longitudinale, ne avverrà, che in tutti i punti di transito ci sarà la necessità di soffermarsi per il servizio delle registrazioni, e fors'anche dei trasbordi o dei cambiamenti di convoglio, e quindi la necessità di più lunghi termini per la resa delle merci con grave danno del commercio.

Nel 1882 abbiamo avuto un movimento di traf-

fico, tanto sulle ferrovie austriache, che sulle italiane, di 74 mila tonnellate di merci avviate verso la Francia. Ebbene, colle proposte due reti longitudinali questo traffico subirebbe soltanto a Milano un ritardo di più di dodici ore.

Vedete dunque quanti interessi resterebbero lesi da questo nuovo organismo nel movimento del traffico. Essendo, come dissi, la maggior parte del traffico diretta nel senso trasversale, ne viene che i vagoni, i quali ritornano al punto di partenza, vengono ordinariamente vuoti; quindi impossibilità di utilizzare il materiale mobile, e maggiori spese di esercizio. Ci saranno dei numerosissimi casi di vetture che torneranno vuote senza rendere un soldo. Un'altra conseguenza delle reti longitudinali sarà quella delle maggiori difficoltà e del più lungo tempo necessario per risolvere le controversie coi terzi, dipendenti dal trasporto delle merci, le quali dovranno passare per le grandi stazioni comuni; e quindi anche da questo lato, danno per l'industria e per il commercio del paese.

Inoltre, osservo che non è esatto affermare che la divisione longitudinale sia necessaria per assicurare il trasporto delle merci dall'un capo all'altro d'Italia, senza il trasbordo, imperocchè ora abbiamo già il servizio cumulativo assicurato da quattro o cinque tariffe, di cui ho qui un esemplare. Sono anni ed anni che queste tariffe pel servizio cumulativo tra l'Alta Italia, le linee Meridionali e le Romane esistono con grandissimo vantaggio del commercio; quindi non si può affermare che sia necessaria la divisione longitudinale per assicurare al paese i vantaggi di questo servizio cumulativo.

Haavi poi un'altra grave questione che è conseguenza di questo sistema. Onorevoli colleghi, avrete visto quanti giornali seri si sono impensieriti grandemente della questione che la proposta divisione longitudinale ha sollevato rispetto alla linea Milano-Chiasso.

Con le sue proposte il Governo certamente ha messo in lotta gli interessi di Milano e di Venezia, gli interessi di Torino e di Milano, e quelli di Venezia e Genova. Senza dubbio non era nell'intendimento del Governo di suscitare in questa maniera una lotta fra cospicue città d'Italia, quando i sentimenti di patriottismo che animano le une e le altre dovrebbero imporre al Governo ed al Parlamento di conciliare il più che è possibile i loro interessi. Ma intanto sta che il sistema di due grandi reti longitudinali ha suscitato una questione delicatissima e pericolosa, che il Governo aveva obbligo di evitare.

Ora, di fronte ai gravissimi reclami fatti da quelle nobili città, qual è la soluzione che il Governo diede a questa quistione? Quella di considerare la linea Milano-Chiasso come comune, come posta in un terreno neutro.

Ma, o signori, se consultate tutti gli uomini competenti che sono nelle stazioni importanti, vi diranno che nella pratica applicazione, questo sistema sarà gravido di numerose lotte, di una infinità di questioni, di difficoltà gravissime circa il controllo per l'accertamento delle relative contabilità. E così mentre ci proponiamo di semplificare l'ordinamento delle ferrovie nazionali, da una parte adottiamo provvedimenti che urtano cogli interessi gravissimi di cospicue e nobili città, che hanno diritto a tutti i riguardi del Parlamento, e del Governo; e dall'altra andiamo incontro a difficoltà che renderanno impossibile un serio controllo degli interessi dello Stato in questa questione; tanto che io proprio non so spiegarmi come il sistema delle linee longitudinali abbia potuto prevalere nel Consiglio della Corona.

Genala, ministro dei lavori pubblici. Se l'ha votato anche lei!

Nervo. L'onorevole ministro dice che l'ho votato anch'io: ebbene io dichiaro che non l'ho votato, e che mi sono anzi espresso contrario a questo sistema.

Non intervenni per alcuni giorni alla Commissione d'inchiesta; e fu durante la mia assenza che vidi sollevata la questione della rivendita della rete riscattata, e che non si dava sufficiente importanza alla questione, da me sollevata, d'ordine economico-politico attinente alla divisione longitudinale.

La Commissione d'inchiesta non si è, a mio avviso, sufficientemente preoccupata di questo grandissimo argomento; invece io ho continuato ad occuparmene perchè si tratta dell'avvenire politico del paese, che può essere gravemente danneggiato, se noi accettiamo questo sistema di creare due nuovi sì enormi feudi.

Io non mi dilungo su questa questione, perchè credo che nella Camera ci saranno colleghi di me assai più competenti, che completeranno ciò che ieri disse l'onorevole Baccarini, intorno alle considerazioni gravissime che consigliano la non adozione del sistema delle reti longitudinali.

Io dichiaro che preferirei molto, ma molto sotto tutti gli aspetti, il sistema, indicato ieri dall'onorevole Baccarini, di una rete dell'Alta Italia, arrotondata in modo conveniente; affinchè tutti i passi alpini sieno in mano ad una sola Compa-

gnia, ad una sola Amministrazione ferroviaria; dando alle Meridionali un più ampio sviluppo nell'Italia inferiore, ed allargando e completando in modo conveniente la rete delle Romane.

Questo è un concetto che fu studiato anche nel 1865, quando nella Camera subalpina si parlò del gruppo delle nuove ferrovie; cioè quando si fusero le linee toscane con le romane. C'erano allora uomini competentissimi che preferivano quel sistema, imperocché dicevano: con una rete mediana, voi avrete il mezzo di poter tenere in equilibrio le forze delle altre due grandi Società esercenti; mentre invece con la divisione in due reti, voi avrete un monopolio enorme, che non avrebbe riscontro in nessun paese d'Europa.

Io rammento alla Camera che infatti in Francia, con cinque grandi Compagnie che hanno da 6 a 7,000 chilometri da esercitare, ebbe molto a risentirsene la libertà d'azione del Parlamento e del Governo. Colà non si è ancora potuto ottenere una revisione delle tariffe, secondo i bisogni dell'industria e del commercio, nonostante tutte le inchieste fatte. E noi che abbiamo fatto un enorme sacrificio di circa 2,000 milioni per riscattare le reti dell'Alta Italia e delle ferrovie Romane, ora vogliamo abbandonarle alla industria privata senza le necessarie garanzie nell'interesse politico ed economico della nazione? Io sono per l'esercizio privato, l'ho detto altre volte, ma in modo però che non ne vengano pregiudicati gli interessi politici, economici e finanziari del paese.

Oltre alle considerazioni di ordine tecnico dobbiamo farne altre d'ordine economico. Noi vediamo fin d'ora come l'Italia oggidì sia contrariata nei suoi rapporti esterni dalla cupidigia delle Compagnie, le cui linee sono limitrofe alle nostre. Noi siamo vessati da una lotta continua per attirare il traffico sulle linee di quelle Compagnie a tutto nostro danno. Ciò nonostante continuiamo a cullarci nell'idea di potere attuare un ideale, che può essere bellissimo in teoria, ma che ci renderà schiavi della cupidigia, della maggiore intelligenza e della maggiore operosità dei nostri vicini.

Tutti i giorni, o signori, noi siamo testimoni di questa lotta, di questa tendenza per impadronirsi del traffico destinato alle nostre linee. Voi rammenterete che già due anni or sono la Società *Paris-Lyon-Méditerranée*, ha fatto una convenzione con una Società svizzera per portare da Costanza a Marsiglia le merci con due franchi di meno sul prezzo complessivo del trasporto, quantunque vi siano 200 chilometri di più che per andare a Genova.

Dopo l'apertura del Gottardo noi abbiamo veduto continuamente manifestarsi questa lotta. Venne poi la questione dell'*Arberg*, di cui ha parlato l'onorevole Sanguinetti; ora abbiamo la questione di Trieste, che minaccia di risolversi a danno di Genova, e ciò mentre la rete dell'Alta Italia è esercitata dal Governo, il quale può difendere direttamente gli interessi affidati alla sua tutela.

Ora cotesti interessi sarebbero essi parimente ben difesi da Società dove l'elemento estero potrebbe predominare?

Non vedete come ogni giorno la questione dei trasporti e dei noli marittimi diventi una questione politica? Io davvero non so rendermi ragione come l'onorevole Depretis, uomo così competente in questa materia, uomo che nell'interesse del paese sta da tanti anni sulla breccia politica, non abbia dato importanza a questa gravissima questione, non abbia colla sua mente così chiara visto, che con questo sistema può venire un giorno in cui il paese avrà a pentirsi di aver creato un così enorme feudo, dopo di aver sacrificato duemila milioni per il riscatto di due grandi Società ferroviarie, delle ferrovie Romane e dell'Alta Italia.

Ma v'è ancora un'altra considerazione d'ordine politico alla quale io credo non dobbiamo mostrarci indifferenti. V'è già stato detto dall'onorevole Seismit-Doda, durante la discussione generale, che, trattandosi di accumulare un grosso capitale per mezzo di azioni, noi ci troveremo un giorno colle azioni di queste due grandi Società ferroviarie sparse per tutta l'Europa; e che può benissimo avverarsi il caso, già verificatosi pel Gottardo, in cui all'assemblea generale degli azionisti del Gottardo si manifestò una grande maggioranza di azionisti tedeschi, i quali dominano ora tutto l'indirizzo di quella linea. Se l'Italia non sta attenta, colle pretese che si affacceranno a nostro riguardo, non potremo realizzare gli utili che abbiamo diritto a trarre da 100 milioni e più che abbiamo speso per la galleria del Gottardo e per le linee di accesso; ed avremo una di quelle grandi delusioni, a cui accennava un giorno l'onorevole Luzzatti, di aprire con grande energia di lavoro, di arte e di scienza i valichi alpini, per poi essere mistificati dagli altri che hanno una miglior politica ferroviaria della nostra.

Immaginate che le azioni di queste Società passino in mano, come può avvenire, a quel certo elemento, che è potente in alcuni paesi d'Europa e che ha così poche simpatie per l'Italia una ed

indipendente: accenno al partito clericale, il quale tende a manifestare di quando in quando la sua avversione per l'Italia a proposito della questione romana. Ebbene, o signori, non è probabile che un giorno questo elemento, venendo al potere in quei paesi ed avendo una maggioranza, pensi a paralizzare la nostra libertà d'azione sul terreno politico? Non è probabile che venga il giorno in cui noi troveremo le nostre linee in mano all'elemento clericale, che se ne varrebbe per influire sull'indirizzo politico del paese ed osteggiare le tendenze liberali del Governo d'Italia? Io credo, o signori, che questa non è soltanto una possibilità, ma una probabilità che un uomo di Stato deve considerare. Ora perchè vogliamo dare alle nostre ferrovie un ordinamento tale che corrano questa probabilità di esser preda di un elemento così avverso al nostro avvenire politico? Ma noi in Italia abbiamo già la servitù del papato, che, dal punto di vista politico è, a mio avviso, più onerosa della servitù prediale dell'Appennino, malgrado il grande, secolare lustro di questa istituzione. Perchè crearci ancora altre onerose servitù nel campo economico e politico colla costituzione di due enormi feudi industriali, quali appunto sarebbero le proposte due Società concessionarie di tutto il monopolio delle ferrovie del paese? Siccome le tendenze di quel partito verso l'Italia sono libericide, io credo che dobbiamo aprir gli occhi perchè con esso conviene essere vigilanti. Ora, costituite due grandi reti nel modo proposto e ditemi se un giorno o l'altro voi non avrete la probabilità di trovarvi a fronte di esigenze straniere, che vengano ad imporvi nel vostro paese, non solo tariffe contrarie agli interessi italiani, ma anche un indirizzo nel movimento politico interno del paese.

Io, o signori, se ho tanta avversione per i monopoli, è perchè credo che possano essere gravi di conseguenze pericolose per l'avvenire e l'indipendenza d'Italia.

Ho detto che la questione delle due reti longitudinali vuole essere anche considerata dal punto di vista finanziario. Io credo di non uscire dal terreno in cui deve stare la discussione di questo articolo, se farò qualche considerazione generale sopra questa questione; imperocchè, quando avremo votato l'articolo primo, avremo adottato il concetto a cui s'informa tutto l'insieme del disegno di legge sottoposto alle deliberazioni della Camera.

Ora se noi facciamo astrazione dalla questione di ordine tecnico-amministrativo, cioè, dalla questione che tocca al miglior modo di esercitare le grandi reti delle ferrovie nazionali; se noi ci po-

tissimo preoccupare soltanto del miglior modo di esercitare coteste reti, senza coordinare questa combinazione con un'operazione finanziaria, come fa l'onorevole Magliani, io credo che avremmo una libertà di azione molto maggiore per apprezzare la portata delle proposte relative al modo di esercizio, e anche una libertà maggiore per apprezzare le esigenze delle attuali condizioni delle nostre finanze. Io credo che non sia un sistema di buona politica finanziaria da consigliarsi ad un Governo previdente, in un paese che ha un bilancio come quello che l'Italia ha oggidì, quello di subordinare un'operazione finanziaria all'esercizio delle ferrovie. E questo un sistema che lascia quasi credere, sebbene ciò non sia affatto nel concetto del Ministero, che non si trovi altro modo di procurarsi la somma di 260, o 300 milioni, se non col dare in pegno le ferrovie dello Stato.

Inoltre io credo, come già fu detto nella discussione generale, che l'esercizio delle ferrovie può benissimo essere organizzato con gli elementi intelligentissimi, tanto nella parte tecnica, quanto nella parte finanziaria, che abbiamo nel nostro paese. Noi abbiamo una grande Società che ha formato da sé un cospicuo capitale, per costruire ed esercitare più di 1,500 chilometri di ferrovie; che ha dato buonissimi risultati e che può attuare in tutta la sua espansione il sistema dell'esercizio affidato all'industria privata: abbiamo nel paese larghe ed operose intelligenze atte alle grandi operazioni finanziarie, che possono benissimo prestare il loro appoggio al Governo italiano senza la necessità per esso di dare le ferrovie dello Stato in pegno, e di esporre il paese a gravi pericoli politici.

Invece col sistema che voi proponete non avremo questa espansione del vero elemento industriale, nè il fecondo intervento degli elementi finanziari del paese come si conviene ad un paese della importanza del nostro. Noi avremo invece una regola, la quale non esporrà i suoi capitali e verrà a diminuire i profitti dello Stato sull'esercizio delle ferrovie.

Io deploro che siano stati distribuiti così tardi alla Camera i quadri annessi al bellissimo discorso dell'onorevole Magliani sulla esposizione finanziaria, poichè furono soltanto uniti alla *Gazzetta Ufficiale* del 10 corrente; e il resoconto del suo discorso venne pure molto tardi, quando avevamo già sospesi i lavori per le feste natalizie. Questo io dico perchè sia manifesto come noi non ci curiamo abbastanza della questione finanziaria. Di essa si parla solo fuggacemente; e mai se ne è trattato con quell'ampiezza che l'argomento ri-

chiederebbe. E perchè non si è mai fatta una discussione in proposito delle esposizioni finanziarie dell'onorevole Magliani? Perchè ci siamo sempre ridotti a parlare di questo argomento o alla vigilia delle vacanze o alla vigilia di qualche circostanza che intralciava questa discussione.

Ma vediamo quali sono oggidì le risorse finanziarie dello Stato per persuaderci, se è possibile, che sia proprio necessaria la proposta combinazione di vendere il materiale mobile per avere 265 milioni.

Io rilevo dagli ultimi conti consuntivi dati dall'onorevole Magliani alla Camera, che nel 1880 avemmo 57 milioni di eccedenza dell'entrata ordinaria sulla spesa ordinaria, nel 1881 67 milioni, nel 1882 66 milioni, nel 1883 67 milioni e pel 1884-85 sono presunti 81 milioni, i quali coll'assestamento definitivo del bilancio dell'anno corrente sono portati a 82.

Ora, o signori, un paese il cui bilancio permette di contare sopra una eccedenza di 82 milioni di entrata ordinaria permanente sulla spesa ordinaria, ha bisogno di ricorrere a degli espedienti così onerosi per procurarsi due o trecento milioni?

Io assolutamente lo nego; e prego la Camera di studiare profondamente questa questione dal lato finanziario; imperocchè, se questa eccedenza vi è, ed io ho la ferma convinzione che vi è, la situazione finanziaria è buona; nonostante che a questa eccedenza di 82 milioni di entrate ordinarie si debbano contrapporre 130, 140 e fin anche 200 milioni di spese straordinarie, ed un debito fluttuante abbastanza rilevante. Noi, pur troppo, non abbiám saputo fino ad ora porre un limite serio, efficace, al progressivo aumento di queste spese straordinarie; ed io ho più volte detto all'onorevole Magliani che ci vuole un grado di resistenza straordinaria per imporre ai colleghi un limite oltre il quale non sia possibile loro di andare con continui aumenti di spesa: il limite permesso dalle condizioni del bilancio.

Nel 1883 noi avemmo 209 milioni di spese straordinarie accertate; e pel 1884-85 ne abbiamo previsto 202 milioni, mentre, nel bilancio di definitivo assestamento, troviamo quella cifra portata a 229 milioni.

Ebbene, nonostante queste cifre imponenti di spese straordinarie, io credo che, quando la nostra finanza si trovi sostenuta dall'eccedenza di 80 e più milioni di entrate ordinarie permanenti, non si possa dire che le nostre condizioni finanziarie siano cattive. Imperocchè noi continuiamo a seguire il sistema stabilito fin dai primordi

del risorgimento politico d'Italia, di far servire una parte delle nostre entrate ordinarie a pagare l'interesse e l'ammortamento di debiti redimibili, e di capitalizzarne un'altra parte per destinarla ai grandi lavori pubblici diretti a fecondare le forze produttive del paese, col provvedere alla viabilità ordinaria, alle costruzioni ferroviarie, al restauro ed all'ampliamento dei porti, ed alle opere idrauliche. E questo sistema, che è pure seguito in altri paesi di Europa più ricchi del nostro, può essere continuato anche oggidì, dedicando una parte della eccedenza delle entrate ordinarie all'interesse del capitale necessario per i grandi lavori, comprese le ferrovie.

Quindi, senza voler entrare ora in particolari, che la Camera sarebbe, probabilmente, poco disposta ad ascoltare, ma attenendoci soltanto a quelle cifre generali che possono darci un'idea abbastanza esatta della condizione del nostro bilancio, io affermo di nuovo con la più profonda convinzione che quando uno Stato ha, come il nostro, una eccedenza di 80 e più milioni d'entrate ordinarie sulle spese ordinarie, esso non ha bisogno di dare dei pegni, non ha bisogno di cercare delle combinazioni di questo genere, per procurarsi i capitali, di cui può abbisognare.

Noi abbiamo visto che l'onorevole Magliani seppe compiere in modo splendido l'operazione del prestito per l'abolizione del corso forzoso, per la quale, come la Camera rammenta, demmo facoltà all'onorevole ministro di procurarsi, coll'emissione di rendita, 650 milioni; ebbene, quell'operazione diede forse dei risultati disastrosi? Essa, condotta bene, diede buoni risultati, e non diede in nessun modo argomento a pensare che sia il caso di rinunciare a quel sistema, per appigliarsi ad un altro più oneroso, e che presenta molti pericoli.

Il sistema che io preferisco è quello della maggiore indipendenza possibile, della maggiore libertà d'azione per il Governo italiano sul terreno finanziario.

Un grande paese come l'Italia, deve avere una politica finanziaria propria, indipendente, ed a larghe vedute. Essa deve poggiare innanzi tutto sui bene intesi interessi generali del paese.

Quando l'onorevole Magliani avrà da fare i conti con due poderose Società per procurarsi un mille milioni con un titolo emesso dalle Società medesime, ma garantito dallo Stato, si accorgerà quale libertà d'azione avrà ancora il ministro delle finanze d'Italia per maneggiare la rendita italiana, per far fronte ad altre emergenze.

E qui mi affretto a dichiarare che non faccio questione di persone, ma di sistema.

È una questione gravissima, considerata da questo punto di vista, onorevole Magliani; ed Ella, certamente così competente, può apprezzarla in tutti i suoi rispetti molto meglio di me. E poichè parlo della questione finanziaria, debbo toccare un tasto che proprio mi duole di dover toccare; ma io voglio essere sincero ed dire quello che penso nel vero interesse del paese e senza alcuna allusione personale: ripeto che parlo del sistema.

Io credo che nell'indirizzo finanziario del nostro paese, da alcuni anni a questa parte, le tendenze dell'elemento della speculazione si facciano un po' troppo sentire, senza che noi ce ne accorgiamo.

La finanza di un grande paese come l'Italia, presenta così serie garanzie, ha un credito tale, se ben diretta, che non ha bisogno di accattare lo appoggio di elementi finanziari all'estero, a condizioni che possono impedire la libertà d'azione della finanza dello Stato in epoche venture, e che potrebbero anche riuscire molto gravi dal punto di vista politico.

Io desidero che il capitale estero venga nel nostro paese, ma come collocamento; come avvenne per l'emissione della rendita destinata all'abolizione del corso forzoso.

Desidero che venga a partecipare alle nostre industrie, ma non a condizione di potersi poi imporre alle nostre finanze e dettare la legge allo stesso ministro.

Noi seguiamo una via che mi dà gravemente a pensare, onorevoli colleghi. Se noi consideriamo l'indirizzo che prendono gli istituti d'emissione; se noi vediamo ciò che ottengono dal ministro delle finanze per estendere la loro riserva metallica; se noi consideriamo il movimento di quest'indirizzo e lo raffrontiamo alle questioni che sono ora sottoposte alla nostra discussione, io credo che dobbiamo seriamente impensierirci di questa condizione di cose.

Noi rischiamo, secondando quest'indirizzo, di fare una situazione di cose agli istituti d'emissione, tale, che finiremo per lasciare ritornare dalla finestra il corso forzoso, che abbiamo cacciato per la porta.

Io ho accennato alla tendenza degli istituti di emissione di approfittare troppo dell'odierna condizione che la nostra legislazione fa agli istituti medesimi.

Ebbene, o signori, lo dico con molto rincrescimento, io non ho potuto spiegarmi come l'onorevole Magliani e l'onorevole Grimaldi abbiano ultimamente emanato un decreto in data del cinque

di questo mese per abolire una disposizione di un decreto dell'agosto 1883 sulla estensione della emissione fiduciaria delle banche senza aspettare le deliberazioni della Camera sopra un disegno di legge, ora in corso di esame per parte di una Commissione alla quale mi onoro di appartenere. La Commissione, prima che la Camera sospendesse i suoi lavori, dichiarò qui che intendeva di presentare le sue proposte sopra gli altri articoli del disegno di legge ministeriale, appena che la Camera si fosse riunita. E parmi che a questa dichiarazione ci fosse anche il consentimento del Ministero.

Ora per qual ragione gli onorevoli ministri delle finanze e del commercio presero un provvedimento di quella gravità prima che la Commissione avesse riferito sopra l'argomento stesso?

Signori, se non si hanno i debiti riguardi per le prerogative parlamentari, io non so dove si andrà a finire. Eravamo alla vigilia di sospendere i lavori parlamentari per le vacanze natalizie; una Commissione promette di esaminare la questione e riferire appena abbia avuti i dati relativi dal ministro del commercio sugli impieghi diretti per parte delle banche, ed intanto gli onorevoli ministri si affrettano ad emanare un decreto prima che la Camera si riunisca. Ma era proprio urgentissimo questo decreto con effetto retroattivo sino dal primo luglio dell'anno scorso? Io proprio non ho potuto spiegarmi questo provvedimento; talchè avendo letto l'altro giorno, mentre ero in viaggio, questa notizia, telegrafai al giornale che la recava, per esserne assicurato. Tanto io era penetrato dalla gravità della cosa, e tanto era il mio rammarico per questo fatto.

Presidente. Ma, onorevole Nervo, queste sue osservazioni non mi pare che abbiano relazione con la questione che dobbiamo trattare. Io la prego di attenersi all'argomento, (*Benissimo!*) perchè altrimenti sarà impossibile che la Camera proceda nella discussione.

Nervo. Onorevole presidente, io ho fatto queste osservazioni ora, perchè, a mio avviso, si connettono intimamente con la questione finanziaria; imperocchè tutti sanno...

Presidente. Onorevole Nervo, di queste connessioni se ne possono trovare in tutte le questioni; (*Si ride*) ma il divagare sopra altri argomenti non è discutere quello che sta davanti alla Camera. (*Bene!*)

Nervo. Io ho terminato ciò che intendeva di dire alla Camera.

Credo che questa osservazione sia opportuna in questo momento, quando si trattano questioni fi-

nanziarie attinenti certamente coll'articolo 1, che stiamo discutendo; e ne ho fatto menzione perchè, a mio avviso, si tratta di questione così grave, che è bene che la Camera porti su di essa la sua attenzione.

Ora, siccome ci vorranno molti giorni prima che si venga a discutere il bilancio dello Stato, mentre dovremo prendere delle deliberazioni che toccano le finanze, io ho creduto mio dovere di farne cenno, e non vi insisto di più.

Avrei molte considerazioni a fare...

Presidente. Ma scusi, onorevole Nervo, io non potrei permetterle di farle.

Nervo. Ho detto *avrei*, ma non ne faccio più menzione. Mi basta di avere richiamata l'attenzione della Camera sull'argomento, per ottenere dall'onorevole ministro delle finanze gli schiarimenti necessari, dal punto di vista costituzionale, sopra questa materia.

Dunque io conchiudo che la divisione delle ferrovie nazionali continentali in due grandi reti longitudinali non è conveniente nè corrisponde alle esigenze economiche, finanziarie e politiche del paese, per le brevi considerazioni che ho esposte ai miei onorevoli colleghi; poichè vi sono pericoli economici, pericoli politici e pericoli finanziari.

Io desidero che l'onorevole Magliani, colla sua grande competenza, che ha già dimostrata tutte le volte che ha voluto far da sè, senza lasciarsi rimorchiare, e con la quale seppe dare eccellente soluzione a gravi problemi finanziari, desidero che, con la sua competenza, trovi anche il modo di procurare allo Stato quei 200 o 300 milioni, di cui le finanze possono avere bisogno senza subordinarli a delle condizioni, che la discussione generale precedente ha già provato abbastanza essere inaccettabili.

Presidente. Do facoltà di parlare all'onorevole Sanguinetti; e lo prego di limitarsi a parlare della questione che ora si discute, cioè della formazione delle reti, come sono indicate nell'allegato A.

Sanguinetti. Dichiaro che oggi non era preparato a parlare (*Movimenti*) sopra una gravissima questione che si connette colla divisione delle linee. Ma, dappoichè l'onorevole presidente ha dichiarato che si deve risolvere la questione del reparto delle linee fra le due Società, io, quantunque non preparato, debbo prendere a parlare sopra una questione che fu ampiamente trattata fuori di qui e che ha in vario senso agitato le popolazioni di due regioni italiane; intendo alludere alla questione dell'esercizio della linea Chiasso-Milano.

Prima di tutto io domanderò all'onorevole ministro dei lavori pubblici come egli abbia mantenute le promesse formali e solenni, fatte con comunicazioni ufficiali, vale a dire che la linea Chiasso-Milano doveva essere necessariamente attribuita alla Società Mediterranea, perchè a detta di lui il Gottardo entrava nell'orbita d'azione della città di Genova; e gli domando come le promesse fatte alla città di Genova siano conciliabili colla disposizione che troviamo nelle convenzioni che stiamo discutendo, cioè a dire che la linea di Chiasso-Milano è attribuita contemporaneamente alle due Società ferroviarie.

Vorrei poi domandare, in secondo luogo, all'onorevole ministro dei lavori pubblici da qual concetto egli sia stato dominato nel proporre che la linea di cui discorro sia esercitata in comunione dalle due Società continentali.

Vorrei domandargli ancora se sia stato predominato da concetti economici italiani, anzichè da concetti economici stranieri.

E spiego subito la mia domanda.

Signori. Da Zurigo a Genova per Milano corrono 465 chilometri; da Zurigo a Genova per Pino corrono 459 chilometri. Dunque da Zurigo a Genova per Milano abbiamo una maggior distanza di sei chilometri che non per il transito di Pino. Ma questa differenza sarebbe poca cosa.

Vediamo come le due linee si dividano fra le ferrovie italiane e le ferrovie svizzere.

Nel percorso da Zurigo a Genova per Milano le ferrovie svizzere utilizzano 264 chilometri, e le ferrovie italiane 201 chilometri; invece per il transito di Pino le ferrovie svizzere utilizzano 235 chilometri, e le ferrovie italiane 224.

Ora, o signori, questa differenza di utilizzazione delle ferrovie svizzere in confronto delle ferrovie italiane, vi spiega questo fatto che si verifica ogni giorno, cioè a dire che merci destinate o dalla Svizzera a Genova, o da Genova alla Svizzera, anzichè passare per la via di Pino, dove l'Italia avrebbe interesse di vederle passare, passino invece per Milano; e ciò perchè passando per Milano le Società svizzere utilizzano a loro favore un maggior percorso di 29 chilometri.

E questo vi spiega come la *Gottardbahn* abbia saputo in tal modo coordinare le tariffe ferroviarie da costringere le merci a passare per Milano anzichè per Pino.

Ma, signori, vi fu e vi è previdenza nel Governo italiano, a lasciare in tal modo danneggiare i suoi interessi?

Signori, io premetto, prima d'inoltrarmi nella

difficile discussione, una considerazione di indole generale.

Io qui non trovo in contraddizione gli interessi di Genova, di Milano, di Venezia; se io avessi la persuasione che difendendo gli interessi di Genova recherei nocimento agli interessi di Milano e di Venezia, avrei il patriottismo di tacere; ma ho la persuasione, e spero di infonderla in voi, che questa contraddizione di interessi non vi è; dirò di più, ed è che se la Chiasso-Milano, attribuita in servizio comune alle due Società, potesse favorire gli interessi di Venezia, io tacerei ancora, perchè io credo che il Governo ed il Parlamento italiano abbiano altissimi doveri verso la regina delle lagune, la quale, decaduta dal suo antico splendore, è pur meritevole, per la svegliatezza di ingegno dei suoi abitanti, per il suo patriottismo, per il suo passato, di migliori destini. Certo se oggi, in un modo qualunque, fosse possibile rialzare le sorti di quella illustre città, che per tanti secoli seppe tenere così alto e così rispettato il nome italiano, a questo scopo sacrosanto non verrebbero meno i miei sforzi, nè il mio voto.

Ma, ripeto, io spero di dimostrare, che contraddizione di interessi tra Venezia, Genova e Milano, non esiste sulla questione dell'esercizio della linea Chiasso-Milano.

Signori. Io dissi nella discussione generale, e con maggiore competenza ed autorità della mia, lo disse l'onorevole Luzzatti, che intorno ai valichi alpini noi abbiamo avuto molte e grandi disillusioni. Una di queste disillusioni fu appunto il Gottardo.

A me duole oggi, di non poter dare alla questione lo svolgimento che richiederebbe. Questo svolgimento avrei potuto darle, se l'onorevole presidente del Consiglio si fosse compiaciuto di dichiarare se accettava, e per quando, la mia interpellanza, annunciata ieri, perchè là è la sede opportuna per svolgere in tutta la sua ampiezza il grave argomento dei traffici internazionali.

Siccome spero di poter presto svolgerla, così limiterò le mie osservazioni puramente alla questione del Gottardo.

Il Gottardo fu per l'Italia una gran delusione non solo, ma qualche cosa di peggio; perchè fino al giorno d'oggi il Gottardo, anzichè giovare, ha nociuto agli interessi italiani; soggiungerò che in avvenire nuocerà maggiormente se noi non muteremo la politica ferroviaria.

E sapete, signori, perchè? Perchè il valico del Gottardo, mediante il giuoco delle tariffe, ha servito alla Germania per inondarci delle sue merci,

senza che le merci italiane possano affluire sui mercati dell'Europa centrale.

Signori, era stato detto, scritto e creduto da tutti gli uomini di Stato che intorno al Gottardo hanno scritto e discusso, che questo valico avrebbe dovuto più specialmente servire per avviare alle regioni centrali d'Europa tutte le merci, che affluiscono nel bacino Mediterraneo.

Ebbene, è avvenuto l'opposto.

Signori. Pel Gottardo durante il 1883 sono passate per venire in Italia 210,258 tonnellate di merci. Al contrario di merci, o italiane, o di transito dall'Italia verso l'Europa centrale, non ne sono passate che 113,204; appena la metà.

Ecco quindi come per il Gottardo si sia verificata l'ipotesi contraria assolutamente a quella, che da tutti si prevedeva.

Ora come è potuto avvenire questo fenomeno abbastanza strano? Signori, è subito detto: mercè il giuoco insidioso delle tariffe fatto dalle ferrovie tedesche e svizzere: noi questo giuoco non sapemmo o non volemmo usare.

Le merci che ci arrivano specialmente dal Gottardo, sono i carboni ed i ferri. Più tardi ci verranno dal Gottardo anche altre merci, come ad esempio i cereali; come io mi riservo di spiegare in altra circostanza.

E difatti al giorno d'oggi sono diminuite le importazioni dai porti del Mediterraneo dei carboni e dei ferri inglesi, perchè per il valico del Gottardo ci arrivano i carboni ed i ferri tedeschi.

E se queste merci ci arrivano dal Gottardo a prezzi più equi, voi mi direte che non è un male. Ma se ciò sarebbe vero da un ristretto punto di vista, non è più vero da un punto di vista più elevato, come spiegherò in appresso.

Ma tutto ciò, che ha da fare, mi direte voi, colla questione dell'esercizio della linea Chiasso-Milano? Che importa che l'esercizio della linea sia fatto in comunione dalle due Società, anzichè dall'una o dall'altra? Ecco qua, o signori: se i due accessi al Gottardo non sono nelle mani di una sola Società, evidentemente al giuoco delle tariffe delle ferrovie svizzere e tedesche non si può da parte nostra contrapporre, come mezzo di difesa, un giuoco identico. Difficilmente, quando l'esercizio sia affidato a due Società, possono combinarsi accordi, perchè sono diversi gli interessi, diversi gli scopi a cui esse devono tendere.

Premesse queste osservazioni, vediamo se realmente la città di Venezia abbia convenienza che la linea Chiasso-Milano sia data all'Adriatica, anzichè alla Mediterranea.

La concorrenza germanica si aggira special-

mente, per ora, sui ferri e sui carboni; e quindi non minaccia solamente gli interessi dei porti del Mediterraneo, ma eziandio i porti di Venezia e dell'Adriatico. Se alla Germania riuscirà di scacciare dall'Italia i carboni ed i ferri inglesi, evidentemente non solo Genova, ma ancora Venezia ed Ancona e gli altri porti dell'Adriatico, perderanno il movimento che loro deriva da queste merci.

Onorevole Genala, sa Ella che cosa significherebbe questa perdita? Un ultimo e mortale colpo alla marina italiana. E mentre voi da una parte cercate di aiutare questa grande malata che ormai è entrata in agonia, dall'altra parte coi vostri sistemi ferroviari date a lei l'ultimo tracollo.

Senza diffondermi di più in questa questione che a me importava per adesso soltanto di accennare, perchè, ripeto, dovrò trattarla più ampiamente e più profondamente di quello che non possa far oggi, nello svolgimento della mia interpellanza (la quale, se non venisse accettata io sarò costretto a svolgere sull'articolo 44 del contratto, e ne avverto fin d'ora il Ministero) senza diffondermi, dico, in altre considerazioni, io mi limito a proporre in modo formale che la linea Milano-Chiasso sia affidata in esclusivo esercizio alla Società Mediterranea. E quindi propongo che nella tabella annessa all'allegato A sia soppresso l'inciso che si legge nella colonna delle osservazioni.

Presidente. L'onorevole Sanguinetti fa proposta formale che al paragrafo primo dell'articolo primo sia fatta la seguente aggiunta: che all'allegato A, là ove si parla della linea Milano-Chiasso sia soppressa l'osservazione che determina che questa linea è comune con la rete Adriatica.

L'onorevole Baccarini ha facoltà di parlare.

Baccarini. Siccome ho sentito l'onorevole presidente della Camera dichiarare che la mia proposta di ieri era conveniente, e di ciò lo ringrazio, e che egli in certo modo l'estende anche agli allegati comprendenti le linee che fanno parte delle diverse reti, non avendo io nessuna volontà di far perdere del tempo alla Camera quando capiteranno di volta in volta gli allegati stessi, mi permetto di fare adesso alcune osservazioni.

Queste osservazioni le dirigo all'onorevole ministro dei lavori pubblici, perchè possa aver tempo di esaminare se siano giuste, e se sia il caso di fare delle correzioni, che sarebbero più di forma che di sostanza.

A me pare che negli allegati che stabiliscono la

composizione delle varie reti non siano comprese tutte le linee, che sono comprese nella legge del 1879 e nelle tabelle del bilancio.

Per non stare a fare un'indagine minuta, avverto, a modo d'esempio, che nella rete Adriatica non è notata, o almeno per quanto l'abbia cercata mi è sfuggita, la linea da Spinazzola a Barletta.

È una linea di quarta categoria, che è inserita nella tabella del bilancio, e che non trovo annotata fra le linee assegnate alle Società, mentre ne fanno parte le linee di tutte le categorie quando sono state iscritte per essere costruite dallo Stato col concorso delle provincie. Non può essere che una dimenticanza.

Trattandosi di una legge così importante, mi pare che sia bene che le tabelle comprendano tutte quante le linee.

Un'altra osservazione la faccio all'allegato della rete Mediterranea e riguarda la linea Ponte Galera-Fiumicino. Questa linea era di proprietà di una Società, che stava per fallire, e nel disegno ministeriale compariva come di proprietà dello Stato; ma adesso comparisce come di proprietà privata.

Io vorrei sapere se sia o non sia di proprietà dello Stato, come credo che sia, salvo l'approvazione per legge della convenzione che è stata fatta per l'acquisto.

Non vedo perchè il Governo, dal momento che la vuole includere in una rete, e fa bene perchè non deve farsi altrimenti, non la qualifichi come è realmente, vale a dire di proprietà dello Stato. Faccio anche osservare a questo proposito che sarà, o almeno parmi, una questione di forma anche l'approvazione del relativo contratto; chè quando io uscii dal Ministero l'accordo era quasi completo per l'acquisto. E siccome credo che sarà stato stipulato dopo, almeno secondo ciò che mi fu riferito da una delle parti interessate, mi parrebbe che fosse conveniente di farlo approvare addirittura per poter qui indicare la linea, come è, di proprietà dello Stato.

Un'altra osservazione, e questa molto più importante, riguarda la rete veneta.

Della rete veneta, che era di proprietà delle provincie di Vicenza, Treviso, Padova, e che è di 140 chilometri, non si fa, o almeno a me non pare che si faccia, la minima parola nelle convenzioni, e specialmente in quella dell'Adriatica, fra le cui linee dovrebbe fin d'ora essere compresa, almeno potenzialmente.

A me pare quindi che non sia possibile non considerare affatto questa rete veneta. Che cosa accadrà di questa rete fra dieci anni, quando

scade il contratto coll'attuale esercente? Non facendone parola nell'allegato, che si approverà con questa legge, probabilmente la Società vorrà applicare il contratto di affitto delle nuove linee, o almeno fare un contratto nuovo.

Ora, io osservo che le linee della rete veneta sono esercitate al 62 per cento circa e che, non comprendendola fin d'ora nella rete Adriatica, finiremo poi per doverla fare esercitare al 98 per cento. Per conseguenza, pregherei l'egregio ministro di dirmi se io abbia preso equivoco; e se no, che si riserbi almeno la facoltà di poterle includere, a suo tempo, nella rete adriatica a meno che non abbia certezza di continuare il contratto speciale alle odierne condizioni che sono meno costose del contratto che discutiamo.

Finirò ora queste osservazioni perchè il ministro abbia, durante la discussione, il tempo di dare qualche spiegazione e schiarimento, o d'introdurre qualche modificazione o aggiunta che io confido vorrà riconoscere come opportuna.

Un'altra considerazione riguarda il transito, il tragitto da Reggio Calabria a Messina.

Una delle due Società Mediterranea o Sicula, ha obbligo, secondo questo contratto, di provvedere alla continuità del transito, mediante battelli a vapore, tra Reggio di Calabria e Messina, e sta benissimo; non può essere diversamente. Ma anche qui si dimentica, che la Società Florio-Rubattino che provvede a quel tragitto durerà ancora 8 o 9 anni, e che noi, quindi, ci troveremo con due Società: una che ha diritto di seguire nell'esercizio per 8 o 9 anni; l'altra che ha l'obbligo di fare lo stesso servizio. Lo faranno in due? È stato intendimento del Governo di duplicare questi servizi? Non credo. Se, dunque, è stato intendimento di farne un solo, mettiamo almeno le cose in maniera, che non ci tocchi a pagare per riscattare quello che è già in vigore e che ci costa 100 mila lire all'anno.

Non vorrei che una delle due Società finisse per accampare dei diritti, dicendo: se volete che io finisca, datemi un compenso; o che l'altra dicesse: io ho interesse di far questo servizio e di non lasciarlo fare ad altri; l'obbligo di farlo è mio, e voglio farlo.

Queste sono le considerazioni che sottopongo all'onorevole ministro; e, se egli crede che abbiano un valore, ne tenga conto; diversamente, avrò fatto almeno il mio dovere.

Genala, ministro dei lavori pubblici. Chiedo di parlare.

Presidente. L'onorevole ministro ha facoltà di parlare.

Genala, ministro dei lavori pubblici. Posso dare anche immediatamente gli schiarimenti chiesti dall'onorevole Baccarini.

La linea Spinazzola-Barletta, che è di 4ª categoria, non venne compresa nell'allegato A, perchè queste strade: o sono concesse all'industria privata e non possono perciò far parte della rete se non quando i concessionari lo domandino; oppure non sono concesse, perchè gli enti interessati chiedono che lo stato le costruisca e le eserciti, e allora si possono comprendere nella rete solamente quando ci siano gli elementi tecnici che devono servire di base al governo per decidere della loro costruzione. — Talune infatti di cui si avevano i tracciati (e son poche) vi sono state già comprese. La linea Spinazzola-Barletta non vi fu compresa, perchè manca ancora il progetto, nè è stato per anco definitivamente costituito il consorzio. Ma ciò non le nuoce minimamente, giacchè l'articolo 3 del capitolato fa obbligo alla Società di esercitare tutte le linee collegate alla sua rete, siano o non siano proprietà dello Stato, in qualunque tempo, e per tutta la durata del contratto, a richiesta del Governo. Basta, dunque, che il Governo chieda alla Società di esercitare una linea, e la Società è obbligata ad esercitarla, secondo le condizioni del presente contratto e capitolato.

La linea Ponte Galera-Fiumicino, figura nell'elenco delle linee, allegato al disegno di legge del Governo, ma staccata dalle linee di proprietà dello Stato. Non le sono state messe di contro le parole di *proprietà privata*, perchè l'onorevole Baccarini aveva già conchiuso il riscatto di questa linea; e mancava solo la firma dell'atto.

Il suo successore ha firmato l'atto, e lo avrebbe senz'altro sottoposto all'approvazione della Camera fino dal giugno passato se avesse avuto speranza che il disegno di legge ora in discussione — il quale mira a dare un nuovo assetto a tutte le ferrovie del regno — si fosse potuto discutere nel luglio successivo. Ma questa speranza non c'era; e siccome nel frattempo l'indugio non recava nessun danno, perchè la linea poteva continuare a essere esercitata come prima dalla amministrazione delle ferrovie Romane, così non c'era necessità di sollecitare l'approvazione del riscatto. Intanto però benchè il progetto di legge relativo sia già pronto per la presentazione, pure non essendo stato per anco presentato non che approvato dal Parlamento, la linea Fiumicino-Ponte Galera non può figurare come proprietà dello Stato. Ed ecco la ragione per cui è stata lasciata *fra co*

lor che son sospesi, senza una qualificazione precisa.

La Commissione invece ha creduto che conveniva dichiarare che non era proprietà dello Stato; e siccome questa è la verità, il Governo non ebbe alcuna difficoltà a fare questa dichiarazione: la quale, ripeto, non ha nessun valore pratico per ciò che riguarda le convenzioni attuali, atteso che la Società Mediterranea — dentro la cui rete si trova questa strada — deve esercitarla alle condizioni generali del capitolato, sia che essa appartenga allo Stato oppure alla Società; la quale del resto non è fallita, ma si trova in stato di fallimento, benchè non dichiarato.

La rete interprovinciale veneta, quantunque sia stata riscattata, non fu compresa nella rete Adriatica, perchè il riscatto ha avuto bensì per effetto di trasferire nello Stato il debito annuale che le provincie avevano, ma ha rispettato l'esercizio, che è affidato alla Società veneta; e questo esercizio durerà parecchi anni ancora.

Valeva la pena di regolare fino da ora con patti speciali l'esercizio di questa linea, per il giorno in cui cessasse quello affidato alla Società veneta?

Un patto generale che obbliga la Società ad assumere l'esercizio di qualsiasi linea, c'è già nei contratti e nei capitolati; dunque basterà valersi di quello quando sarà tempo di farlo.

Ma non è però detto che il Governo si varrà di quel patto di esercizio delle linee secondarie, che accorda alla Società 3000 lire il chilometro, più la metà del prodotto lordo. Quando, invece di rinnovare il contratto colla Società veneta, si volesse affidare all'Adriatica l'esercizio di questa piccola rete, allora si vedrà quale ne sia il prodotto e si determinerà se essa debba senza altro andare a far parte, come io credo, della rete principale, o essere assegnata alla rete secondaria, oppure esercitata con altri patti.

Siccome la questione non potrà essere risolta che fra 10 od 11 anni, così a questa bisogna avanza tempo a pensarci.

Infine l'onorevole Baccarini ha chiamato l'attenzione del Governo sopra il servizio dello stretto di Messina.

È vero: noi abbiamo imposto l'obbligo non soltanto alla Società Mediterranea ma anche alla Società Sicula di fare il servizio dello stretto che per vari anni ancora è concesso alla Società di navigazione. Di guisa che l'obiezione dell'onorevole Baccarini avrebbe potuto avere una estensione anche maggiore di quella che egli non le abbia dato; giacchè, se gli esercenti dello stretto possono essere due, come egli ha detto, nulla gli

vietava di dire che possono diventare anche tre. Ma a questa conseguenza non si andrebbe mai perchè l'articolo è così concepito:

“ La Società dovrà assicurare a richiesta del Governo il servizio cumulativo tra la rete Sicula e la rete Mediterranea a traverso lo stretto di Messina. „ E l'intendimento nostro è stato questo: di considerare, lo stretto di Messina come una continuazione della rete ferroviaria, e di affidare l'esercizio del tragitto non più alla Società di navigazione — la quale ha principalmente interesse di incamminare le merci della Sicilia per la via del mare piuttosto che per la ferrovia — ma sì a quella delle due Società che più avesse interesse ad attirare il traffico sulla rete propria. Ora ne ha più la Mediterranea o la Sicula?

Nel dubbio, l'obbligo fu imposto ad entrambe; ed il Governo sceglierà fra l'una e fra l'altra a suo tempo. È mia opinione però, e la esprimo fin da ora, che sarebbe più conveniente di affidare l'esercizio dello stretto alla Mediterranea. Ma anche qui siamo in una condizione analoga a quella delle ferrovie Venete: il contratto attuale con la Società di navigazione durerà ancora per vari anni. Se non che non è impossibile e forse non sarà neppure difficile di sciogliere questo contratto ch'è stato fatto nel 1877 e di modificarlo in guisa da affidare in un tempo più o meno lontano ad una delle due Società ferroviarie il servizio cumulativo per lo stretto di Messina.

Presidente. Pregherei la Commissione di esprimere il suo avviso sulla proposta dell'onorevole Sanguinetti.

Maurogò nato. Chiedo di parlare.

Presidente. Su questa questione.

Maurogò nato. Sissignore.

Presidente. Parli pure. (*Segni di attenzione*)

Maurogò nato. Io non avrei mai supposto che oggi si sarebbe presentata alla Camera la questione della linea Milano-Chiasso. Io aveva proposto un emendamento all'articolo 18 del contratto con la Mediterranea, limitando la mia domanda a questo: che l'esercizio della linea Milano-Chiasso fosse affidato alla Società Adriatica, o per lo meno fosse comune alle due reti.

Presidente. Sarebbe l'opposto di quello che propone l'onorevole Sanguinetti.

Maurogò nato. Precisamente. E perciò mi pare il caso di dire qualche cosa su questo argomento. (*Interruzioni*)

So bene che non era questo il momento e perciò mi sorprende di vedermi costretto a prendere oggi a parlare.

L'onorevole Sanguinetti propone che la distri-

buzione delle reti sia fatta in modo che la linea Milano-Chiasso, lungi dall'essere una linea comune, sia accordata esclusivamente alla Società Mediterranea; mi pare quindi che io sia autorizzato a rispondere poche cose all'onorevole Sanguinetti, sebbene non abbia io qui con me le note e i documenti relativi.

Presidente. Parli, parli.

Maurogonato. Anzitutto mi compiaccio che l'onorevole Sanguinetti abbia dichiarato che non avrebbe mai preso a parlare se colla sua proposta avesse dovuto nuocere in qualche modo a Venezia. Altrettanto dico io pure; se la risoluzione di dare l'esercizio di questa linea all'Adriatica o di renderlo almeno comune alle due reti, dovesse nuocere a Genova, io tacerei.

Effettivamente non v'ha alcuna opposizione di interessi tra Genova e Venezia; la loro sfera di attività è affatto diversa; rivale di Genova è Marsiglia, come rivale di Venezia è Trieste; dunque nessuna collisione d'interessi fra i due porti. In un solo caso vi potrebbe essere opposizione d'interessi, se cioè Venezia domandasse e il Parlamento concedesse, che i 114 chilometri di differenza, che c'è nella distanza da Genova al Gottardo in confronto a quella da Venezia al Gottardo, fossero eliminati in modo che la Venezia avesse a guadagnare 114 chilometri di percorrenza.

Ma Venezia non ha mai domandato questo, nè io saprei appoggiare questa domanda, imperocchè non sarebbe cosa nè utile, nè giusta; non giusta perchè i diritti della geografia debbono essere rispettati; non utile perchè un'analoga domanda potrebbero fare e Genova e Ancona e Livorno, come qualunque altro porto per la linea della Pontebba o per la linea del Brennero.

Ma non vi fu da parte di Venezia alcuna domanda di questo genere.

La Commissione che doveva riferire sulla legge proposta il 18 gennaio 1883 dall'onorevole Baccarini, non ricevette mai alcuna petizione di Venezia in questo senso.

Solamente negli ultimissimi tempi una memoria della Camera di commercio di Venezia, faceva questa domanda; ma in qual senso? Nel senso di un corrispettivo alle tariffe marittime, tanto disuguali, che sono in vigore attualmente e chesi propongono all'approvazione del Governo per le linee percorse dalla Società Florio-Rubattino. La Camera di commercio di Venezia diceva: le linee di navigazione sono la continuazione delle strade ferrate. Se voi volete rispettare le distanze delle ferrovie, rispettatele anche per le linee di

navigazione. Ora nelle tariffe della Società Florio-Rubattino vi sono tali enormità, per cui Venezia paga molto più di quanto paga Genova per distanze molto minori. Perciò Venezia diceva: se voi non volete correggere queste enormità nelle tariffe marittime, concedetemi un corrispettivo analogo nelle tariffe ferroviarie; il che significa: fatemi giustizia per le linee di navigazione, ed io non pretenderò nulla di più quanto alle linee ferroviarie.

Io non mancai di reclamare colla maggiore energia, affinchè per queste tariffe sia provveduto senza ritardo.

L'onorevole Genala mi ha gentilmente risposto che avrebbe fatta un'inchiesta ed esaminata colla massima cura tale questione, di cui riconosceva l'importanza. L'onorevole Grimaldi poi, che mi duole non veder presente perchè indisposto, ma che spero sia omai convalescente, mi rispondeva che avrebbe iscritta la questione all'ordine del giorno del Consiglio superiore di commercio. Io non ho ora l'onore di far parte di quel Consiglio, ma so che fu trattata, e non dubito che verrà sollecitamente risolta secondo giustizia.

Adunque, premesso questo, io non esito a dichiarare che a parer mio la linea Milano-Chiasso dovrebbe, secondo giustizia, appartenere alla Società Adriatica. Basta prendere in mano una carta geografica e vedere le due lunghissime linee che convergono tutte verso Bellinzona, per concludere che l'una dovrebbe naturalmente appartenere alla rete Mediterranea e l'altra all'Adriatica. Nessuna ragione si può opporre a questo concetto, perchè Genova è già servita molto bene dalla linea Novara-Pino, che è più facile e più breve; e si noti che con tutti gli accorgimenti proposti dall'onorevole ministro per togliere gl'inconvenienti del servizio cumulativo, Genova poteva sempre profittare pienamente anche della linea Milano-Chiasso.

Nella Commissione sul disegno di legge Baccarini noi esaminammo lungamente la presente questione, e fu deliberato all'unanimità che la linea Milano-Chiasso dovesse appartenere alla Società Adriatica.

La questione non è molto grave sotto il punto di vista del transito, che attualmente ha minore importanza.

Una volta, quando arrivavano i bastimenti nei porti, vi si fermavano lungamente, avevano piccola portata; un bastimento che avesse caricato 3 o 4 mila quintali, era già una gran nave. Adesso giungono vapori che portano perfino 20 mila quintali, vanno direttamente alla stazione

marittima, scaricano, e dopo poche ore, dopo un giorno, o due al più, ripartono; si vede il fumo della locomotiva, il battello a vapore ben presto si allontana, ed il paese quasi non se ne accorge. Non ci è movimento di facchinaggio, nè di barche, e perciò il vantaggio del porto è molto minore.

Il profitto massimo che ci aspettiamo dalla linea del Gottardo consiste nella esportazione dei prodotti nostri. Non ho qui con me le note, ma è cosa che ci conforta grandemente il vedere la quantità enorme di prodotti, che noi esportiamo, prodotti del suolo, che abbiamo tanto bisogno di utilizzare. Solamente dalle uova, pare perfino impossibile, si ricavano da 36 a 40 milioni all'anno di valore; e ci sono i pesci freschi, l'uva, il vino, gli erbaggi, il pollame, gli animali bovini, gli agrumi e tanti prodotti che hanno bisogno di un sollecito trasporto, e di non essere in qualsiasi modo inceppati nel loro movimento. Infatti la perdita di uno o due giorni potrebbe bastare perchè la merce si guastasse, e non avesse più alcun valore.

Noi abbiamo domandato allora perchè il Ministero insistesse su una proposta così contraria alla geografia e alla giustizia distributiva. L'onorevole Genala diceva che non saprebbe dare una grande importanza a questa questione in confronto a quella tanto ponderosa che dobbiamo risolvere col presente disegno di legge, ma finalmente concludeva, che aveva avuto particolarmente in mira di allontanarsi il meno possibile dalle proposte dell'onorevole Baccarini, il quale pure concedeva la linea Milano-Chiasso alla Società Mediterranea.

L'onorevole Baccarini è uomo che certamente per favorire il suo collegio non farebbe una proposta contraria all'interesse generale; però è certo che egli non aveva inteso di fare una proposta assoluta, ma intendeva di lasciare che la Camera giudicasse liberamente sui vari criteri che le erano sottoposti.

La provincia ed il comune di Ravenna hanno chiesto che sia modificata la legge nel senso che la linea Milano-Chiasso passi all'Adriatica; anzi io ho avuto il piacere di presentare al ministro Genala il sindaco di quella città, che venne a Roma appositamente per perorare questa causa. Si è detto che l'onorevole Baccarini ha seguito l'esempio dell'onorevole Depretis, il quale aveva proposto appunto quella suddivisione delle linee nel suo disegno di legge del 1877, per cui l'onorevole Baccarini preferì anch'esso di allontanarsi il meno possibile dalle idee del presidente del Consiglio. L'onorevole Depretis ha buone spalle e può sop-

portare anche questa osservazione, ma il fatto è che l'onorevole Depretis nel 1877 non poteva presentare una diversa proposta per una ragione semplicissima, per la ragione, cioè, che non esisteva allora la linea Milano-Chiasso. In quell'epoca si credeva tanto poco alla possibilità del traforo del monte Ceneri, che Milano si sobbarcò a spendere 10 o 12 milioni per costruire la linea Gallarate-Laveno. Non si può dunque incolpare l'onorevole Depretis di quest'ingiusta divisione degli sbocchi alpini. Nessuno poi dirà che Genova ha acquistato un diritto ad ambedue gli sbocchi, perchè pel traforo del Gottardo ha contribuito con una certa somma.

Prima di tutto questa non sarebbe una buona ragione per commettere un'ingiustizia a danno dell'Adriatico; in secondo luogo perchè molto giustamente e molto abilmente Genova è riuscita a pagare ben poco. Infatti, coll'ultima convenzione che abbiamo approvato e che io ho votato di gran cuore, da sei milioni la somma, tenuto conto del periodo al pagamento senza interessi, fu ridotta a poco più di tre; inoltre si sono comperati a caro prezzo alcuni stabili dal Comune, si sono accordate lunghe more al pagamento di un mutuo, che sarebbe contratto colla Cassa di depositi e prestiti ad un interesse eccezionalmente basso, e si spende moltissimo nei lavori di quel porto. Perciò questa eccezione non è accampata in alcun modo dai genovesi, e mi credo autorizzato a non tenerne conto neppure io, purchè nessuno ne parla.

In fatto adunque non vi sarebbe alcuna ragione sufficiente e logica per respingere quella divisione che è tanto naturale e risulterebbe così evidente a giudizio di tutti gli imparziali.

Il fatto si è che tutta la spiaggia dell'Adriatico si è commossa quando vide proposta questa divisione delle reti, e condannata la rete Adriatica al servizio cumulativo sulla linea Milano-Chiasso; si riconobbe che sarebbe stato grandissimo il pericolo per l'esportazione dei prodotti, la quale è per noi della massima importanza, essendo anzi lo scopo principale, al quale dobbiamo mirare.

L'onorevole Sanguinetti parlava del transito dei carboni e del ferro, ed io ho visto qualche memoria di autorevoli genovesi, i quali temono che l'apertura del Gottardo nuoca al movimento marittimo per la minore importazione del carbone e del ferro inglese, e in questo caso ne risentirà un danno, benchè in minori proporzioni, anche a Venezia, ma io qui non parlo per Venezia soltanto, bensì per tutta la costa dell'Adriatico.

Quando pensiamo che alla voce del sindaco d'

Venezia hanno risposto 25 deputazioni provinciali, 30 Camere di commercio e 166 comuni, mi par proprio che valga la pena di tener conto del voto autorevole di mezza Italia.

Poichè non sono solamente le rappresentanze del Veneto, ma bensì le deputazioni provinciali di Aquila, di Ancona, di Bari, di Campobasso, di Chieti, di Cremona, di Foggia, di Milano, di Padova, di Pesaro Urbino, di Ravenna, di Rovigo, di Sondrio, di Teramo ed altre, e non vi parlo dei comuni, bensì ripeto, che trenta Camere di commercio pure di tutte le parti dell'Italia Adriatica, hanno fatto la medesima istanza.

Come vorremo noi non tener alcun conto di queste manifestazioni così vive, così unanimi che non sono certo ispirate da altro motivo che non sia quello dell'interesse evidente di quelle provincie?

Adunque nella nostra Commissione avevamo deciso unanimemente che questa linea dovesse passare alla Società Adriatica.

La relazione non fu presentata alla Camera, perchè l'onorevole Grimaldi relatore, è nell'intervallo diventato ministro; io però possedo una bozza di stampa della relazione medesima corretta da lui e che mi è molto cara, perchè prova come quell'egregio uomo, cittadino di Catanzaro, tenesse conto degli interessi delle provincie Adriatiche, e rendesse loro giustizia.

Ebbene, in quella relazione l'onorevole Grimaldi dimostra la giustizia della nostra deliberazione nel modo più stringente, più completo e più evidente, per cui se fosse stata presentata alla Camera e letta dai deputati, credo che avrebbe esercitato una grande influenza sul nostro voto. Però quando abbiamo visto con grandissimo piacere l'onorevole Grimaldi chiamato a far parte del Ministero, pensando, che spettava anche a lui di firmare queste Convenzioni, abbiamo detto: la nostra causa è vinta!

Quando il relatore, appoggiato da una Commissione unanime, entra nel Ministero, è certo che per coerenza, per convinzione, per un cortese riguardo ai suoi colleghi egli va a sostenere le medesime idee; il portafogli non è una opinione!... Però io sono abbastanza discreto e ragionevole per convenire, che il nostro collega Grimaldi non poteva sentirsi obbligato a fare di questo argomento, che non era di primaria importanza, una questione di portafogli; credo anzi che si debba a lui in gran parte quella transazione, che ha consistito nel dichiarare la linea comune alle due reti, e di questo suo procedimento gli sono gratissimo, convinto che non avrebbe potuto ottenere di più.

Tale soluzione non poteva essere molto gradita

a noi, perchè fra i due comproprietari è probabile che sorgano delle difficoltà; ma, ad ogni modo, era un miglioramento in confronto del primitivo progetto.

Noi eravamo dunque allora in qualche modo rassicurati, perchè avevamo i telegrammi dei ministri, che ci annunciavano questa transazione. Fra gli altri, ne ho avuto uno io dall'onorevole Grimaldi, che diceva: "linea Milano-Chiasso *interamente comune*; Venezia inoltre avrà una più breve linea di accesso mediante la Lecco-Como, compresa nella rete Adriatica."

L'onorevole Genala, nello stesso giorno, telegrafava a me e al sindaco di Venezia con le stesse parole, per cui si comprese che si erano messi d'accordo; di maniera che eravamo, non dirò contenti, ma in qualche modo rassegnati a questa soluzione. Se non che improvvisamente ci giunge la notizia che la rete era bensì comune, ma che la direzione dell'esercizio era conceduta alla rete Mediterranea. L'impressione prodotta da questo annuncio ci riuscì, lo confesso, assai dolorosa, e ne fummo molto amareggiati, perchè, per noi, la direzione dell'esercizio è l'argomento principale, anzi, è tutto, e perciò l'agitazione si fece più viva.

Noi volevamo che l'Adriatica avesse almeno la direzione dell'esercizio, per eliminare tutti gli impedimenti, e tutte le questioni e tutti gli attriti che si ripeterebbero assai di frequente pella collisione degli interessi.

La Commissione attuale ha esaminata la questione, e benchè in piccola maggioranza non abbia voluto risolverla interamente a favor nostro, pure aveva cercato di proporre un modo, affinchè fossero meno facili gli attriti e meno sensibili i danni.

L'onorevole Giolitti infatti aveva presentato un emendamento, col quale proponeva che ci fosse un ispettore governativo sul luogo, il quale avesse facoltà di regolare il servizio e il movimento, e di ordinare ai capi stazione quello che dovessero fare per impedire che i treni dell'Adriatica avessero a soffrire ritardi e che fossero violate le prescrizioni dei contratti.

Era molto poco, ma pure era sempre qualche cosa! Il Ministero non si era opposto a questo emendamento, quando sul più bello si vede pubblicata la relazione, nella quale anche questo emendamento sparisce e resta solamente la proposta di un ispettore, il quale non avrebbe alcuna autorità esecutiva.

Ora noi sappiamo che cosa può essere un semplice ispettore di fronte ad una grande Società.

Esso non ha alcuna importanza effettiva; nei casi più gravi farà rapporto al Ministero; dopo

qualche tempo il Ministero si occuperà della faccenda; la Società risponderà che era ingombra la strada, che non aveva macchine sufficienti per trasportare i carri dell'Adriatica e via dicendo. Quando non vi sia un ispettore che possa comandare e dare ordini, che devano essere eseguiti immediatamente senza eccezioni, salvo reclamo di chi si credesse lesa, è tutt'uno, come lasciare la direzione assoluta della linea alla Mediterranea. E non è certamente il Ministero che ha respinto quest'ordine del giorno Giolitti!

Non ci sarebbe stata nessuna ragione perchè non lo avesse accettato, ma il fatto è che l'emendamento Giolitti venne modificato, e non se ne parlò più; resterebbe sulla linea un semplice ispettore, il quale non altro diritto avrebbe che quello di fare dei rapporti.

Ora non è possibile che tali conclusioni sieno approvate. Dai processi verbali della Commissione risulta che l'onorevole Genala accettò l'idea di un ispettore, che sorveglierebbe efficacemente il movimento. Egli rispondeva all'onorevole Maffi che approvava questa aggiunta.

Ora, noi dobbiamo concludere da questo complesso di fatti, che la Mediterranea ha un grande interesse di avere ad ogni costo questo esercizio a sua disposizione; e noi, lo confesso, non possiamo avere troppa fiducia in questa Società, appunto perchè vediamo che vi insiste soverchiamente.

Questa fermezza nel volere ad ogni costo la direzione esclusiva di questa linea ci mette in sospetto, tanto più che io ricordo con rammarico, come allorquando si cominciò a parlare di questo argomento comparve in un autorevole giornale di Roma un articolo scritto evidentemente da penna Mediterranea, nel quale gli interessi di Venezia erano trattati con ben poca simpatia.

Ma il suddetto autorevole giornale si è affrettato a rispondere per conto suo, trattando la questione con intelligenza ed equità.

Noi sappiamo che nella Società Mediterranea, per quanto sia rappresentata in Italia da uomini rispettabilissimi, ci sarà molto probabilmente un elemento straniero influente, mentre invece la Società Adriatica ha i suoi azionisti e i suoi interessi essenzialmente in Italia. Egli è appunto per questi motivi che io non potrei mai consentire col l'onorevole Sanguinetti che la linea Milano-Chiasso passi alla Società Mediterranea.

Io mi limito a dire agli onorevoli Genala e Grimaldi: poichè voi ci avete dichiarato che la linea Milano-Chiasso sarà *interamente comune*, fate in modo che sia *interamente comune*; ma se voi date

la direzione dell'esercizio alla Mediterranea, dove sta *l'interamente comune*?

Io spero di avere l'appoggio non solamente del Ministero, ma anche di tutti i Deputati di quelle provincie che hanno dato la loro adesione alla proposta del sindaco di Venezia. Quanto a me protesto contro la proposta dell'onorevole Sanguinetti e mi riservo, quando verrà in discussione l'articolo 18 del contratto colla Mediterranea, di sostenere un emendamento, secondo il quale l'esercizio di quella linea deva spettare all'Adriatica, o per lo meno debba essere comune alle due reti, come comune è la linea.

Presidente. Dunque l'onorevole Maurogò nato è contrario alla proposta dell'onorevole Sanguinetti; non fa per ora alcuna controproposta, ma si riserva però di farne una intorno alla direzione dell'esercizio della linea Milano-Chiasso. Onde ora do facoltà di parlare all'onorevole Baccarini.

Baccarini. Ho chiesto di parlare per fare ancora alcune raccomandazioni all'onorevole ministro dei lavori pubblici. Poichè veggo tirare in mezzo una questione gravissima, come è quella della destinazione della linea Milano-Chiasso, debbo dichiarare che non mi pare, per nessun verso, che la proposta dell'onorevole presidente, riguardante gli allegati costituenti le reti, possa interpretarsi così largamente da complicarla con questioni di un ordine molto diverso e per sè stesse molto importanti. Questa è una di quelle. L'articolo 18 stabilisce precisamente le condizioni dell'esercizio comune del tratto di linea Milano-Chiasso. Ora è mai possibile che sotto forma di discutere se questa linea debba far parte di una rete o di un'altra, ciascuno voglia disinteressarsi dal vedere se le condizioni di esercizio, alle quali si sottopone, sieno le più opportune? All'articolo 18 mi riservo pertanto discutere, non se la linea debba far parte dell'una o dell'altra rete, questo se lo vedano i maggiori interessati...

Presidente. Siamo d'accordo, onorevole Baccarini.

Baccarini... ma per sapere se le funzioni dell'ispettorato per togliere gli attriti possibili fra le due Società sieno sufficienti e convenientemente regolate.

Presidente. Onorevole Baccarini, le ripeto che siamo d'accordo. Qui si tratta di risolvere la questione di massima, se cioè la Milano-Chiasso debba essere affidata per l'esercizio ad una rete o all'altra. Quanto alle modalità dell'esercizio, ossia alle prescrizioni dell'articolo 18 esse rimangono perfettamente intatte e impregiudicate.

Baccarini. L'altra osservazione ch'io voleva sot-

toporre all'onorevole ministro dei lavori pubblici è semplicemente questa. Ho udito con sorpresa, ma gradita sorpresa, che la linea Spinazzola-Barletta è stata concessa... (*Interruzioni vicino all'otore*) ...ma se ho male inteso, allora rivive il ricordo, che nell'ultimo o nel penultimo bilancio era inclusa come linea da costruirsi dallo Stato, e in questo caso non vedo perchè non debba essere iscritta fra quelle che fanno parte della rete Adriatica, come vi sono state iscritte tutte le altre.

E quello che io dico della linea Spinazzola-Barletta lo dico di altre, che potessero trovarsi nello stesso caso.

Del resto non si tratta che di una nominale iscrizione, perchè per l'esercizio, non essendo costruita, è provveduto con le disposizioni della legge alle condizioni delle altre.

Quanto alla linea di Fiumicino credo che non sia bene lasciarla figurare in questo elenco come linea di Società privata, dal momento che è stata comprata, e credo anche pagata. (*Segni negativi del ministro dei lavori pubblici*).

In parte credo di sì; non so se il ministro delle finanze possa o voglia dirlo; ma ad ogni modo comprata è certamente. Io credo che se il ministro presentasse il progetto di contratto giacchè è stipulato, sarebbe questione della formalità di farlo approvare, e così la linea figurerebbe, come è, di proprietà dello Stato.

Non è mai bene che la casa mia figuri come casa altrui quando l'ho comprata e in parte forse pagata.

Ciò che non mi pare assolutamente giusto nella risposta dell'onorevole ministro è quanto riguarda la rete Veneta. Questa rete, se il ministro vorrà considerare bene la cosa, non potrà a meno di introdurla nell'elenco della rete Adriatica, perchè essa preesisteva in esercizio al 1882 e quindi, qualunque sia il suo reddito, ha diritto di far parte della rete. Il fondamento del contratto è questo: le linee che erano in esercizio nel 1882, qualunque fosse il loro reddito, entrano nella rete; ed altresì vi entrano col compenso pattuito nella percentuale quelle che sonosi aperte all'esercizio dal primo gennaio al 31 dicembre 1883.

È evidente che se noi non avremo fino da ora il diritto, non di dare ad esercitare questa rete, come dice il ministro, a' termini dell'articolo, che dà obbligo alle Società di esercitare qualunque linea lo Stato voglia, ma di esercitarla alle condizioni del 62 e mezzo per cento, noi ci troveremo di dover pagare forse il 98. A me non importa di avere il diritto di poter obbligare la società ad esercitare una linea, voglio sapere a quali con-

dizioni la dovrà esercitare. E se non provvedo adesso che ho le armi in mano, mi espongo a pagare di più sia colla società nuova, sia colla vecchia, la quale si troverà ad avere, come si suol dire il coltello pel manico.

Vi ricorderete che tutte le linee da costruirsi saranno esercitate all'88 per cento, più il decimo che fa 98. Ma mettiamo pure che fosse 88. Ebbene il Governo non ci troverà mai la sua convenienza, perchè adesso paga soltanto il 62 per cento, o giù di lì.

E la compagnia vecchia profitterà del nuovo stato di cose per elevare le sue pretese, sapendo che la grande società vuole l'88 per cento.

Siccome pertanto la mia proposta non può turbare nessuna delle condizioni del contratto, perchè è nell'indole delle idee, che lo hanno informato, spero che sarà aggiunto un inciso all'allegato della rete adriatica per comprendervi la rete veneta. Voi, così avrete provveduto al risparmio di alcuni milioni durante il resto dell'esercizio; diversamente bisognerà pagarli in più o alla nuova, o alla vecchia società. Non ho altro da osservare.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Cavalli.

Cavalli. Unitamente all'onorevole collega Tecchio, ho domandato di parlare, in parte per associarmi alle osservazioni fatte dall'onorevole Maurogònato, ed anche per fare una proposta, senza entrare in merito della questione, e cioè che sulla destinazione della linea Milano-Chiasso si dovesse sospendere ora qualunque decisione e rimandarla invece a quando sia trattato l'articolo 18 del volume II e 21 del III: cioè, a quando si parlerà di attribuire le linee piuttosto alla Adriatica, che alla Mediterranea.

Mi pareva che questa fosse una di quelle questioni così generali, la quale dovesse essere risolta secondo la proposta fatta dall'onorevole presidente. Sollevata la questione dall'onorevole Sanguinetti, io crederei (anche perchè una questione così grave potesse esser risolta con ponderazione e tenendo conto delle osservazioni che possono esser fatte dai singoli interessati) io crederei, dico, opportuno fosse rimandata la presente discussione agli articoli cui ho accennato. Onde d'accordo con l'onorevole mio amico Tecchio, io farei la proposta formale che non si avesse a votare su questo argomento se non quando si verrà alla discussione degli articoli 18 e 21, relativi alle due reti Adriatica e Mediterranea.

Presidente. Onorevole Cavalli, dal momento che la questione intorno alla formazione delle reti è

stata sollevata, evidentemente essa ha una parte generale che si riferisce alla questione di massima, cioè alla divisione delle reti in longitudinali o trasversali; e una parte speciale che si riferisce alle diverse linee che debbono formare ciascuna rete. Ora queste due parti si collegano e furono trattate tutte e due; e, poichè furono sollevate, è meglio risolverle sin da ora; tanto più che l'articolo 18 non riguarda, come già dichiarai, la formazione delle reti, ma si riferisce unicamente alle modalità dell'esercizio.

Mi pare questo il sistema migliore che si possa seguire.

L'onorevole Maurogò nato non fa proposte, non è vero?

Maurogò nato. Non faccio che oppormi a quella dell'onorevole Sanguinetti.

Tecchio. Chiedo di parlare.

Presidente. Parli pure.

Tecchio. Se non ho male inteso, l'onorevole Maurogò nato si è riservato di proporre un emendamento contrapposto a quello dell'onorevole Sanguinetti, quando si verrà a discutere l'articolo 18. (*No! no!*)

Presidente. Permetta: l'onorevole Maurogò nato non ha punto detto questo. E non avrebbe potuto dirlo; perchè la questione se la linea Chiasso-Milano debba essere concessa all'esercizio d'una rete piuttostochè d'un'altra, si riferisce alla tabella A, e l'articolo 18 non fa altro che esplicitare il principio già votato alla tabella A, e quindi determinare le modalità dell'esercizio.

Ed a questo esercizio l'onorevole Maurogò nato si è riservato di fare alcune proposte.

Tecchio. Ho dunque frainteso. Ad ogni modo, siccome io avrei avuto intenzione di fare appunto quella mozione che credevo fosse nell'intenzione dell'onorevole Maurogò nato, la mozione cioè che la linea Milano-Chiasso sia assegnata all'Adriatica, così ho chiesto di parlare. Però a me pare che la questione sia sorta oggi qui un po' intempestiva. Nessuno si aspettava che si discutesse della linea Milano-Chiasso, contemplata dagli articoli 18 della rete Adriatica, e 21 della rete Mediterranea, nel bel principio della discussione, e nessuno è venuto qui preparato a trattare il grave argomento.

Io spero che, in vista di ciò, l'onorevole nostro collega Sanguinetti, che ha sollevata la questione, acconsentirà a procrastinarne la decisione, ritirando per ora il suo emendamento, salvo a proporlo a tempo più opportuno.

Presidente. Io debbo far osservare ancora una volta che l'articolo 18 non è la sede opportuna per questa questione, che la sede opportuna, ed

unica, è la tabella A, dove è fatto l'assegnamento delle ferrovie alla rete Mediterranea; mentre l'articolo 18 non fa che applicare il principio.

L'onorevole Maurogò nato ha facoltà di parlare.

Maurogò nato. Io sono partito dall'ipotesi che la proposta dell'onorevole Sanguinetti sarebbe stata respinta, ed ho detto: se l'onorevole Sanguinetti rimanesse vittorioso, allora non vi sarebbe più luogo al mio emendamento, ma se, come credo, la sua proposta verrà respinta, allora ho dichiarato che mi riservo di trattare la questione intorno alla direzione dell'esercizio, quando si potrà fare quella discussione, cioè quando si tratterà dell'articolo 18 del contratto colla Mediterranea.

Del resto, se la Camera lo preferisce, può riservare tutta la questione.

Presidente. Sono due giorni che se ne parla e per venirne ad una conclusione, bisognerà pure che sollecitiamo la discussione.

Maurogò nato. Ciò dipende dalla Camera.

Presidente. L'onorevole Sanguinetti ha facoltà di parlare.

Sanguinetti. Io veramente, non intendevo di sollevare e trattare oggi la questione della Milano-Chiasso; avrei desiderato di discuterla più tardi; epperò non avrei ragione alcuna di oppormi alla proposta che sia rinviata all'articolo 18. Mi riservo naturalmente, se la discussione non venisse rinviata, di rispondere all'onorevole Maurogò nato.

Nè parmi sia opportuno che io risponda subito, perchè desidero prima ascoltare ciò che vorrà dire l'onorevole ministro dei lavori pubblici e la Commissione.

Ma, ripeto, se l'onorevole presidente crede si debba o si possa rinviare la discussione, come propone l'onorevole amico mio Tecchio, io ne sarò lietissimo.

Presidente. Se la Camera delibera di sospendere questa discussione, io sono ai suoi ordini. Ma io credo che la sede vera di questa questione sia la tabella A, che si sta discutendo, e non l'articolo 18.

La Commissione intende esprimere il suo avviso su questo argomento?

Barazzuoli, relatore. La Commissione, rispetto alla questione della linea Milano-Chiasso, ritiene, di accordo coll'onorevole presidente, che la disputa sulla pertinenza della linea sia conveniente trattarla là dove si tratta di determinare la composizione delle reti. Si potrà rinviare senza inconvenienti la questione delle modalità dell'esercizio all'articolo 18; ma la questione della pertinenza delle linee fissate, ad una rete piuttosto che ad un'altra; oppure la pertinenza comune, non mi pare

conveniente rimandarla, tanto più che è stata ampiamente trattata.

Quindi, qualora la proposta fosse ritirata, parlo della proposta Sanguinetti, rimarrebbe inteso che le proposte della Commissione restano approvate tali quali sono state fatte.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Lazzaro.

Lazzaro. L'onorevole relatore presuppone, che la sola questione che si possa sollevare su questo articolo, sia quella relativa alla linea Milano-Chiasso; ma dopo le dichiarazioni fatte dall'onorevole presidente, è molto probabile che anche qualche altro deputato abbia delle altre osservazioni a fare, e se le riservi appunto quando si discuterà il contratto ed il capitolato...

Barazzuoli. Ma non ha che fare. (*Rumori*)

Lazzaro. Mi lasci dire, vedrà che ha che fare.

L'articolo primo non si può votare, secondo ciò che è stato stabilito, se non dopo che la Camera avrà discusso e avrà deliberato sugli articoli i quali compongono il contratto, intorno agli allegati e quindi alle tabelle.

Per conseguenza io crederei che la questione che si è sollevata sulla proposta dell'onorevole Sanguinetti possa trovare la sua sede regolare, come diceva l'onorevole presidente, quando discuteremo la tabella A.

Faccio osservare agli onorevoli Tecchio e Cavalli che nulla è pregiudicato, perchè ora non si può mettere ai voti l'articolo. Quest'articolo si metterà ai voti allorchè la Camera avrà discusso la tabella A nonchè gli articoli che costituiscono i contratti e i capitolati: poichè se si facesse altrimenti la Camera cosa voterebbe? Voterebbe un principio e non altro.

Ora, dal momento che la Camera non può votare l'articolo, se non quando sa di che cosa l'articolo 1° si compone, è chiaro che restano impregiudicate tutte le questioni. Onde io crederei opportuno di sorvolare quanto più è possibile sopra certe questioni a proposito dell'articolo 1° e di venire difilati nel merito delle convenzioni, le quali si trovano concretate tanto nei capitolati quanto nelle tabelle.

Con questo metodo credo potremo procedere più speditamente nella discussione. Spero che queste osservazioni indurranno gli onorevoli Cavalli e Tecchio ad acconciarsi alle proposte fatte dall'onorevole nostro presidente.

Presidente. Io prego la Camera di ritenere che vi sono osservazioni che si riferiscono all'insieme dell'articolo 1°, ossia alle tre convenzioni contemplate da quest'articolo. Le osservazioni

che furono fatte rispetto all'articolo primo, sono quelle sollevate sole dall'onorevole Baccarini, che si riferiscono alla divisione delle diverse ferrovie d'Italia in tre reti, le quali fanno oggetto delle tre convenzioni: mi pare però che l'onorevole Baccarini su di ciò non abbia fatta proposta veruna, onde tale questione può ritenersi come esaurita. Quindi potremo passare senz'altro all'esame dell'articolo 1° che si divide in tre paragrafi ed a ciascuno dei paragrafi medesimi si riferisce una convenzione speciale.

Io darò lettura del 1° paragrafo, del quale fanno parte integrante capitolati, contratti ed allegati, ed articolo per articolo dei contratti, capitolati ed allegati stessi.

Passeremo dunque ora all'articolo 1 di questo contratto e, fatto cenno della concessione dello esercizio della rete Mediterranea alla Società relativa, sarà allora il caso di decidere le questioni sull'legato in parola, poichè appunto alla rete Mediterranea appartiene l'allegato A. Allora pure decideremo la questione sollevata dall'onorevole Sanguinetti.

Avverto intanto la Camera che tutte le parti identiche sia dei contratti, come dei capitolati ed allegati, debbono essere discusse una sola volta e che come saranno approvati per una convenzione, così s'intenderanno approvati anche per le altre, perchè sarebbe davvero strano che si facessero tre discussioni sulle stesse cose.

Leggo quindi il primo comma dell'articolo primo:

“ Fra S. E. il ministro dei lavori pubblici, commendatore Francesco Genala,

“ S. E. il ministro delle finanze e ministro per interim del tesoro, commendatore Agostino Magliani,

“ e S. E. il ministro d'agricoltura, industria e commercio, commendatore Bernardino Grimaldi,

“ contraenti in nome dello Stato,

“ e

“ S. E. il principe Marc'Antonio Borghese,

“ il conte Giulio Belinzaghi senatore del regno,

“ per la Banca generale, il direttore generale commendatore Antonio Allievi senatore del regno,

“ per la Banca di Torino, il direttore generale commendatore Antonio Pariani,

“ per il Banco di sconto e di sete di Torino, il direttore cavaliere Rocco Fontana,

“ per la Banca Napoletana, il presidente commendatore Mariano Arlotta,

“ per la Banca Subalpina e di Milano, il consigliere delegato cavaliere Emilio Nosedà,

“ contraenti nel nome proprio e dei loro rappresentanti e compartecipi,

“ si è addivenuto al seguente contratto.

“ **CAPO I. Oggetto, durata del contratto. Costituzione della Società.** — Art. 1. Il Governo del Re concede alle Banche, ditte e signori di sopra menzionati, che l'assumono, l'esercizio delle strade ferrate componenti la rete Mediterranea, e, a richiesta del Governo, la costruzione di nuove strade ferrate, sotto la piena e rigorosa osservanza del presente contratto e dell'annesso capitolato, che, insieme co' suoi allegati, ne fa parte integrante. ”

Quest'articolo si riferisce all'esercizio ed alla costruzione delle linee. Ma ora però si tratta solo di discutere la composizione delle reti, poichè qui c'è una lacuna. Si dovrebbe far menzione delle *Reti*, come all'allegato A.

Epperò qui ha sede la questione sollevata dall'onorevole Sanguinetti.

Correnti. Chiedo di parlare per fatto personale.

Presidente. Ne ha facoltà.

Correnti. Io teneva solo a giustificarmi di un appunto che l'onorevole Baccarini mi ha fatto ieri di contraddizione; ma vi rinunzio, perchè si tratterebbe di una contraddizione con una mia relazione che risale a venti anni fa; ad un'epoca cioè in cui nè Venezia, nè Roma erano unite al regno d'Italia. Ed io diceva allora in quella mia vecchia relazione che “ si rimetteranno a tempo e ad occasione migliore le rettificazioni necessarie, e ora solo può dirsi che tra il ripartimento dei gruppi di strade e la coordinazione amministrativa degl'interessi delle Società costruttrici od esercenti si è stabilita una sufficiente coincidenza. ”

E bisogna badare che vi erano allora sette Società, e che si trattava non di spegnerle (perchè tutte vivevano coi loro diritti, coi loro statuti ed i loro contratti), ma sibbene di coordinare le linee in modo che queste sette Società fossero raccolte e armonizzate in tre gruppi. Ora il confrontare quello che allora si poteva dire e fare, la condizione delle cose nel 1864, con quello che può farsi ora, è evidentemente cosa impossibile; e perciò nessuno può accusarmi di contraddizione, se io adesso, guidato dal sentimento dell'unità, e dalla coscienza della vittoria nazionale, desidero che le linee ferroviarie non sieno divise in quattro gruppi, come sarebbero state divise, se si fosse seguito l'indirizzo preso, quando non v'era Roma e non v'era Venezia. Io non posso non desiderare che si uniscano le strade come è unita l'Italia, e che si vada da un capo all'altro della penisola senza interruzioni, e con rapidità d'un unico servizio, come è necessario anche per le ragioni strategiche, le quali sono state ampiamente sviluppate dal competente...

Una voce al centro. Commissario.

Correnti. No: c'è di meglio; v'è una relazione tecnica dello stato maggiore, che approva l'unicità delle due reti. È poi evidente che l'utile di questo sistema è quello di correggere la troppa lunghezzaza

e la troppa esiguità della penisola italiana. Ora mi pare che, solo a gettare gli occhi sulla carta geografica, si deve desiderare che l'Italia non sia divisa in regioni, ma tutta intiera riunita da una parte e dall'altra colla sola divisione romana del mare *supero* e del mare *infero*.

Dopo ciò io non aggiungo altro; per me la cosa è di tutta evidenza. Del resto, debbo alla cortesia dell'onorevole Baccarini che mi ha citato cortesemente anche volendomi combattere...

Baccarini. Chiedo di parlare.

Correnti. ...ma mi ha citato soltanto per debilitare la Commissione a cui mi onoro di appartenere. Io spero che l'onorevole contraddittore riconoscerà che non sono io che ho cambiato, ma che è l'Italia, la quale fortunatamente non è più quella che era nel 1864. (*Benissimo!*)

Presidente. L'onorevole Baccarini ha facoltà di parlare.

Baccarini. Ecco: io premisi già che quando citavo, non tanto le opinioni, le ragioni per le quali così opinava allora l'onorevole Correnti, lo facevo niente affatto col proposito di stabilire che una volta egli pensava in un modo ed oggi pensa in un altro; no, non ho alcuna di queste velleità, perchè penso che si può benissimo avere oggi un'opinione e domani un'altra in materie contingenti come queste. Io lo citavo a cagion d'onore, perchè vi erano delle considerazioni che, per quanto sia mutata l'Italia, a me pare che abbiano ancora l'istesso valore; non l'avranno forse più per lui, ma per me hanno, ripeto, l'istessa importanza che avevano allora.

Egli dice che sono utili le due reti; nè io ho contrastato che possano essere utili per qualche verso: ho detto soltanto che non sono il mio ideale. Se avessi voluto andare più in là avrei fatto una proposta.

È lecito anche a me di dire che se fosse possibile lasciar stare l'Alta Italia com'è, sarebbe meglio, dalla linea Livorno-Bologna in su. È una mia idea, da un pezzo manifestata, e conosciuta anche da alcuni dei principali contraenti.

Dunque non è che io mi preoccupi delle contraddizioni, nè dell'onorevole Correnti, nè della Commissione; ammetto i vantaggi politici di una divisione longitudinale, ma mi pare che quei vantaggi politici, a cui si allude, sarebbero egualmente soddisfatti colla divisione longitudinale fino alla base della rete dell'Alta Italia; portandola più in su io credo che invece la ragione politica perda, e che alla lunga finiamo per creare l'Italia Adriatica e l'Italia Mediterranea.

Presidente. Come dunque la Camera ha udito, l'articolo primo si riferisce alla formazione della rete Mediterranea; ora bisogna che la formazione di questa rete sia risolta poichè essa fa oggetto della tabella A.

Darò quindi lettura della tabella alla quale, come ho già fatto avvertire, si riferisce la proposta dell'onorevole Sanguinetti.

Allegato A.

RETE MEDITERRANEA

Composizione della rete ed indicazione delle stazioni e dei tronchi comuni.

Indicazione delle linee	Lunghezza in chilometri	Osservazioni
Linee in esercizio al 1° gennaio 1884.		
<i>Linee di proprietà dello Stato :</i>		
Torino-Genova	174	
Torino-Milano	150	
Torino-Susa	53	
Bussoleno-confine francese	49	
Alessandria-Arona	103	
Valenza-Vercelli	42	
Savona-Acqui-Brà	145	
Pisa-Genova-Ventimiglia (conf. franc.)	333	
Mondovi-Bastia	9	
Trofarello-Chieri	9	
Rho-Sesto Calende	44	
Milano-Chiasso	53	La linea Milano-Chiasso è comune colla rete Adriatica.
Milano-Pavia	36	Ha comune il tratto dalla stazione di Milano al bivio di Acquabella ed alla stazione di Rogoredo colla rete Adriatica.
Gallarate-Varese	19	
Sesto Calende-Arona	9	
Cava d'Alzo-Novara	36	
Piacenza-Parma	57	Tratto comune colla rete Adriatica quando sarà in esercizio la linea Parma-Spezia.
<i>Linee di cui lo Stato è comproprietario :</i>		
Torino-Cuneo	104	
Savigliano-Saluzzo	116	
Alessandria-Piacenza	98	
Tortona-Novì	89	
Cavallermaggiore-Alessandria	49	
Castagnole-Asti-Mortara	49	
Vigevano-Milano con diramazione da porta Sempione a Rogoredo di proprietà dello Stato	49	
<i>A riportarsi . . .</i>	1777	

Indicazione delle linee	Lunghezza in chilometri	Osservazioni	
<i>Riporto . . .</i>	1777		
<i>Segue Alta Italia</i>	<i>Linee concesse all'industria privata ed esercitate in forza di speciali convenzioni:</i>		
	Torino-Pinerolo	38	Legge 26 giugno 1858, n° 1565.
	Pinerolo-Torrepellice	17	Legge 23 luglio 1881 n° 340 (serie 3ª).
	Acqui-Alessandria	34	Legge 14 giugno 1856, n° 1695.
	Mortara-Vigevano	13	Legge 11 luglio 1852, n° 1406
	Chivasso-Ivrea	33	Legge 14 giugno 1856, n° 1694, e convenzione 11 agosto 1866.
	Torreberretti-Pavia	41	R. Decreto 16 ottobre 1859, n° 3726.
Voghera-Pavia	24	Convenzione 2 novembre 1867 approvata con Decreto ministeriale del 13 novembre 1867.	
<i>Romane</i>	<i>Linee di proprietà dello Stato:</i>		
	Firenze-Empoli-Pisa	80	Tratto comune colla rete Adriatica.
	Pisa-Livorno	18	Idem idem.
	Empoli-Chiusi	152	
	Roma-Pisa-Collesalvetti-Livorno	350	
	Cecina-Saline	30	
	Asciano-Montepescali	84	
	Roma-Napoli	260	
	Ciampino-Frascati	7	
	Cancello-Avellino	74	
Napoli al porto	2	Tratto comune colla rete Adriatica.	
<i>Meridionali</i>	<i>Linea concessa all'industria privata ed esercitata in forza di speciale convenzione.</i>		
	Pontegalera-Fiunicino	11	
<i>Calabresi</i>	<i>Linee concesse alla Società delle ferrovie Meridionali.</i>		
	Napoli-Eboli	80	
	Torre-Annunziata-Castellammare	7	
<i>Calabresi</i>	<i>Linee di proprietà dello Stato:</i>		
	Eboli-Metaponto	193	
	Taranto-Reggio di Calabria	476	
	Buffaloria-Cosenza	69	
<i>A riportarsi . . .</i>	3870		

Indicazione delle linee		Lunghezza in chilometri	Osservazioni	
<i>Riparto</i>		3870		
Linee complementari di 1 ^a e 2 ^a categoria	Oleggio-Pino	66		
	Vercelli-Mortara-Broni	77		
	Codola-Nocera	5		
	Parma-Fornovo	23		
	Battipaglia-Agropoli	30		
	Novara-Romagnano	26		
	Marina di Catanzaro-città	9		
Totale delle linee della rete Mediter- ranea in esercizio al 1 ^o gen. 1884.		4106	Di cui 131 comuni colla rete Adriatica.	
Linee complementari in costruzione od autorizzate.				
Linee di 1 ^a cat.*	Spezia-Fornovo	88	In costruzione per cura diretta dello Stato	
	Reggio di Calabria-Castrocuoco-Agro- poli e Castrocuoco-Sicignano	490	Idem	idem.
	Roma-Aversa	200		
	Succursale dei Giovi	23	Idem	idem
Linee di 2 ^a categoria	Gozzano-Domodossola	54	Idem	idem.
	Ivrea-Aosta	67	Idem	idem
	Cuneo-Nizza	70	Idem	idem.
	Avezzano-Roccasecca	75	Idem	idem.
	Benevento-Avellino	33	Idem	idem.
	Cosenza-Nocera Tirrena	47		
	Da Catanzaro allo Stretto Veraldi	31		
Taranto-Brindisi	69	Idem	idem	
Linee di 3 ^a categoria	Gallarate-Laveno	28	Idem	idem.
	Romagnano-Varallo	28	Idem	idem.
	Chivasso-Casale	52	Idem	idem.
	Brà-Carmagnola	19	Idem	idem.
	Airasca Cavallermaggiore	34	Idem	idem.
Cuneo-Mondovì	26	Idem	idem.	
<i>A riportarsi</i>		1434		

Indicazione delle linee	Lunghezza in chilometri	Osservazioni
<i>Riporto . . .</i>	1434	
<i>Segue</i> Linee di 3ª categoria	Ceva-Ormea	34 In corso di studio per cura dello Stato.
	Gaiano-Borgo San Donnino	9
	Aulla-Lucca	87
	Lucca-Viareggio	22 In costruzione idem.
	Piombino-Cornia	13
	Dalla stazione di Frascati alla città	4 Idem idem.
	Velletri-Terracina	66 In corso di studio idem.
	Sparanise-Gaeta	66
	Caianello-Isernia	36 In costruzione idem.
	Salerno-San Severino	16
Linee di 4ª cat.	Ponte Santa Venere-Avellino	81
	Moretta-Saluzzo	13 In costruzione idem.
	Saluzzo-Cuneo	30
	Bricherasio-Barge	12 Idem idem.
	Castellammare-Cancello e diramazioni di Gragnano e di Torre Annunziata.	45
	Totale delle linee complementari in costruzione od autorizzate, da comprendersi nella rete Mediterranea	1968

Officine:

Per le grandi riparazioni: Torino Porta Nuova — Torino Porta Susa — Milano (comune colla rete Adriatica) — Sampierdarena — Siena — Roma — Napoli (Pietrarsa e Granili) — Taranto.

Per le piccole riparazioni: Torino Porta Nuova — Bussoleno — Modane — Alessandria — Voghera — Novara — Arona — Pavia (comune colla rete Adriatica) — Piacenza (comune colla rete Adriatica) — Busalla — Pontedecimo — Sampierdarena — Genova Porta Principe — Genova Porta Brignole — Savona — Ventimiglia — Milano (comune colla rete Adriatica) — Pisa — Firenze (comune colla rete Adriatica) — Napoli (rimessa delle strade ferrate Romane) — Caserta (servizio del mantenimento) — Reggio di Calabria — Taranto (comune colla rete Adriatica).

Le semplici rimesse ammesse alle stazioni comuni serviranno ad entrambe le società in proporzione dei rispettivi bisogni.

Stazioni e tronchi comuni alle reti Mediterranea e Adriatica.

STAZIONI COMUNI	TRONCHI COMUNI
Aversa	
Avezzano	
Benevento	
Brindisi	
Caserta	
Chiasso	La linea Milano-Chiasso è comune alle due reti.
Chiusi	
Como	
Firenze	
Isernia	
Livorno	Il tronco Pisa-Livorno è comune alle reti Adriatica e Mediterranea.
Lucca	
Milano	La linea Milano-Pavia-Voghera ha comune colla linea Milano-Venezia il tronco da Milano al bivio di Acquabella e colla linea di Piacenza il tratto compreso fra il suddetto bivio e la stazione di Rogoredo.
Monza	
Napoli	Il tronco dalla stazione centrale di Napoli al porto è comune alle due reti.
Parma	
Pavia	
Piacenza	

STAZIONI COMUNI	TRONCHI COMUNI
Pisa Ponte Santa Venere Potenza Rogoredo Roma Seregno Taranto	La linea Pisa-Pistoia ha comune colla linea Pisa-Spezia il tratto fra Pisa-Centrale e Pisa-Porta Nuova. La linea Taranto-Reggio ha comune colla linea Taranto-Bari il tratto fra la stazione di Taranto e il punto di biforcazione delle due linee.
<p><i>N.B.</i> La direzione delle stazioni comuni spetterà a quella delle due Amministrazioni che vi avrà maggior traffico.</p>	

Sottoscritti all'originale:

Il ministro dei lavori pubblici
GENALA.

Il ministro delle finanze e ministro per interim del Tesoro
A. MAGLIANI.

Il ministro d'agricoltura, industria e commercio
B. GRIMALDI.

BORGHESE.
G. BELINZAGHI.

Il direttore generale della Banca Generale
ANTONIO ALLIEVI.

Il direttore generale della Banca di Torino
ANTONIO PARIANI.

Il direttore del Banco di sconto e di sete di Torino
ROCCO FONTANA.

Il presidente della Banca Napoletana
MARIANO ARLOTTA.

Il consigliere delegato della Banca Subalpina e di Milano
EMILIO NOSEDA.

GIANATTI GIOV. VINCENZO, *testimonio.*
ZUGARO RAFFAELE, *testimonio.*

*Il capo sezione al Ministero dei lavori pubblici
delegato alla stipulazione dei contratti*
MARIANO FRIGERI.

Per copia conforme ad uso amministrativo:

*Il capo sezione al Ministero dei lavori pubblici
delegato alla stipulazione dei contratti*
MARIANO FRIGERI.

La proposta fatta dall'onorevole Sanguinetti a questo Allegato è la seguente: egli vorrebbe cioè che fosse soppressa la linea Milano-Chiasso, che fosse soppressa l'alinea che sta di fronte, ossia che questa linea rimanesse comune alle due reti Mediterranea ed Adriatica; ma che però l'esercizio fosse dato alla Società Mediterranea.

Cavalli. Chiedo di parlare.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Cavalli.

Cavalli. Se l'onorevole Maurogò nato non fa nessuna proposta, la faccio io a nome anche di alcuni miei colleghi, e faccio cioè una proposta contraria a quella dell'onorevole Sanguinetti, perchè la linea Milano-Chiasso sia devoluta alla linea Adriatica

Presidente. Dunque sono due le proposte, una è quella dell'onorevole Sanguinetti, perchè la linea Milano-Chiasso faccia parte della rete Mediterranea; l'onorevole Cavalli invece propone che questa linea sia esclusa per ora da quella rete; a suo tempo poi farà la proposta che questa linea sia compresa nella rete Adriatica.

Barazzuoli, relatore. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà

Barazzuoli, relatore. La Commissione prima di dare il suo voto su questo capo di disputa, ne volle fare uno studio accurato; e la conseguenza dello studio e delle lunghe discussioni fu il concetto della Commissione, che cioè la linea Milano-Chiasso fosse delle due Società; concetto che pareva sufficiente a conciliare i legittimi interessi, e delle due Società, e delle due regioni che erano in lotta. Conseguentemente essa non potrebbe consentire a nessuna modificazione alla tabella; non quella dell'onorevole Sanguinetti, che vorrebbe esclusa l'Adriatica dall'appartenenza della linea Milano-Chiasso; non quella dell'onorevole Cavalli che ne vorrebbe invece esclusa la Mediterranea; ma tiene ferma la proposta quale essa l'ha fatta; e la composizione delle reti, quale essa le ha presentate alla Camera.

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

Genala, ministro dei lavori pubblici. Alla questione della Milano-Chiasso è stata attribuita una importanza molto maggiore di quella che non abbia realmente. Data la divisione longitudinale, quali dovevano essere i criteri del Governo nell'assegnare la Milano-Chiasso, che è una delle linee che fanno capo al Gottardo? Questi due: non turbare gli interessi; e servire, il meglio che si poteva, al traffico. Or dunque dal Gottardo passa il traffico che va a Genova;

passa una parte del traffico che va nella regione veneta, e nella parte orientale e peninsulare d'Italia.

Quale di questi due interessi era preponderante? Preponderante era l'interesse di Genova; quindi l'idea prima fu di affidare la strada Milano-Chiasso alla rete Mediterranea.

Ma si levarono grandi timori dall'altra parte; e nessuno di voi ignora i reclami vivissimi e le adunanze tenute a Venezia; nelle quali — anche per non essere note con esattezza le proposte del Governo a quel tempo non ancora presentate alla Camera — fu domandato ch'è questa linea venisse interamente compresa nella rete Adriatica.

Questa soluzione avrebbe turbato una somma d'interessi molto maggiori: onde il temperamento più equo che si potesse adottare per non offendere nessun interesse, e servire il meglio che si poteva all'andamento naturale del traffico, fu di stabilire che la linea Milano-Chiasso dovesse essere comune. Questa comunanza non ha aggiunto molto alle disposizioni che già aveva proposto il Governo, perchè era già stato stabilito: che per l'applicazione delle tariffe così interne come internazionali si dovessero cumulare i percorsi senza badare a qual rete appartenesse la linea; che le tariffe internazionali si dovessero fissare d'accordo fra le due Società, previa l'approvazione del Governo; che per l'applicazione dei termini di resa non si dovesse computare il tempo richiesto dal servizio cumulativo; e finalmente che occorrendo fosse accordata facoltà alla Società Adriatica di far passare sulla linea i suoi treni, mediante il pagamento di un pedaggio. Evidentemente queste erano tali condizioni da far perdere quasi ogni importanza alla disputa. Ad ogni modo fu aggiunta la disposizione della comunanza della linea, la quale non nuoce punto agli interessi di Genova tranne il caso che questa non aspiri a deviare dalla rete Adriatica il traffico che naturalmente le spetta.

Ma tale non è, credo, l'intendimento dell'onorevole Sanguinetti, come non era certamente l'intendimento della Camera di commercio e del Comune di Genova, e degli altri che a loro si sono associati per domandare che la Milano-Chiasso fosse assegnata alla Mediterranea.

La comunanza della linea Milano-Chiasso non turba dunque nessun legittimo interesse; e per ciò è parsa la soluzione più equa. Infatti essa fu dalle parti interessate accettata come una transazione utile all'intero paese.

L'onorevole Sanguinetti vorrebbe che la Società Adriatica non avesse alcuna comunanza

in questa linea; ma il Governo non può per certo accettare questa modificazione. Quanto alle osservazioni dell'onorevole Maurogò nato, il quale non si appaga della comunanza com'è stata stabilita, io potrei fargli notare che oltre la linea Milano-Chiasso, le provenienze da Venezia, e in genere tutte quelle del Veneto, hanno anche un'altra strada per accedere al Gottardo, ed è la Bergamo-Lecco-Como, che si sta già costruendo. Da Como a Chiasso un piccolo tratto comune permette di arrivare al Gottardo; mentre la Mediterranea dall'altra parte ha un'intera linea propria, la Novara-Pino. A proposito di questa linea l'onorevole Sanguinetti ha toccato, ma non sviluppato, un altro problema che ha molta maggiore importanza, riservandosi di ritornare su di esso a proposito dell'articolo 44... (*Interruzione*) ovvero allo sviluppo della sua interpellanza. Quindi anch'io mi riservo di rispondergli adeguatamente per la parte che mi concerne quando egli avrà sviluppato la questione.

Limitandomi per ora al punto in questione, posso assicurare la Camera che dalla comunanza delle linee verranno tutelati equamente gl'interessi di tutti, e quindi la Camera può accettare questa divisione longitudinale colla comunanza delle linee Milano-Chiasso, sicura di fare cosa equa e di dare una soddisfazione quasi intera ad entrambe le parti.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Brunetti.

Brunetti. Ho poche parole da dire.

Nato in una delle estreme provincie adriatiche, io dovrei appoggiare la proposta dell'onorevole Cavalli se intendessi di soddisfare unicamente ai bisogni del mio paese natio. Ma sopra il luogo nativo c'è una ragione che è ragione di giustizia nazionale, ed è per ciò che invece di appoggiare la proposta dell'onorevole Cavalli, io appoggio completamente la proposta del Ministero e quella della Commissione, perocchè mi sembra informata a vera giustizia.

Fra le ragioni che appoggiano la divisione delle ferrovie d'Italia in reti longitudinali, oltre le molte che sono state svolte e che potrebbero svolgersi, ve n'è una principalissima, cioè che ciascuna delle due reti, come osserva bene l'onorevole Depretis nella relazione che precede il suo disegno di legge del 1877, ciascuna delle due reti ha il diritto di profittare del commercio internazionale, del commercio nazionale e del commercio locale. Questi tre commerci, per ragion di giustizia, debbono esser comuni a tutte le reti nelle quali si dividono le ferrovie del regno.

E però se la Milano-Chiasso fosse data piuttosto all'una che all'altra delle due Compagnie, questa ragione di giustizia sarebbe evidentemente offesa; perchè siccome ciascuna delle due Compagnie ha il diritto di accelerare il suo commercio e di estenderlo fino agli estremi punti dal Sud al Nord d'Italia per legarlo immediatamente col commercio internazionale, così per la stessa ragione, quando noi siamo nella parte centrale d'Italia, quella parte cioè che ha tratto al commercio centrale, noi non possiamo, per ragion di giustizia, negare la comunanza.

Quindi io, per non tediare più oltre la Camera, propongo, sulle proposte degli onorevoli Sanguinetti e Cavalli, l'ordine del giorno puro e semplice.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Maurogò nato.

Maurogò nato. Dirò poche parole. Avrà forse ragione l'onorevole Genala quando dice che si è data un'importanza piuttosto esagerata a questa questione. Può essere; ma le provincie dell'Adriatico sono in qualche modo giustificate vedendo la fermezza, l'ostinazione direi, con la quale la Mediterranea vuole ad ogni costo avere anche quel valico, non accettando neppure quell'emendamento così modesto della Commissione, che l'onorevole Giolitti aveva proposto.

Presidente. Ne parleremo a suo tempo, onorevole Maurogò nato.

Maurogò nato. Io rispondo all'onorevole ministro. Io credo che egli non abbia un'idea abbastanza esatta dello spostamento che, a parer suo, ne verrebbe al commercio risolvendo la questione in un modo, piuttosto che nell'altro.

Intanto cominciamo col dire che pel movimento dei passeggeri la questione è perfettamente identica per le due linee, perchè vi è l'esercizio cumulativo, cosicchè se la Società del Gottardo vorrà trattar meglio e con maggiori cure la linea di Chiasso che non quella di Pino, i passeggeri della Mediterranea, col servizio cumulativo che è obbligatorio, prenderanno il biglietto di passaggio per quella linea fino a Bellinzona e anche più avanti.

Se parliamo delle merci che arrivano dall'America e il cui porto naturale è Genova, certamente le granaglie, il petrolio, i cotonei destinati alla Svizzera o alla Germania saranno con maggior celerità e sicurezza dirette per la strada Novara-Pino. Domando io, perchè dobbiamo esser sempre così ingenui nella trattazione degli affari ferroviari per ceder sempre il posto e dare tutti i vantaggi agli altri? Se la società del Gottardo volesse

trattare meglio la linea Milano-Chiasso che non quella di Pino, perchè ha in essa maggiore percorrenza, pensiamo un poco anche a noi e facciamo altrettanto per la Novara-Pino, nella quale la nostra percorrenza è maggiore.

Dov'è questo spostamento d'interessi, in che consiste questo *smistamento*, come con linguaggio barbaro si dice? Se delle merci arriveranno a Milano per conto dei genovesi, potranno volendo farne lo smistamento a Milano e viceversa; non c'è nessuna difficoltà, nessun danno per Genova.

Io l'ho già detto, se dalle nostre proposte dovesse risultare un danno per Genova, tacerei, perchè non vorrei che ci fosse un dissidio qualsiasi fra due porti che hanno una sfera d'azione tanto diversa e distinta.

Si assicuri l'onorevole ministro, che se anche la linea Milano-Chiasso fosse data alla Società Adriatica, la rete Mediterranea non ne soffrirebbe affatto.

Egli diceva poi con ragione che fatta la strada Como-Lecco non ci saranno che 10 chilometri di strada comune, per cui Venezia avrebbe sempre un passaggio rapido per la linea Milano-Chiasso, ed è vero; ma faccio notare, come già fu notato anche nella Commissione, che quei 10 chilometri basterebbero per produrre serie difficoltà, perchè la linea sarebbe strozzata in quell'ultimo tratto.

Dunque sarà molto utile che quella linea sia costruita al più presto possibile, ma il pericolo di attriti non sarà per ciò solo eliminato radicalmente.

D'altra parte poi io prego l'onorevole ministro di credere che io non parlo per Venezia sola; ho già detto che il transito ha ben minore importanza di quello che sia l'esportazione dei nostri prodotti, i quali preme che non abbiano a subire ritardi e difficoltà di trasporti.

Il nostro transito è purtroppo grandemente diminuito per la guerra che ci fanno le altre linee austriache, ma non avrà mai l'importanza economica della esportazione dei nostri prodotti.

Del resto io avrei pur volentieri fatto la proposta presentata or ora dall'onorevole Cavalli, che, cioè, la linea Milano-Chiasso passi direttamente all'Adriatica, e sarei molto contento se la Camera l'approvasse.

Ma io ho voluto essere discreto: ho voluto domandare e domanderò, all'articolo 18, che la Società Adriatica abbia la direzione dell'esercizio, o che almeno la Milano-Chiasso sia *intieramente comune* alle due linee.

Tale questione sarà riservata in ogni modo all'articolo 18, sul quale presenterò un emenda-

mento insieme a quegli onorevoli colleghi che vorranno fare adesione alla mia proposta. (*Bene!*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Sanguinetti.

Sanguinetti. L'onorevole Maurogò nato, nel combattere la mia proposta, disse tra gli altri argomenti di non aver fiducia nella Società Mediterranea. Ebbene, onorevole Maurogò nato, io non ho fiducia nè nella Società Mediterranea, nè in quella Adriatica. (*ilarità*)

L'onorevole Maurogò nato si unisca a me nel combatterle ambedue, e allora saremo perfettamente d'accordo. (*ilarità, rumori*)

L'onorevole Maurogò nato consentirà...

Una voce. Ai voti! (*Rumori*)

Sanguinetti. Ma che voti: qui si tratta di cose importanti e gravi, e dobbiamo discuterle.

Presidente. Non interrompano; onorevole Sanguinetti, continui; ed eserciti il suo diritto di parlare, poichè ne ha facoltà.

Sanguinetti. L'onorevole Maurogò nato disse che dalla stazione centrale di Venezia al Gottardo ci sono 114 chilometri di più che non da Genova. Sta bene. Egli aggiungeva che Venezia non ha mai domandato che colla diminuzione della tariffa fosse soppressa questa maggiore distanza; che, invece, domandava che fossero tolte le enormità che esistono nei noli della Società generale di navigazione, le quali danneggiano enormemente Venezia.

Onorevole Maurogò nato, io solo, nel 1877, in quest'Aula, ho combattuto le convenzioni marittime; Ella le difese; (*Mormorio*) quindi "chi è causa del suo mal pianga se stesso." (*Oh! oh!*)

Ma l'onorevole Maurogò nato disse ancora che qui non si tratta di una questione di transito, si tratta per Venezia, per la costa Adriatica, della esportazione, specialmente dei prodotti del suolo, e citava le uova, gli erbaggi, le ortaglie. Ma, onorevole Maurogò nato, mi pare che io abbia detto molto chiaro che la linea del Gottardo, pel giuoco delle tariffe, fatto dalla Germania, serve a introdurre in Italia le merci tedesche, non serve a mandare in Germania le merci italiane.

Io dicevo: bisogna che l'Italia accetti la lotta sul terreno sul quale è posta; e al giuoco delle tariffe svizzere e tedesche contrapponga un identico sistema di difesa.

Ora, questa difesa non si può fare se non quando gli accessi del Gottardo siano in mano di una sola Società. E questa Società non può essere che la Mediterranea; perchè, onorevole Maurogò nato, la Venezia e la costa adriatica ha i suoi sbocchi naturali che nessuno ha pensato e pensa

di togliere loro; alludo agli sbocchi del Sömmering e del Brennero.

Ora verrò alla Commissione. L'onorevole Barazzuoli diceva che la Commissione aveva studiato profondamente la questione; e che essa aveva dovuto persuadersi che questa linea doveva necessariamente esser comune alle due Società. Ma io mi trovo sempre di fronte a tali contraddizioni, che proprio ci perdo la testa. (Eh! eh! *a destra e al centro*) Cosa volete, signori miei? A pagina 24 trovo espressa la opinione della Commissione la quale è contraria a quella che testè, a nome della Commissione stessa, esprimeva l'onorevole relatore Barazzuoli: poichè ivi si dice: "A giudizio della Commissione, la linea avrebbe dovuto darsi preferibilmente alla Mediterranea; comechè i rapporti commerciali fra Genova e il di là del Gottardo siano più importanti di quelli che può avere il Veneto, il quale ha altri sbocchi tradizionali alla sua attività commerciale."

La opinione, quindi, della Commissione ferroviaria era contraria e al concetto che ha prevalso e al concetto che vogliono far prevalere l'onorevole Cavalli e l'onorevole Maurogòtato: cioè, che la Chiasso-Milano entri nella sfera d'azione, o spetti, per legittima competenza, alla linea Adriatica.

Però la Commissione soggiungeva che aveva accettato l'espedito prevalso (perchè non è altro che un espedito), il quale non fu già suggerito dalla difesa di legittimi interessi economici, ma da criteri di natura affatto diversi.

Ed io credo di potere, e di dovere ciò affermare, poichè la verità giova dirla sempre.

La contraddizione nella quale è incorsa la Commissione è ancor più patente, perchè essa, dopo aver accettato il servizio promiscuo della Chiasso-Milano, fa osservare che si trovano in costruzione altre due linee, quella Ponte San Pier Sereno, e la Lecco-Como, le quali mettono la Venezia in più diretta comunicazione col Gottardo, che non la Chiasso-Milano. Ma se questo è vero (ed è vero), se fra un anno, due, o tre anni al massimo, la Venezia e la costa Adriatica, avranno altre due linee che le avvicinano maggiormente al Gottardo, perchè stabilire per la Milano-Chiasso il servizio provvisorio che è un servizio ibrido da danneggiare nello stesso tempo e Genova e Venezia?

Dunque la Commissione si trovava evidentemente nell'ordine di idee che io svolgo; essa era persuasa che commercialmente ed economicamente parlando non si potesse non dare la Milano-Chiasso alla Società Mediterranea. Pure ha ceduto,

ha sacrificato i concetti suoi, concetti giusti, alle esigenze del Ministero.

Ora verrò all'onorevole ministro dei lavori pubblici, il quale disse che l'espedito adottato fu ispirato da questo concetto, di non turbare i vari interessi della regione Adriatica e della Mediterranea. Ma onorevole ministro, permetta che io le dica che questo turbamento di interessi non esisteva, quando Ella dava a Genova assicurazioni esplicite e solenni che la linea Chiasso-Milano, sarebbe stata necessariamente assegnata alla Società Mediterranea.

E quando Ella faceva queste solenni dichiarazioni... (*Mormorio*)

Mormorate pure, non mi impedito di proseguire.

Presidente. Continui, onorevole Sanguinetti, continui.

Sanguinetti. Quando Ella faceva queste solenni affermazioni alla città di Genova, la divisione delle linee era già fatta, e lo era nelle convenzioni dell'onorevole Depretis e nel progetto dell'onorevole Baccarini; divisione che Ella aveva accettato; quindi non venga a dire che l'espedito fu suggerito dal concetto di non turbare interessi legittimi; l'espedito fu ispirato da altri concetti; io non ho bisogno di spiegarmi, la Camera mi comprende.

Genala, ministro dei lavori pubblici. Spieghi, spieghi pure.

Sanguinetti. Però mi permetta, onorevole Genala di dire, Ella non ebbe la sapienza di Salomone, perchè questi seppe difendere la giustizia vera senza sacrificare il bambino innocente; Ella mi sacrifica la linea Milano-Chiasso, sacrifica interessi economici, a concetti di natura politica che non dovrebbero prevalere nelle questioni tecniche, a concetti che non voglio rilevare.

Del resto, o signori, errori colossali se ne sono commessi e molti in queste convenzioni; alcuni furono rilevati, altri verremo mano mano rilevando nel progresso della discussione.

Fate pure, usate, abusate anche della vostra posizione, imponendo alla Camera soluzioni che non si comprendono, che non sono logiche; vedremo alla fine chi avrà ragione.

Presidente. Onorevole Sanguinetti, non v'è alcuno che possa imporre alla Camera; essa non si lascia imporre da chicchessia, ma delibera con piena coscienza e con piena cognizione. (*Bene!*)

Sanguinetti. Mi permetta, io non ho detto che la Camera si lasci imporre; ho detto solamente al Ministero che faccia pure, che continui a com-

mettere errori sopra errori, che vedremo alla fine quello che ne verrà fuori.

Presidente. Ho piacere che ella rettifichi le sue parole in questo senso.

Sanguinetti. Dunque io mantengo la mia proposta; la mantengo quantunque io sappia *a priori* che non avrà l'approvazione della Camera; la mantengo, perchè credo mio dovere mantenerla, perchè nella soluzione che ci è proposta vedo lesi i più alti, i più gravi interessi del paese.

Adempio anche oggi al mio dovere per quanto possa parere ingrato.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Cavalli.

Cavalli. Ho domandato di parlare sol quando l'onorevole Brunetti ha dichiarato che, appartenendo ad uno dei paesi che trarrebbero maggior vantaggio dalla linea Adriatica, pure acconsentiva per l'interesse nazionale a votare invece la proposta del Governo o della Commissione. Io dichiaro all'onorevole Brunetti che di sentimentalismo nazionale ne ho fatto ben volentieri quando si trattava di rendere unita la Patria; ma che qui intendo di essere uomo pratico e positivo, e di rappresentare anche interessi particolari, quando questi non urtino, nè offendano l'interesse nazionale come è appunto nel caso presente. E dichiaro anzi che, se volessimo ben calcolare qual maggior parte d'Italia trarrebbe interesse dalla unione della Milano-Chiasso all'Adriatica piuttosto che alla rete Mediterranea, il maggiore interesse nazionale, e per la maggior parte d'Italia, sarebbe che la linea Milano-Chiasso fosse attribuita alla rete Adriatica.

Una sola proposta avrei capito, e che sarebbe stata di vero interesse nazionale ed avrebbe troncato molte questioni, che fu pure accennata, ma non presentata dall'onorevole Baccarini, e cioè: che si dovesse *ridurre* la linea alla valle del Po, perchè la stessa costruzione geografica dell'Italia sembra indicare la valle del Po per una linea che da essa diramasse, come in due fiumi, all'Italia i tre commerci a cui accennava l'onorevole Brunetti. Quindi io ritengo che la Milano-Chiasso, se pur debbesi attribuire ad una rete, si deve attribuire all'Adriatica anche per le stesse osservazioni fatte dall'onorevole ministro dei Lavori Pubblici. Egli ha *accentuato* che la rete Adriatica non si trova nelle stesse condizioni della rete Mediterranea per il fatto che la costruzione dei tronchi ferroviarii San Pietro-Lecco, Chiasso-Como non si trovano ora che in principio di costruzione, e che ci vorrà qualche anno ancora prima che sieno ultimati.

Ora l'onorevole ministro deve ricordare che da Venezia, che dalle Camere di commercio, che dai municipii di Venezia, e di Milano stesso (perchè non è Venezia che lo aveva domandato, ma è da Milano che è venuta questa invocazione) si è chiesto che la linea fosse attribuita all'Adriatica. E noi abbiamo dichiarato, che una volta che fosse completata la linea, a cui ha accennato l'onorevole ministro, noi non ci terremmo punto che la Milano-Chiasso fosse attribuita alla Mediterranea, piuttostochè all'Adriatica. Ma noi non ci troviamo ora in queste condizioni, e per tre, o per quattro anni la vita di una parte grandissima, e ben importante, dell'Italia è spostata nei tre commerci, a cui accennava l'onorevole Brunetti.

Ed è perciò che sento il dovere di insistere nella mia proposta; o che, per lo meno non debba essere risolta oggi, e sia rimandata ad altro momento, perchè è una questione di grandissima importanza.

Ad ogni modo io conchiuderò col dire che noi domandiamo (e non siamo indiscreti a domandare questo, perchè, se ci è indiscrezione, si è appunto dove maggiore è il concorso, dove maggiore è la vita dei commerci dell'Italia), che, fatta questa proposizione, venga messo in votazione che la Milano-Chiasso debba essere attribuita all'Adriatica.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Lugli.

Voci. Ai voti! ai voti!

Lugli. Se desiderano che si venga ai voti sono disposto a rinunziare alla facoltà di parlare. (*Sì, sì!*) Ma se la Camera mi consente due minuti le sarò gratissimo. A me pare che codesta linea Milano-Chiasso, sia destinata a muovere il *chiasso* più di quanto forse sarebbe necessario, (*Si ride*) giacchè io comprenderei fino ad un certo punto il discorso dell'onorevole mio amico Sanguinetti, il quale, oltre le altre virtù, ha in sommo grado quella che tutti gli devono riconoscere, la virtù cioè della insistenza; ma il suo discorso, me lo perdoni, pecca di fondamento. Se si fosse trattato qui di discutere la questione, se la linea Milano-Chiasso debba spettare alla Società Adriatica, anzichè alla Mediterranea, il discorso dell'onorevole Sanguinetti poteva avere il suo valore; ma nel caso nostro non si tratta già di sottrarre la linea Milano-Chiasso alla Mediterranea per darla all'Adriatica; e viceversa, onorevole Maurogonato, non si tratta di toglierla all'Adriatica per concederla alla Mediterranea; no, ma in quella vece trattasi che quella linea sarà esercitata in parità di condizioni tanto dalla Società Adriatica che dalla Mediter-

ranea. Trattasi in altri termini di un tronco comune alle due Società. (*Interruzione dell'onorevole Di Breganze*)

Mi permetta, onorevole Di Breganze, di continuare. Concedendo adunque l'esercizio di questo tronco tanto all'una che all'altra Società, gli interessi che le due Società rappresentano nelle varie regioni d'Italia sono di tal guisa completamente tutelati. Quale ragione c'è, onorevole Sanguinetti, per sacrificare il movimento commerciale di tutta la parte adriatica d'Italia in vantaggio della parte mediterranea, o viceversa? A buon conto, quando si trattò di perforare il Gottardo si ebbe più specialmente per obiettivo Genova; Genova era l'obiettivo principale pel quale quel traforo si decretava, e pel quale l'Italia è stata chiamata a fare tanti sacrifici. E se è vero che la linea di accesso al Gottardo proveniente da Milano venne riconosciuta di minore importanza, pur tuttavia l'importanza di codesta linea non può venire disconosciuta; e l'opinione dell'onorevole Sanguinetti, il quale per Genova vorrebbe sacrificata Milano, non può essere ragionevolmente accolta. Io credo quindi che la soluzione data al problema dall'onorevole ministro dei lavori pubblici, sia quella che meglio risponda agli interessi generali d'Italia; ed in conseguenza pregherei tanto l'onorevole Maurogò nato che l'onorevole Sanguinetti di volersi unire a me nell'accettarla, visto che la soluzione più rispondente agli interessi generali, è quella che la linea Milano-Chiasso sia in parità di condizioni esercitata da entrambe le Società.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Berio.

Berio. L'onorevole Lugli ha detto che la linea Milano-Chiasso minaccia di far chiasso. Ora io credo che se questo chiasso dovesse durare anche per tre giorni, e la nostra decisione riuscisse poi nello interesse dell'industria e del commercio, sarebbe un chiasso benedetto, perchè trattasi non di lieve questione, ma di una cosa interessantissima a per lo sviluppo dei traffici, e per il progresso dell'economia nazionale. Quindi bisogna vedere se giustamente la Società Mediterranea domandi di avere la linea Milano-Chiasso, o se invece sia giusto ciò che vuole il nostro collega Cavalli, che cioè questa linea sia assegnata alla Società Adriatica.

Ciò che invero io trovo meno giusto di tutto, è il temperamento adottato dal Governo.

Signori, perchè la linea debba essere esercitata nell'interesse del traffico, bisogna che esso possa profittare di tutte quelle facilitazioni e benefici che vennero accennati per indurre nella vostra mente l'idea che l'esercizio privato sia l'ottimo

degli esercizi ferroviari. A conseguire questo scopo, parmi evidente che si opponga l'assegnare una linea importantissima a due Società contemporaneamente.

Se voi leggete l'articolo 18 del disegno di legge, trovate in esso la dimostrazione di quanto io accenno. Infatti è detto nell'articolo 18 che "oltre le tariffe generali e speciali degli allegati *D* ed *E* saranno estese alla linea Milano-Chiasso le tariffe locali, che di comune accordo fra le due Società venissero proposte al Governo e da questo approvate."

Dunque, onorevoli colleghi, è dessa una linea più importante per la rete Mediterranea che non per la rete Adriatica; e che, per essere utile al commercio, deve usufruire di tutti i vantaggi che produce. Secondo quanto fu asserito, l'esercizio privato si troverà in mano di due Società, le quali bisogna che combinino d'accordo quei provvedimenti, che per Genova saranno utili e non lo saranno per i porti adriatici, o viceversa. Ciò è evidentemente assurdo.

C'è un attrito, stabilito per legge, che renderà quasi impossibile un utile esercizio della linea. Si dice nell'articolo 18 che in caso di disaccordo deciderà il Governo. Ma voi sapete, signori, che cosa voglia dire, fra due Società, una lite che debba esser risolta dal Governo. Vuol dire una perdita immensa di tempo, una ingerenza del Governo negli interessi opposti di due regioni d'Italia. Ciò farà di una questione di tariffe una questione di interesse regionale, con danno evidente per la nazione. La risoluzione di queste liti metterà il Governo in gravi imbarazzi, più difficili a superarsi che non sia il risolvere la questione dell'assegnare la linea in questione piuttosto ad una Società che all'altra.

Nella relazione della Commissione, è dichiarata la prevalenza dell'interesse del porto di Genova, all'esercizio della linea Milano-Chiasso; e si dice che, quando sarà finita la linea Lecco-Como, le merci dirette al Gottardo e provenienti dai porti Adriatici avranno interesse a preferire quella linea.

Lo stesso nostro collega onorevole Cavalli affermava testè che se la linea Lecco-Como fosse ultimata, egli crederebbe giusto di assegnare alla rete Mediterranea la Milano-Chiasso; ma secondo le previsioni dell'onorevole Cavalli, ci vorranno ancora tre o quattro anni prima che sia ultimata la Lecco-Como. Ebbene, per un ritardo di pochi anni, noi vogliamo affidare l'esercizio di questa linea a due Società? Vogliamo cioè rendere l'esercizio stesso intralciato e improduttivo; quando

sarebbe tanto facile risolvere la questione coll'assegnare la linea alla Società Mediterranea, colla condizione che fino a quando non sia ultimata la linea Lecco-Como, anche la Società Adriatica potrà valersene come crederà pel proprio traffico, alle stesse condizioni e tariffe adottate dalla Mediterranea. (*Interruzioni*)

Lugli. Bologna approfitta pure della stessa condizione di cose?

Berio. Non capisco l'obiezione, che fa l'egregio collega Lugli, poichè parmi che la di lui domanda non sia punto in contraddizione con quanto ho detto. Forse che Bologna non potrà profittare della linea Como-Lecco? Sarebbe un asserire cosa contraria alla evidenza.

Riepilogando, credo che per risolvere questa questione, bisogna tener conto di due principali criteri adottati per ottenere l'approvazione dell'esercizio privato, e la discussione degli articoli di questa legge.

Il primo è: che l'utile esercizio di una linea si ottiene dalla industria privata soltanto quando la Società esercente può liberamente adottare tutti quei provvedimenti e tutte quelle tariffe che crede capaci di facilitare l'aumento dei traffici.

Il secondo: che per lo esercizio della linea Milano-Chiasso è prevalente l'interesse dei porti della Liguria. Questo afferma e dimostra la Commissione, d'accordo in ciò col Governo. In questo stato di cose può seriamente contestarsi l'assegnamento della linea in questione alla rete Mediterranea?

Se io vedessi, onorevoli colleghi, che da ciò deriva un danno ai porti della rete Adriatica, non parlerei; perchè non vi è cosa che mi ripugni tanto, quanto mettere a conflitto gli interessi di due regioni tanto importanti e benemerite d'Italia. Ma, stabilita la parità di trattamento, danno non ve ne può essere per alcuno; ed il vantaggio di un esercizio privato ben fatto, se questo sistema è vantaggioso, il che io non credo, si sentirà ugualmente dalle due reti.

Ad ogni modo vi sarebbe anche mezzo di fare una equa transazione: cioè lasciare comune alle due Società la linea Milano-Chiasso, fino a che non sia compiuta la Como-Lecco; e poi, dopo il compimento di questa, assegnarla alla rete Mediterranea.

Con questo sistema, la Camera tutelerà ampiamente l'interesse dei porti adriatici, e non metterà per 20 anni la rete Mediterranea negli imbarazzi di un esercizio legato a quello della Adriatica; legame che toglie ad entrambe le Società il vantato beneficio dell'esercizio privato, e crea tante possi-

bilità, anzi probabilità di conflitti, da rendere necessaria fin da ora la nomina di un giudice arbitro, come fa l'articolo 18 coll'aggiunta della Commissione. Con queste poche parole spero di aver persuasi i miei colleghi della convenienza di assegnare la linea Milano-Chiasso alla rete Mediterranea; o quanto meno, di stabilire fin d'ora che dovrà esserle assegnata, quando sarà costruita la linea Lecco-Como. In questo senso presenterò apposita proposta; e intanto, se i miei colleghi lo credono, si potrebbe ora sospendere ogni deliberazione in proposito.

Presidente. Sarebbe strano sospendere la discussione di questo argomento, dopo che se ne è parlato tutt'oggi.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Prinetti.

Prinetti. Io ho chiesto di parlare durante il discorso dell'onorevole Berio, non potendo io acconciarmi alle opinioni da lui manifestate circa la questione del Gottardo. Senza volere entrare ora a discutere questo argomento, credo di poter dire che il traforo del Gottardo non è stato fatto nè per Genova, nè per Venezia; è stato fatto, come hanno detto illustri statisti, per tutta l'Italia, ne può essere paragonato ad altri valichi alpini che non hanno punto eguale importanza.

Ciò premesso, io sono fermamente convinto che il sistema escogitato dal Governo per la linea Milano-Chiasso, rappresenti il sistema migliore per servire tutti gl'interessi legittimi, e per mantenere, così come ora sono, le correnti commerciali che già esistono.

Ora, in quest'ordine d'idee io sono perfettamente d'accordo col Ministero e colla Commissione. Soltanto, giacchè mi trovo a parlare, intendo fare una dichiarazione a sgravio della delicata condizione in cui mi sento, rappresentando una delle regioni maggiormente interessate nella questione.

Logicamente, io credo che, per seguire il suo concetto, il Governo avrebbe dovuto adottare quella proposta che l'onorevole Maurogò nato si riserva di presentare quando discuteremo l'articolo 18. Ma non è questa la sede per fare cotale discussione, ed io mi limito a dichiarare che, quando discuteremo l'articolo 18, mi permetterò d'intrattenere su questo argomento la Camera.

Intanto dichiaro che darò il mio voto favorevole al Governo, ed invito i miei colleghi a fare altrettanto, perchè il modo escogitato dal Governo, è equo e razionale, e non è fatto per giovare alla Società Adriatica o a quella Mediterranea, ma per proteggere tutti gli interessi del paese.

Voci. Ai voti! ai voti!

Presidente. L'onorevole Sanguinetti ha domandato di parlare per fatto personale. Lo prego di accennarlo.

Sanguinetti. L'onorevole Lugli non ha posto attenzione al mio primo discorso; perchè non solo non intendo di pregiudicare gli interessi di Milano o di Venezia; ma anzi li voglio tutelare. Infatti dimostrai come l'esercizio promiscuo finirà per danneggiare tutti gli interessi, senza tutelarne alcuno.

Del resto, accetto volentieri l'elogio per la virtù della perseveranza di cui mi volle onorare l'onorevole Lugli. Questo elogio, venuto da lui, è per me molto lusinghiero.

Presidente. Come la Camera ha udito, l'articolo primo del contratto si riferisce all'esercizio delle ferrovie che costituiscono la rete Mediterranea. Queste ferrovie sono quelle contemplate nell'allegato A, il quale fa parte integrante del contratto, come il contratto fa parte integrante della legge. Sopra questo allegato A, del quale ho dato lettura, non vi è altra proposta tranne che per la linea Chiasso-Milano, il cui esercizio, secondo è stabilito nell'allegato A, deve essere comune alla rete Mediterranea ed alla rete Adriatica.

Della Rocca. Perdoni, io chiedo di parlare sopra un'altra parte di questo elenco.

Presidente. Allora Ella vuol fare una proposta per altre linee?

Della Rocca. Ecco, non è una proposta che faccio; è uno schiarimento che intendo avere dalla Commissione e dal Ministero.

In fine dell'elenco testè letto vi è l'indicazione delle officine di lavoro; e questa indicazione è così concepita: officine per le grandi riparazioni: Torino Porta Nuova — Torino Porta Susa — Milano (comune colla rete Adriatica) Sampierdarena — Siena — Roma — Napoli (Pietrarsa e Granili) — Taranto.

Poi per le piccole riparazioni vi è un'altra enumerazione. Ora, volendo stare alla lettera di questa indicazione, si potrà credere che, secondo il concetto della Commissione, le officine per le grandi riparazioni, fra cui Pietrarsa e Granili, debbano eseguire unicamente le riparazioni delle locomotive, delle vetture, delle caldaie e via discorrendo. Ma la Camera e il Ministero sanno benissimo che le menzionate officine non sono, ora, adatte solamente alle riparazioni sibbene ancora alle fabbricazioni, alle costruzioni del materiale nuovo.

Limitando il disimpegno di queste officine alle sole riparazioni, per quanto grandi siano, per

quanto si vogliono qualificare di primo ordine, si potrà sempre intendere che queste officine debbano fare solamente riparazioni, non fabbricazioni e costruzioni. E se la cosa fosse intesa in questi termini, invece di avere un progresso, noi avremmo un deplorabile regresso, perchè fino ad oggi queste officine, specialmente Pietrarsa e i Granili, hanno compiuto benissimo la costruzione delle vetture, delle locomotive ed altro. Quindi, il ridurle a fare le riparazioni, significherebbe menomarne l'importanza, danneggiare quella importantissima classe operaia, e danneggiare anche l'economia nostrana, le industrie, gli interessi dello Stato, perchè le officine di Pietrarsa e dei Granili sono di proprietà dello Stato.

Io voglio credere quindi piuttosto ad una imperfezione di locuzione, e spero che la Commissione ed il Ministero mi daranno tali spiegazioni da rendermi pago, col dichiarare che queste officine, come per lo passato così per l'avvenire, anzi maggiormente per l'avvenire, potranno provvedere alle costruzioni ed alle fabbricazioni di qualsiasi materiale mobile d'interesse dello Stato e delle Società.

Attendo una risposta categorica, la quale, spero, sia favorevole; dopo di chè, io esprimerò alla Camera i miei definitivi intendimenti.

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

Genala, ministro dei lavori pubblici. La questione toccata dall'onorevole Della Rocca veramente non riguarda l'allegato A ma piuttosto l'articolo A addizionale della rete Mediterranea.

Qui nell'allegato A si sono messi i nomi delle officine usando la definizione che ordinariamente si dà.

Le strade ferrate dividono le officine in officine di grandi riparazioni e officine di piccole riparazioni.

A vero dire Pietrarsa e i Granili non essendo oggi proprietà dell'amministrazione ferroviaria non apparterebbero nè all'una nè all'altra di queste categorie, ma per non farne una terza si sono classificate con le altre officine di grandi riparazioni. Se non che per Pietrarsa c'è una disposizione apposita che è quella citata da me poco fa all'articolo addizionale del contratto della rete Mediterranea e in cui si dice che la Società assumerà l'esercizio dei due stabilimenti dei Granili e di Pietrarsa presso Napoli, dei quali dovrà servirsi come di officine primarie per i bisogni della rete.

Ma ora, come ho già detto, non è in discussione l'articolo A del contratto, ma l'allegato A;

e però pregherei l'onorevole Della Rocca a voler rimandare questa questione all'articolo A, dove potrò dargli più ampî schiarimenti, perchè in un argomento così grave come questa legge, se tutte le questioni non si trattano nella loro sede naturale, temo che cammineremo assai malamente.

Del resto posso dire fin d'ora che oggi in parecchie di queste officine di grandi riparazioni, si fabbrica del materiale nuovo; ma, ripeto, pregherei l'onorevole Della Rocca a volere rimandare questa questione all'articolo relativo della rete Mediterranea.

Presidente. Onorevole Della Rocca?

Della Rocca. Io non ho alcuna difficoltà a rinnovare, quando si discuterà l'articolo citato dal ministro, la questione che ho sollevato; solamente a me premeva di evitare un equivoco. Il mio desiderio era di armonizzare le diverse disposizioni del contratto, poichè non c'è cosa peggiore delle contraddizioni nei patti e nelle disposizioni contrattuali, poichè queste contraddizioni possono dar luogo a malintesi, e quindi a litigi che debbono ad ogni costo essere evitati.

Difatti se in un articolo si dice: che questi stabilimenti debbono essere adibiti come opifici primari, lo che, secondo l'intelligenza che dà alla frase il ministro, vuol dire essere impiegati alla costruzione ed alla fabbricazione, come si concilia questo concetto col fatto che in un elenco si enumerano gli stabilimenti che, insieme alle linee, si affidano alle Società, e che nell'elenco stesso si parla soltanto di officine di riparazione, omettendo la parola fabbricazione? Si scorge di leggieri che qui potrebbe esservi una contraddizione, capace di dar luogo a scappatoie alle Società le quali contrattano collo Stato. Ecco perchè io, nello scopo di mettere d'accordo un articolo coll'altro, pregava la Commissione ed il ministro di aggiungere alcune parole modificando così: per la *costruzione*, per la *fabbricazione* e per le *grandi riparazioni*. Perchè di fatto, taluni di questi stabilimenti, quali Pietrarsa e i Granili, siccome ho già detto, hanno benissimo funzionato come stabilimenti per la fabbricazione del materiale nuovo, e non posso mai ammettere che lo Stato voglia distruggerli, o menomarne l'importanza.

In ogni modo se siamo intesi che questi stabilimenti dovranno continuare non solamente, ma migliorare nella costruzione di nuovo materiale, sarà questione di dicitura più o meno corretta; che potrà poi essere completamente chiarita nell'articolo di cui ha parlato l'onorevole ministro dei lavori pubblici.

L'essenziale è che sopra tal punto non siamo

discordi. Ed io prendo atto delle dichiarazioni testè espresse dall'onorevole ministro, secondo cui gli opifici de' Granili e Pietrarsa debbano considerarsi, nello stesso tempo, primarie officine di grandi riparazioni, nonchè di costruzione e fabbricazione del materiale nuovo.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Lazzaro.

Lazzaro. Ho chiesto di parlare per fare una dichiarazione... (*Rumori*)

Voci. Ai voti!

Presidente. Non interrompano. Parli, parli, onorevole Lazzaro.

Lazzaro. ... e una osservazione su quel che ha detto l'onorevole della Rocca. (*Rumori — L'oratore parla a voce bassissima*)

Voci. Forte!

Lazzaro. La questione che l'onorevole Della Rocca ha sollevata, trova anche la sua sede opportuna di discussione nell'articolo 3 del contratto di cui si deve discorrere avanti alla Camera. E io mi riservo di fare a suo tempo qualche osservazione in proposito.

La mia dichiarazione è relativa alla questione che oramai sembra esaurita davanti alla Camera.

Io voterò contro la proposta della Commissione per la linea Milano-Chiasso; perchè, secondo me, lungi dall'essere giusta, come diceva l'onorevole Brunetti, non contenta nè una parte nè l'altra; e lede interessi non solamente locali, ma interessi di grande importanza nazionale, ai quali sono collegati quelli delle provincie che mi onoro di rappresentare alla Camera.

Presidente. Come la Camera ha udito, alla tabella A, la quale concerne le diverse linee che compongono la rete Mediterranea, e precisamente là dove è accennata la linea Milano-Chiasso, l'onorevole Sanguinetti propone che sia soppressa la dichiarazione che la linea stessa debba esser comune alla rete Mediterranea e alla rete Adriatica.

L'onorevole Cavalli, invece, ha proposto che la medesima linea Milano-Chiasso sia, per ora, esclusa dal far parte della rete Mediterranea; riservandosi egli, più tardi, di mettere innanzi la proposta che la medesima linea sia assegnata alla rete Adriatica.

Su queste due proposte l'onorevole Brunetti aveva proposto l'ordine del giorno puro e semplice; ma credo che egli non v'insista.

Voci. No, no!

Presidente. Onorevole Sanguinetti, insiste Ella nella sua proposta, o la ritira?

Di San Donato. Io credo che, dopo aver parlato tanto...

Presidente. Vorrà parlare ancora. (*ilarità*)

Sanguinetti. Io non ho difficoltà di ritirare la mia proposta; ma a condizione che si voti sulla questione...

Presidente. Insomma, se l'onorevole Cavalli ritira la sua proposta, Ella ritira la sua, non è vero?

Sanguinetti. Domando che la Camera voti su questo punto speciale: se cioè, la linea Milano-Chiasso debba essere, o no, comune alle due Società. Poichè io intendo di votare contro alla proposta ministeriale; il che posso conseguire senza esporre la mia proposta ad essere respinta.

Presidente. Dunque, Ella ritira la sua proposta, purchè sia messa ai voti la proposta ministeriale.

Onorevole Cavalli, ritira Ella la sua proposta?

Cavalli. Io ritiro la mia proposta, con la speranza che sia respinta la proposta dell'onorevole Commissione.

Presidente. Sta bene. Annunzio intanto che gli onorevoli Berio, Sanguinetti e Priario avrebbero proposto un'aggiunta all'articolo, per stabilire che quando sarà aperta la linea Lecco-Como, la linea Milano-Chiasso debba essere esclusivamente assegnata alla rete Mediterranea. Ma io vorrei pregare gli onorevoli proponenti di differire questa loro proposta all'articolo 18, perchè per ora non si tratta che di votare il principio. Verremo poi alle modalità. (*Sì! sì!*)

Verremo dunque ai voti sulla proposta della Commissione e del Ministero, cioè che la linea Milano-Chiasso sia comune alle due reti Mediterranea ed Adriatica. Sopra questa proposta hanno chiesta la votazione nominale gli onorevoli Parenzo, Toaldi, Tecchio, Zanolini, Di Breganze, Cavalli, Pavesi, Maffi, Billi, Panattoni, Aporti, Fazio E., Ferrari E., Priario, Sani Severino.

Coloro che approvano la proposta ministeriale e della Commissione risponderanno *sì*, coloro che non l'approvano, risponderanno *no*.

Depretis, presidente del Consiglio. Vorrei solamente fare una dichiarazione. (*Rumori — No! no!*)

Voci a sinistra. Non si può; siamo in votazione.

Depretis, presidente del Consiglio. Finora nessuno ha votato.

Voci. Sì! sì! (*Rumori*)

Depretis, presidente del Consiglio. Chi ha votato? (*Rumori*)

Presidente. Facciano silenzio.

La votazione non è ancora incominciata. Ha facoltà di parlare l'onorevole presidente del Consiglio.

Depretis, presidente del Consiglio. Se anche io non parlassi, voi potete facilmente, o signori, indovinare la dichiarazione che deve fare il presidente del Consiglio a nome del Gabinetto.

E la dichiarazione è, che quando si avesse un voto contrario, od una modificazione del contratto, il Governo dovrebbe considerare se gli convenga di mantenere il contratto. (*Rumori*)

Presidente. Si proceda alla chiama.

Mariotti, segretario, fa la prima e la seconda chiama.

Presidente. Essendo risultato che la Camera non è in numero per deliberare, la votazione nominale sarà rinnovata domani in principio di seduta.

I nomi degli assenti verranno pubblicati nella *Gazzetta Ufficiale*, e così si farà in seguito secondo le prescrizioni del regolamento. (*Vive approvazioni*)

Discussione sull'ordine del giorno.

Presidente. Avverto la Camera che fu depositata in segreteria la relazione intorno alla elezione contestata del secondo collegio di Brescia, e che iscriverò la discussione su questa relazione, nell'ordine del giorno per la tornata di martedì.

Si annunziano due domande d'interrogazione.

Presidente. Annunzio alla Camera due domande di interrogazione pervenute alla Presidenza.

“ Il sottoscritto domanda d'interrogare gli onorevoli ministri della guerra e della pubblica istruzione intorno all'interpretazione data all'articolo 422 della legge sul reclutamento dell'esercito in relazione alla circolare del ministro di pubblica istruzione del 24 novembre 1884, n. 744.

“ Enrico Fazio. ”

Prego l'onorevole ministro della guerra di voler dichiarare se e quando intenda rispondere a questa interrogazione.

Ricotti, ministro della guerra. Dirò domani se e quando potrò rispondere a questa interrogazione.

Presidente. Sta bene.

Un'altra domanda di interrogazione è la seguente:

“ I sottoscritti desiderano d'interrogare l'onorevole ministro guardasigilli se e quando creda

opportuno che la Camera nomini la Commissione per l'esame del progetto di Codice penale.

« Perelli, Maffi. »

Prego l'onorevole ministro di grazia e giustizia di dichiarare se e quando intenda rispondere a quest'interrogazione.

Pessina, ministro di grazia e giustizia. Dirò domani se e quando potrò rispondere.

La seduta è levata alle ore 6,45.

Ordine del giorno per la tornata di domani.

1° Rinnovamento di votazione per appello nominale.

2° Verificazione di poteri.

3° Continuazione della discussione sul disegno di legge per l'esercizio delle reti ferroviarie Mediterranee, Adriatica e Sicula e costruzione delle strade ferrate complementari. (206-241)

4° Seguito della discussione sul disegno di legge per modificazioni della legge sull'ordinamento dell'esercito, e sui servizi dipendenti dall'Amministrazione della guerra. (181)

5° Provvedimenti relativi alla marina mercantile. (149) (*Urgenza*)

6° Responsabilità dei padroni ed imprenditori poi casi di infortunio degli operai sul lavoro. (73) (*Urgenza*)

7° Ordinamento dei Ministeri e istituzione del Consiglio del Tesoro. (187) (*Urgenza*)

8° Riforma della legge sulla leva marittima. (45)

9° Disposizioni intese a promuovere i rimboschimenti. (35) (*Urgenza*)

10° Stato degli impiegati civili. (68) (*Urgenza*)

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

12° Riconoscimento giuridico delle Società di mutuo soccorso. (127) (*Urgenza*)

13° Abolizione delle decime e di altre prestazioni fondiari. (86) (*Urgenza*)

14° Pensioni degli impiegati civili e militari, e costituzione della Cassa pensioni. (22) (*Urgenza*)

15° Estensione alle provincie Venete, di Mantova e di Roma della legge sulla coltivazione delle risaie. (194) (*Urgenza*)

16° Ampliamento del servizio ippico. (208) (*Urgenza*)

17° Disposizioni intorno alla minuta vendita delle bevande nei comuni chiusi. (79) (*Urgenza*)

18° Provvedimenti relativi alla Cassa militare. (23)

19° Circoscrizione giudiziaria ed amministrativa dei due mandamenti di Pistoia. (118)

20° Aggregazione del comune di Palazzo Canavese al mandamento d'Ivrea. (213)

21° Aggregazione del comune di Penango al mandamento di Moncalvo. (212)

22° Modificazioni alla legislazione sugli scioperi. (114)

23° Impianto graduale del servizio telegrafico. (190)

24° Aggregazione del mandamento di Monticelli al circondario di Piacenza. (214)

25° Impianto di un osservatorio magnetico in Roma. (207)

26° Aggregazione del comune di Anguillara al mandamento di Bracciano. (184)

27° Riforma della legge provinciale e comunale. (1)

28° Istituzione della riserva navale. (198)

29° Riordinamento della imposta fondiaria. (54)

30° Istituzione del servizio ausiliario per gli ufficiali della regia marina. (197-c) (*Urgenza*)

31° Modificazioni delle leggi sulle pensioni militari del regio esercito. (100-c)

32° Modificazioni delle leggi sulle pensioni di militari della regia marina. (101 c)

33° Disposizioni sul divorzio. (87)

34° Convenzione di amicizia, di commercio e di navigazione tra l'Italia ed il Madagascar. (227)

35° Maggiore spesa sul bilancio del Ministero dell'interno per il riordinamento dei quadri degli impiegati della pubblica sicurezza. (281)

36° Facoltà al Governo di applicare temporaneamente alcuni consiglieri alla Corte di appello di Torino. (280) (*Urgenza*)

37° Approvazione di contratti di vendita di beni demaniali. (263) (*Urgenza*)

38° Aggregazione al Mandamento di Cori dei Comuni di Norma e Roccamassima (276)

39°-40° Convalidazione di Decreti reali di prelevamento dal fondo per le spese impreviste per l'esercizio finanziario dal 1° gennaio al 30 giugno 1884. (172-219)

41° Maggiori spese nel bilancio definitivo del 1883. (186)

42° Abolizione dell'*erbatico* e *pascolo* nelle provincie di Treviso e di Venezia e del diritto di *pascolo* e *boscheggio* nella provincia di Torino. (271)

43° Aggregazione al Comune di Bastida Pancarana della frazione Minutole del Gerone, Mandamento di Casatisma, circondario di Voghera. (238)

PROF. AVV. LUIGI RAVANI

Capo dell'ufficio di revisione.