

## CCCLXII.

## TORNATA DI MARTEDÌ 20 GENNAIO 1885

## PRESIDENZA DEL PRESIDENTE BIANCHERI.

**SOMMARIO.** *Il deputato Panattoni dichiara di astenersi d'ora innanzi dalle votazioni degli articoli del disegno di legge per l'esercizio delle strade ferrate essendo contrario a tutto il detto disegno di legge. — Il deputato Maranca chiede sia dichiarata urgente la petizione registrata col numero 3518 ed il deputato Napodano quella col numero 3515. — Sull'ordine del giorno parlano il deputato Dotto, il presidente del Consiglio, il ministro dei lavori pubblici, i deputati Canzi e Compans. — Il deputato Di San Donato svolge una sua interrogazione intorno alle condizioni sanitarie del regno — Risposta del presidente del Consiglio. — È data lettura di una proposta di legge dei deputati Adamoli e Papa e si stabilisce dopo brevi osservazioni del ministro delle finanze e del deputato Adamoli il giorno dello svolgimento. — Il presidente proclama eletto deputato del 2° collegio di Brescia l'onorevole Pavoni. — Giuramento del deputato Castellazzo. — Seguito della discussione del disegno di legge relativo all'esercizio delle strade ferrate — Osservazioni del deputato Baccarini alle quali rispondono il presidente del Consiglio ed il ministro dei lavori pubblici — Sull'articolo 7 parlano il deputato Baccarini, il relatore Curioni, i deputati Ruspoli, Prinetti, Sanguinetti, Lazzaro, Sorrentino, Della Rocca, Buttini, Nervo, Simeoni, Di San Donato ed il ministro dei lavori pubblici — Sono respinte due proposte, una del deputato Baccarini, l'altra del deputato Nervo — Approvasi l'articolo 7 — Sull'articolo 8 parlano il deputato Maffi, il relatore Curioni, il deputato Lazzaro ed il ministro dei lavori pubblici. — Il presidente comunica tre interrogazioni: una del deputato Pavesi, l'altra del deputato D'Ayala-Valva e l'ultima del deputato Compans — Il presidente del Consiglio ed i ministri della marineria e dei lavori pubblici si riservano di rispondere. — Il presidente comunica il risultato delle votazioni a scrutinio segreto ieri fatte: Per la Commissione sulla Cassa depositi e prestiti proclama eletto l'onorevole Grossi, e dichiara il ballottaggio fra gli onorevoli Plebano, Compans, Seismit-Doda e Maurigi; per la Commissione di vigilanza per il Fondo pel culto, proclama eletti gli onorevoli Suardo e Fid-Astolfone, e dichiara il ballottaggio fra gli onorevoli Del Zio e Mazziotti Matteo; dichiara poi nulla per mancanza di numero la votazione per la nomina dei commissari per l'Asse ecclesiastico.*

La seduta comincia alle ore 2, 20 pomeridiane.  
**Ungaro**, segretario, dà lettura del processo verbale della seduta precedente.

**Presidente.** Sul processo verbale ha facoltà di parlare l'onorevole Panattoni.

**Panattoni.** Sento il dovere di fare una dichiarazione. Non figurai tra i presenti nella votazione di ieri. Non votai, perchè non volli votare. Contrario alle convenzioni, io sento di non potere discuterne le formule; sento di non potere cercarne il miglio-

ramento. Compirò il mio dovere votando contro la legge: ma, come ieri, mi asterrò in ogni occasione, in cui si disputi sui patti di un contratto, che comunque modificato, io respingerò sempre. (Bene! a sinistra)

**Presidente.** Se non vi sono altre osservazioni, il processo verbale s'intenderà approvato.

(È approvato.)

### Petizioni.

**Presidente.** Si dà lettura del sunto delle petizioni.

**Ungaro, segretario, legge.**

3515. Il generale Michele Mario Franzini, da Napoli, invoca il patrocinio della Camera per ottenere l'esazione di un suo credito verso il Governo brasiliano.

3516. Soligo Domenico ed altri nove veterani del 1848-49, di Castelfranco Veneto e Cittadella, esposte le misere condizioni in cui versano, invocano provvedimenti che li pongano in grado di poter vivere, essendo essi, a cagione della inoltrata età, inabilitati al lavoro.

3517. Luigi Musso, ed altri fabbricanti di cementi, di Casale Monferrato, fanno voti che nel disegno di legge relativo all'esercizio delle strade ferrate, venga conservato, rispetto ai trasporti della calce o dei cementi, il sistema di tassazione attualmente in vigore.

3518. Il Consiglio comunale di Lanciano, al quale si associano quelli di S. Eusanio del Sangro, di Pietra Ferrazzana, Buonotte, Civitaluparella, Fallo, Paglieta, Altino, Villa S. Maria, S. Vito Chietino, Pennadomo, Montelapiano, Perano, Roio del Sangro, Borrello, Colle di Mezzo, Archi, Monteferrante e Alfedena, fanno voti per la costruzione di una ferrovia lungo la vallata del fiume Sangro.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Maranca sul sunto delle petizioni.

**Maranca.** Con la petizione numero 3518 il municipio della città di Lanciano e altri 18 comuni della provincia di Chieti, insieme al comune di Alfedena, della provincia di Aquila, hanno chiesto una ferrovia lungo la valle del Sangro. Domando alla Camera che tale petizione sia dichiarata urgente e rimessa alla Commissione, che riferisce sul progetto di legge per l'istituzione — per la costruzione — di una ferrovia.

(È dichiarata d'urgenza.)

**Presidente.** Questa petizione farà il corso prescritto dal regolamento.

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

**Napodano.** Prego la Camera di decretare l'urgenza per la petizione numero 3515, con la quale il generale Mario Franzini chiede che il Governo spieghi un'azione diplomatica o qualsiasi altro mezzo per ottenere che sia indennizzato di molti danni sofferti per colpa del Governo brasiliano.

(L'urgenza è ammessa.)

### Osservazioni e proposte sull'ordine del giorno.

**Presidente.** L'onorevole Dotto ha facoltà di parlare sull'ordine del giorno.

**Dotto.** Fino dal 16 dicembre ultimo rivolsi una domanda d'interrogazione all'onorevole ministro dell'interno: questa domanda avrebbe dovuto essere svolta nella seduta antimeridiana del 22 dicembre scorso; ma in quella seduta nè la mia interrogazione, nè quelle di altri miei colleghi poterono essere svolte. Quindi rinnovo oggi la domanda, sperando che l'onorevole ministro voglia stabilire il giorno in cui questa interrogazione potrà essere svolta, essendo già passato molto tempo.

Inoltre nello stesso giorno rivolsi altra domanda all'onorevole ministro dei lavori pubblici; ma egli non avendo detto in qual giorno avrebbe potuto o creduto rispondere alla mia interrogazione, rinnovo oggi la domanda, con la fiducia, o almeno con la speranza, che egli sarà cortese di non volerla rimandare, come suol dirsi, alle calende greche, poichè in tal guisa sarebbe a credersi che il diritto di interrogazione e di interpellanza fosse illusorio.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole presidente del Consiglio.

**Depretis, presidente del Consiglio.** Io sono agli ordini della Camera: quando essa crederà di udire, in una seduta mattutina, lo svolgimento delle diverse interrogazioni e interpellanze che sono state presentate, io, quando sarà la volta dell'onorevole Dotto, sarò prontissimo a rispondere alla sua interrogazione.

**Presidente.** Quando la Camera delibererà in quale seduta mattutina debbano essere svolte le varie interpellanze ed interrogazioni presentate, l'onorevole Dotto rinoverà la sua istanza.

Onorevole ministro dei lavori pubblici, Ella si associa alla dichiarazione del presidente del Consiglio?

**Senatore ministro dei lavori pubblici.** Certamente, io non posso non associarmi, non avendo ancora la Camera stabilito in quale seduta debbano svolgersi le interrogazioni.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Canzi sull'ordine del giorno.

**Canzi.** Il giorno 29 novembre presentai una domanda d'interrogazione sulla politica coloniale. L'onorevole ministro degli affari esteri dichiarò il giorno 2 dicembre, che avrei potuto svolgere la mia interrogazione il 14 dello stesso mese. Ma lo svolgimento non potè aver luogo in quel giorno, principalmente perchè altre interrogazioni avevano la precedenza, e si giunse alle 6. 55 della sera senza che io potessi parlare. Dopo quel giorno non vi fu più altra occasione di svolgere quella mia interrogazione.

Ma più tardi altri deputati presentarono interpellanze ed interrogazioni sullo stesso argomento, le quali furono iscritte nell'ordine del giorno per la seduta del 24 corrente: però della mia interrogazione non si fece parola. Chiederei all'onorevole presidente e alla Camera che la mia interrogazione del 29 novembre sia iscritta, come credo mio diritto, nell'ordine del giorno non solo, ma abbia la precedenza su tutte le altre.

**Presidente.** Onorevole Canzi, Ella può rinnovare l'istanza, perchè la sua interrogazione sia iscritta nell'ordine del giorno, poichè Ella ha sempre il diritto di ripresentare quella sua interrogazione. Ma non può pretendere che abbia la precedenza sopra le altre, primo perchè, se la memoria non mi falla, Ella deve aver ritirata la sua interrogazione; e in secondo luogo, perchè ove Ella non l'avesse ritirata, siccome non ha fatto istanza perchè fosse iscritta nell'ordine del giorno, la Camera non potrebbe oggi variare quello che ha già stabilito.

Quindi, se così desidera, la sua interrogazione potrà essere iscritta nell'ordine del giorno, ma non con precedenza sulle altre.

**Canzi.** Me lo perdoni, l'egregio presidente, ma credo che cada in equivoco quando dice che io ho ritirata la mia domanda d'interrogazione. Di ciò del resto Ella può facilmente accertarsi dagli atti parlamentari.

Ciò promesso, non capisco come si possa ritenere che io abbia lasciato decadere la mia interrogazione: questo certo non poteva accadere senza il mio concorso...

**Presidente.** Per lo meno l'avrà tenuta sospesa.

**Canzi.** Mi perdoni, non è stata mica chiusa la sessione.

**Presidente.** Onorevole Canzi, se fosse stato presente quando la Camera deliberò le sedute per lo svolgimento delle interrogazioni analoghe alla sua, avrebbe potuto anch'Ella fare istanza perchè la sua fosse iscritta nell'ordine del giorno, magari

con precedenza. Ora Ella deve accontentarsi di chiedere, che sia iscritta in seguito alle altre, per essere svolta nella stessa seduta, ma non prima delle altre, perchè questo lederebbe il diritto di altri deputati.

**Canzi.** Onorevole presidente, io non insisterò, perchè se anche potessi vincere, non vorrei vincere contro di lei. Io però ho per fermo di essere perfettamente nel giusto dicendo, che la mia interrogazione non è mai decaduta, ma che è sempre viva e debba aver la precedenza su tutte le altre. Se l'egregio presidente crede di accogliere questa mia opinione e di fare una proposta in questo senso alla Camera, io glie ne sarò gratissimo; se non la vuol fare, che posso io dire? Mi rimetterò, ma credo di non essere dalla parte del torto.

**Presidente.** Onorevole Canzi, Ella comprende bene che non desidererei di meglio che potere assecondare il suo desiderio. Ma qui io sono il depositario dei diritti di tutti i miei colleghi; e quegli onorevoli deputati, i quali hanno presentato le loro domande di interrogazione ed hanno provocato dalla Camera la deliberazione che queste sieno svolte senza indugio, sarebbero lesi nei loro diritti se io soddisfacessi al suo desiderio. Ora, che cosa doveva Ella fare per mantenere il suo diritto? Bisognava che si fosse trovato presente a quella tornata ed avesse fatto la proposta, che la sua interrogazione avesse la precedenza sulle altre. Ma non essendo stata Ella presente per fare questa proposta, non può ora tornar sopra una deliberazione della Camera e pregiudicare i diritti altrui.

Comprende bene che io insisto in ciò, non certo per una ragione di amor proprio, ma pel buon andamento dei lavori parlamentari.

**Canzi.** Io non intendo di fare una mozione contro la opinione ed il desiderio dell'egregio presidente: mi vi assoggetto; e la prego di inscrivere nell'ordine del giorno la mia interrogazione.

**Presidente.** Sarà iscritta in seguito alle altre già stabilite per la seduta antimeridiana di sabato.

Ha facoltà di parlare sull'ordine del giorno l'onorevole Compans.

**Compans.** Prego la Camera di dichiarare d'urgenza il disegno di legge, che è iscritto al numero 36 dell'ordine del giorno e che mira semplicemente ad estendere ad altre provincie disposizioni già sancite con precedenti leggi. Se la mia preghiera viene accolta, potremo discutere

questo disegno nelle sedute antimeridiane, che vennero già stabilite dalla Camera.

**Presidente.** Questo disegno di legge, di cui l'onorevole Compans chiede la urgenza, riguarda la abolizione dell'*erbatico* e *pascolo* nelle provincie di Treviso e di Venezia e del diritto di *pascolo* e *boscheggio* nella provincia di Torino.

Se non vi sono opposizioni, l'urgenza s'intenderà ammessa.

(È ammessa.)

### Congedi.

**Presidente.** Hanno chiesto congedo per motivi di famiglia: l'onorevole Sagariga-Visconti, di giorni 5, l'onorevole Tubi, di 15, l'onorevole Pianciani, di 40; per motivi di salute: l'onorevole Pais-Serra, di giorni 10, l'onorevole Asperti, di 15; per ufficio pubblico: l'onorevole Velini, di giorni 5.

(Sono conceduti.)

### Svolgimento di una interrogazione del deputato Di San Donato.

**Presidente.** L'onorevole Di San Donato ha facoltà di parlare.

**Di San Donato.** Onorevole signor presidente, da parecchi giorni sta sul banco della Presidenza una mia domanda d'interrogazione semplicissima, intorno alle condizioni sanitarie del regno.

Io mi proporrei di svolgerla ora e d'intrattenere la Camera non più d'un minuto.

**Depretis, presidente del Consiglio.** Chiedo di parlare.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole presidente del Consiglio.

**Depretis, presidente del Consiglio.** Siccome io credo che l'onorevole Di San Donato riterrà come svolta la sua interrogazione colle stesse parole colle quali egli l'ha presentata alla Presidenza, o che, in ogni caso, le cose che egli potrà aggiungere saranno molto brevi, così io sono disposto a rispondere fin d'ora alla sua interrogazione.

**Presidente.** La Camera acconsente?

Voci. Sì! sì!

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Di San Donato.

**Di San Donato.** Nonostante la generale fiducia che a Napoli, e negli altri paesi d'Italia, già contagiati dal colera, l'epidemia sia finita, pur tuttavolta ripetutamente e, dico, anche artificiosa-

mente, si sono fatte correre delle voci, che mettevano in dubbio queste buone condizioni sanitarie nel nostro paese.

Io non voglio entrare ad esaminare se questo sia effetto di *paurde*, oppure di qualche altra cosa di peggio, come sarebbe la lotta di albergatori contro altri albergatori; io desidero solo che l'onorevole presidente del Consiglio dica francamente quali sono le vere condizioni sanitarie del regno, perchè certamente la voce del Governo sarà un suggello alla coscienza che noi tutti abbiamo, che il colera in Italia in oggi non c'è più. Forse arriverà novellamente, ma, per ora, non pare ci sia. Questo è quello che io desidero sapere.

Io ho chiesto tutte le informazioni possibili a Napoli, poichè anch'io era entrato in una specie di timore a questo proposito, ed il direttore del camposanto colerico di Napoli mi assicurò che dal 15 novembre dell'anno scorso in quel camposanto non erano più entrati cadaveri di colerosi.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole presidente del Consiglio.

**Depretis, presidente del Consiglio.** Io posso dichiarare all'onorevole Di San Donato ed alla Camera, che egli è perfettamente nel vero affermando la sua opinione, che le condizioni sanitarie d'Italia sono buone e che in Italia, già da qualche tempo, non vi è più alcun caso di colera. Aggiungerò che le condizioni sanitarie erano ottime già da qualche mese.

Allorchè si manifestarono alcuni casi, che prima furono soltanto sospetti e poi parvero accertati, nel borgo di Gaeta, il ministero prese subito le opportune disposizioni. La borgata fu isolata, vi fu mandato un ispettore, furono usate tutte le misure igieniche che il caso richiedeva; ed oggi posso dichiarare che da 15 giorni non abbiamo più in Italia, neanche nell'ultimo luogo infestato dal colera, cioè nel borgo di Gaeta, alcun caso di malattia, del morbo che tanto fu infesto in alcune parti d'Italia nell'estate e nell'autunno. Io credo che questa dichiarazione che io faccio, perfettamente conforme al vero, e che non potrà essere contraddetta in nessuna parte d'Italia, potrà rassicurare l'onorevole Di San Donato, la Camera ed il paese.

**Di San Donato.** Mi permetta, onorevole presidente, di dichiarare che io mi tengo più che soddisfatto della risposta dell'onorevole presidente del Consiglio; che io ringrazio per la sollecitudine che ha posta nel rispondere, e per le buone notizie che ci ha date.

**Presidente.** Così è esaurita l'interrogazione dell'onorevole Di San Donato.

Si dà lettura d'una proposta di legge dei deputati Adamoli e Papa.

**Presidente.** Gli Uffici hanno ammesso alla lettura una proposta di legge degli onorevoli Papa ed Adamoli.

Se ne darà lettura.

**Ungaro, segretario, legge.**

“ *Articolo unico.* Per gli effetti dell'articolo 72 della legge 24 agosto 1877, n. 4021, coloro che possiedono due o più stabilimenti industriali, situati in comuni diversi, oltre alla dichiarazione complessiva di cui l'articolo 13 alinea 1ª, indicheranno altresì la rendita particolare di ciascuno dei vari stabilimenti, e su questa rendita, accertata nelle forme ordinarie, verrà corrisposto il decimo ai comuni nel territorio dei quali gli stabilimenti industriali si trovano, ferme del resto le altre disposizioni dell'articolo 13. La medesima disposizione ha luogo, quando siavi un contribuente che possiede un solo stabilimento industriale, situato in comune diverso da quello nel quale egli tiene il proprio domicilio. ”

**Presidente.** È presente l'onorevole Adamoli?

**Adamoli.** Sono a disposizione della Camera.

**Presidente.** Onorevole ministro delle finanze, quando crede che possa aver luogo lo svolgimento di questa proposta di legge?

**Magliani, ministro delle finanze.** Potrebbe aver luogo in principio di seduta dopodomani.

**Presidente.** In principio della seduta di dopodomani. Consente Ella, onorevole Adamoli?

**Adamoli.** Perfettamente.

**Presidente.** Rimane dunque così stabilito.

### Verificazione dei poteri.

**Presidente.** L'ordine del giorno reca: Verificazione di poteri. Relazione intorno all'elezione contestata del 2º collegio di Brescia. Leggo alla Camera le conclusioni della Giunta:

“ Ad unanimità di voti, essendosi un membro astenuto, la Giunta propone alla Camera la convalidazione dell'elezione dell'avvocato Giovanni Pavoni a deputato del 2º collegio di Brescia.

“ *Franzi, relatore.* ”

Pongo a partito queste conclusioni della Giunta; chi le approva sorga.

(Sono approvate.)

Dichiaro dunque l'onorevole avvocato Giovanni

Pavoni deputato del 2º collegio di Brescia, salvo i casi d'incompatibilità preesistenti e non conosciute al momento della presente proclamazione.

### Seguito della discussione sull'esercizio delle strade ferrate.

**Presidente.** L'ordine del giorno reca: Seguito della discussione sul disegno di legge per l'esercizio delle reti ferroviarie.

Sull'articolo 7º l'onorevole Baccarini ha chiesto ieri di parlare. Onorevole Baccarini, ne ha facoltà.

**Baccarini.** Avanti d'imprendere a parlare su quest'importantissimo articolo 7º della legge in discussione, io sono tratto, per il rispetto che porto al Governo del mio paese, al Parlamento ed a me stesso di fare due categoriche domande, una all'onorevole presidente del Consiglio, l'altra all'onorevole ministro dei lavori pubblici. All'onorevole presidente del Consiglio domando se è vero ch'egli abbia dichiarato alla maggioranza, nella riunione di ieri sera, che ogni proposta d'emendamento è inutile, perchè il Governo non può accettarla: all'onorevole ministro dei lavori pubblici domando, se è vero che abbia invitato i membri della maggioranza a portare a lui le proposte che credono opportune d'introdurre nelle tariffe.

Dopo avere avute queste risposte, vedrò se mi convenga di continuare a parlare.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole presidente del Consiglio.

**Depretis, presidente del Consiglio.** Io farò subito notare alla Camera quanto, a mio giudizio, sia poco regolare il recare in quest'Aula discorsi che si dicono fatti fuori di essa, anzi in luogo che non è nemmeno aperto al pubblico, in una riunione assolutamente privata.

*Una voce.* Così è.

**Depretis, presidente del Consiglio.** Perciò io sarei inclinato a ricusare di rispondere, per non porre un precedente, che potrebbe turbare il buon andamento delle nostre discussioni. Se di tutto quello che i giornali recano essere stato detto da ministri o da deputati fuori di quest'Aula, noi facciamo argomento di discussione o interrogazione in quest'Aula stessa, io credo che inaugureremo un sistema che turberà il buono e retto andamento, delle nostre discussioni. (*Bene!*) Siccome però, nonostante la dichiarazione che ho fatto di non poter ammettere in principio questo precedente, pure già altra volta ho dovuto rispondere qualche cosa su voci portate da giornali ri-

guardo a mie dichiarazioni od a parole pronunziate da me fuori di quest'Aula, così posso dire all'onorevole Baccarini che io non credo, almeno per quanto la memoria mi suffraga (ed i 130 o 140 onorevoli deputati presenti possono attestarlo), non credo di aver punto detto che il Ministero non può accettare alcun emendamento. Io ho detto una cosa che non esito a ripetere in questa Camera: che, cioè, gli onorevoli deputati devono persuadersi, che altra è la discussione di una legge compilata dal Ministero e che si discute dalla Camera, ed altra è la discussione di un contratto, del quale le variazioni debbono non solamente essere consentite dal Ministero, ma anche dalle parti contraenti.

E questa mi par cosa che doveva saltare agli occhi di tutti; io non avevo nemmeno bisogno di dirla. Ma non ho mai inteso, nè intenderei mai di limitare menomamente la libera discussione della Camera, a qualunque parte della legge in discussione si possa riferire. (*Bravo!*)

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

**Genala, ministro dei lavori pubblici.** In aggiunta a quanto dianzi ha detto l'onorevole presidente del Consiglio, devo dichiarare, che io non ho fatto altro che pregare gli onorevoli colleghi, che avevano qualche dubbio da chiarire, che potevano rivolgersi direttamente a me, avvertendoli insieme che bene spesso i giornali dell'opposizione si facevano eco di notizie erronee intorno agli effetti delle tariffe. E ciò, fu a proposito di una questione che era stata presentata in maniera da scambiare 500, o 600 mila lire con 5 milioni.

Mi parve che quella fosse una occasione opportuna anche per dire che parecchi di cotesti errori grossissimi avrebbero potuto essere chiariti prontamente con un breve scambio di parole, anziché farne oggetto di un lungo discorso alla Camera. (*Benissimo! Bravo!*)

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Baccarini.

**Baccarini.** Innanzi tutto l'onorevole presidente del Consiglio ha tirato in mezzo i giornali, senza che io abbia fatto nessun accenno ai giornali. (*Rumori*)

**Depretis, presidente del Consiglio.** E donde poteva trarlo?

**Baccarini.** Dai 150 deputati che erano presenti all'adunanza: con 150 è difficile parlare in segreto. (*Bene! Bravo! a sinistra*)

**Depretis, presidente del Consiglio.** Ma io non ho bisogno di segreti.

**Baccarini.** Non è cosa che sia conforme alla sua esperienza. (*Commenti*)

Io di giornali non ho fiutato. E con questo rispondo anche all'onorevole ministro dei lavori pubblici. Prima che si chiuda la discussione del presente disegno di legge verrà forse l'opportunità di parlare anche di certa stampa: e non sarò io che mi tratterò dal parlarne molto più esplicitamente di quello che credono.

L'onorevole presidente del Consiglio, a mio avviso, stabilisce nuove consuetudini parlamentari. (*Commenti*) Raduna la maggioranza, che è certamente la più gran parte del Parlamento, e pretende considerare quelle riunioni come riunioni private...

**Depretis, presidente del Consiglio.** Ma senza dubbio!

**Baccarini.** ...Ma nelle riunioni private si fanno anche le congiure. (*Oh! oh! — Rumori a destra — Approvazioni a sinistra*)

Ma io, appunto perchè non credo alla possibilità di questo, dico che non può un capo del Governo venire qui a dire che fa delle riunioni private quando aduna la più gran parte del Parlamento.

Signori, le consuetudini rette e corrette dei Parlamenti vogliono che i Governi sieno sostenuti dai partiti, ma che il Governo tenga il potere a beneficio di tutto il paese, non a beneficio di una parte sola della Camera. Illustrerò così il suo partito, traendone forza, ma quando parla, deve parlare a tutti. Quando adunque il presidente del Consiglio vuole alla sua maggioranza parlare di qualunque cosa, che non si attenga ad una legge in discussione, liberissimo; ma quando una legge è in discussione è come quando è in votazione un articolo della legge, e non è più lecito parlare. (*Rumori a destra ed al centro — Approvazioni a sinistra*)

**Presidente.** Onorevole Baccarini, se Ella parlasse sul merito della discussione, mi pare che sarebbe più opportuno.

**Baccarini.** Domando scusa se sono tratto a deviare dalla discussione, ma non sono io che reco questo precedente.

**Presidente.** Io fo a tutti questa raccomandazione di non deviare dalla discussione.

**Baccarini.** Ma chi comincia a deviare è stato il presidente del Consiglio. (*Oh! oh!*) Ad ogni modo prendo atto di questo, che l'onorevole presidente del Consiglio, checchè abbia detto nella riunione della maggioranza, ha dichiarato testè che è retto e corretto discutere dal primo all'ultimo articolo della legge e suoi allegati.

Signori, è facile comprendere quale sia il gaudio di un povero deputato, specialmente nella mia personale condizione, che dal suo dovere, dal sentimento profondissimo del suo dovere, è tratto a tediarmi tutti i giorni, sino che vi sarà un articolo sul quale la sua coscienza gli suggerisce di parlare; è facile, dico, indovinare il gaudio di questo deputato davanti a rumorose assemblee, le quali credono di aver sodisfatto interamente al loro dovere imponendo silenzio a chi crede di adempiere al proprio parlando. (*Approvazioni a sinistra, vivi rumori a destra*)

**Presidente.** Onorevole Baccarini, se Ella intende fare un'allusione men che rispettosa alla maggioranza della Camera, io la prego di spiegare le sue parole, e dichiarare che non ha inteso di offendere i suoi colleghi. Io sono custode della dignità della Camera, sia di una parte che dell'altra; e come non permetterei mai che si dicessero parole meno che rispettose per questa parte della Camera (*Rivolto a sinistra*), non lo permetto neppure per l'altra parte di dire cose che possano essere intese in senso non troppo buono.

Dunque prego l'onorevole Baccarini di spiegare le sue parole.

**Baccarini.** Onorevole presidente, sono ormai dieci anni che parlo in questa Camera; e non ci fu mai caso, per quanta sia la vivacità delle mie parole, che fossi richiamato a darne spiegazione. È la prima volta che ciò mi accade; ma io mi assoggetto alla sua volontà!

**Presidente.** Sono dolentissimo che accada a me di doverla richiamare.

**Baccarini.** Dichiaro anzitutto che io non ho l'abitudine mai di ferire la suscettibilità dei miei colleghi, perchè professo questa massima: *Senatores boni viri...* (*Rumori — Ilarità*) ma io non conosco che lo Statuto, che mi dà il diritto di dire tutto quello che penso.

**Presidente.** Certamente, le dà il diritto di dire tutto quello che pensa, quante volte non offenda la dignità della Camera e dei suoi colleghi. Ora se Ella ha inteso di fare una allusione meno che rispettosa, non potrei che riprovarla.

**Baccarini.** Io intendo apprezzare certe situazioni, che sono all'infuori del nostro volere.

Io giudico una situazione come essa è, non giudico delle intenzioni di nessuno. (*Bene! a sinistra*)

Nessuno ha l'intenzione di offendermi, come io non penso punto di offender gli altri; ma le cose sono quelle che sono.

**Presidente.** Ciascuno le vede a modo suo. Continui dunque il suo discorso, onorevole Baccarini.

**Baccarini.** Io penso che noi discutiamo qui una legge gravissima per gli interessi del paese; e sono persuaso che (non per parte di nessuno dei miei colleghi, e quindi nemmeno della collettività dei miei colleghi) che questa legge, invece di farla procedere per merito proprio, si fa procedere a forza di pressioni politiche.

(*Oooh! — Vivi rumori a destra e al centro — Vive approvazioni ed applausi a sinistra.*)

*Voci a sinistra.* È la verità.

*Voci al centro.* È una offesa.

**Presidente.** Facciano silenzio. Onorevole Baccarini, la Camera ha la sua piena libertà d'azione, e non subisce verun genere di pressioni; tanto meno poi pressioni politiche. (*Bravo!*)

**Baccarini.** Onorevole presidente, una volta che la Camera abbia deliberato io mi rassegnò a tutto; ma prima no.

È dunque tempo che ci spieghiamo chiaramente su questo metodo di discussione. Se l'onorevole presidente del Consiglio ha creduto di tirare in mezzo i giornali, sarebbe lecito di farlo anche a me, volendo; ma me ne asterrò. Tanto più che è già un pezzo che si pretende che chiunque prende a parlare non faccia che un'opera di *ostruzionismo*. Ma osservo che un anno fa l'*ostruzionismo* si faceva (se *ostruzionismo* si può chiamare il prendere a parlare sugli articoli di una legge) ma non da questi banchi; e non era da questi banchi che venivano gli incoraggiamenti a proseguire...

**Presidente.** Venga all'argomento, io no la prego, onorevole Baccarini.

**Baccarini.** Ora adunque dico che quando si vogliono sbrigare in poco tempo delle leggi importanti, si fanno delle leggi semplici; ma quando si presentano delle leggi, le quali contengono mille pagine, in ognuna delle quali vi è sempre qualche cosa da osservare, non si può misurare il tempo dal desiderio di far presto; perchè se ci fosse uno che avesse questo desiderio, sarei io che sacrifico qui non solo il tempo, ma anche miei interessi privati.

**Presidente.** Entri dunque in argomento!

**Baccarini.** Ma la discussione sarà lunga per necessità delle cose; perchè qui si sono complicate molte materie, che avrebbero dovuto essere separate. Se invece che di 20 articoli, come potevano essere questi contratti, sono stati fatti di 250 o di 300, senza parlare del codice delle tariffe, ciò non è colpa mia. Se poi qualcuno dei miei colleghi, parlo di tutta la Camera, ed io in particolare prenderemo spesso a parlare, certo con poco divertimento, sopra pochi o molti degli articoli,

mi si permetta di dire che io seguo i buoni esempi, gli esempi dei maestri: quelli dell'onorevole Depretis, il quale non la pensava come adesso in altri tempi.

**Depretis, presidente del Consiglio.** Lo dice lei.

**Baccarini.** L'onorevole presidente del Consiglio nel 1862, quando si discuteva una convenzione come questa...

**Presidente.** Ma, onorevole Baccarini, io la prego nuovamente di limitarsi a parlare dell'articolo 7°. Io non posso permettere che ella divaghi così dall'argomento. Ora non s'ha più da discutere il metodo di discussione, che è già stato stabilito. Parli dunque sull'articolo 7°.

**Baccarini.** Parlo sull'articolo 7°; e parlandone sono costretto a fare alcune osservazioni; e mi servo delle parole colle quali l'onorevole presidente del Consiglio invitava la Camera ad esaminare anche le piccole cose, nel 1862, perchè, egli diceva, anche nelle questioni minute si comprendono delle questioni di milioni.

**Presidente.** Ma se questo non è contestato, mi pare che Ella possa venire a parlare addirittura dell'articolo 7°.

**Baccarini.** L'onorevole Depretis diceva:

“ Oltre a ciò vi sono altre differenze le quali consistono in alcune aggiunte anche di poche parole, alcune delle quali furono eliminate, ma altre restano ancora; ed io spero che, se la Camera viene nella determinazione di approvare la proposta Bastogi, vorrà ben eliminare queste piccole aggiunte, perchè l'escludere queste nuove clausole dai contratti di questa specie, e il togliere queste piccole intersiature, che la Commissione ha introdotto, molte volte vuol dire risparmiare dei milioni. Non v'è dubbio, signori, una sola parola più o meno, può decidere di milioni. ”

Ora, qual meraviglia, signori, se io per risparmiare qualche milione parlerò anche su qualche aggiunta e su qualche modificazione introdotta, seguendo l'insegnamento dato dall'uomo più sperimentato di questa Camera, dall'onorevole presidente del Consiglio? Ed ora vengo all'esame dell'articolo 7°.

L'articolo 7° basterebbe da sè solo a fare impiegare otto sedute alla Camera per discuterlo, se fosse presentato come legge separata. Quest'articolo comprende una spesa di 144 milioni: 84 per la Mediterranea, il resto per l'Adriatica e per la Sicula. Ma è evidente che una volta deliberato sugli 84 milioni della Mediterranea, è come deliberato sul resto.

Quest'articolo comprende una serie di lavori da

eseguirsi su tutte le nostre ferrovie. Voi ricorderete tutti quanto, per una leggina di 50 mila lire, per lavori di ponti e di strade ordinarie, si discuta in questa Camera; almeno quanto si sia discusso in passato intorno agli articoli di quella legge.

Adunque non si faccia caso la Camera, se chi ha perduto molto tempo a studiare l'opportunità di certe proposte e di certi lavori, di cui l'onorevole ministro non può essersi reso adeguato conto (e non lo può materialmente, come non l'avrebbe potuto un altro) viene a sottoporle qualche osservazione. Se non le ammette, voterà contro.

In quest'articolo è detto: “ saranno a carico dello Stato le opere indicate nell'allegato B. ” E per la rete Mediterranea sono 84 milioni.

Ma qui ci sono due considerazioni da fare. Questi lavori sono veramente necessari? Ecco la prima questione, e vale almeno la pena di esaminarla. Sono necessarie o no tutte le opere proposte? Io non dico che non ce ne siano di necessarie. Ma ha il Governo giustificato le sue proposte? Voi potete leggere la relazione ministeriale e la relazione della Commissione, e non troverete una parola di giustificazione a questo riguardo.

Affermazioni che sono necessarie ci sono, ma documenti nessuno. Ecco tutta la dimostrazione che si ha: un elenco, che si trova nell'allegato, e poi specificato nel volume V, in cui si dice che occorrono lavori per ampliare le stazioni *a, b, c, d*, per lavori di chiusura di stazioni, per linee, ecc.; si troverà perfino notata la spesa per piantare le tabelle che indicano le distanze e le pendenze lungo le strade. Si troverà una somma di 14 milioni per rinforzare i ponti; una serie insomma di lavori, e per milioni, dei quali nessuno potrà mettere in dubbio l'opportunità, ma di cui ciascuno potrà discutere la necessità presente.

Nella relazione della Commissione a pagina 44 si trova scritto:

“ Si voleva (s'intende dalla minoranza) che fossero prodotte le perizie per giustificare le spese e le previsioni del loro ammontare: si voleva anco che alcuni commissari andassero sui luoghi, come Commissione d'inchiesta, a fare le relative verificazioni. ”

Ora io non ricordo se veramente fosse fatta la proposta di mandare in giro i membri della Commissione; quello che ricordo benissimo si è (e mi dolgo con la Commissione di non avere esposto quella mia proposta) che io chiesi che si mandassero gl'ispettori del Genio civile a verificare se codesti lavori fossero veramente



necessari, e se lo fossero nella indicata misura. Io domando conto all'onorevole ministro dei lavori pubblici del perchè non si serva dei corpi, che le leggi costituiscono *ad hoc*, per conoscere, come si è sempre fatto in occasione di tutte le leggi di pubblici lavori, il vero stato delle cose. Dov'è il voto del Consiglio superiore dei lavori pubblici?

Io non contrasto che lungo le strade ferrate possano occorrere lavori di qualunque natura; contrasto solo che ci si debba affidare semplicemente al detto degli interessati d'ieri, che sono gl'interessati d'oggi e saranno quelli di domani.

Io domando che siano prodotti i rapporti degli ispettori e i voti del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Ed in ciò ho le mie ragioni, o signori.

Quale credibilità volete voi accordare alle domande di coloro, i quali ogni due anni non fanno che ripetere che occorrono centinaia di milioni, sempre, per rimettere in essere le nostre strade ferrate? Ecco, o signori, a che cosa ne siamo con le stesse persone.

Quando si trattò del riscatto delle linee dell'Alta Italia, per la convenzione di Basilea, naturalmente il Governo, che voleva comprare quelle linee, doveva sapere che cosa comprava. Allora si che erano in pessime condizioni!

Si levavano dai binari morti le verghe di ferro per andare a fare la manutenzione lungo le linee. A questo si era ridotti sotto l'esercizio sociale.

Naturalmente il Governo dovè rendersi conto dello stato in cui avrebbe ricevuto le linee, e domandò quanta spesa occorreva per metterle in assetto, per regolarsi nel prezzo del riscatto. Allora eravamo nel 1874 e fu fatto un rapporto dal quale risultava che la spesa occorrente dal primo gennaio 1875 al 31 dicembre 1880 per mettere in completo assetto le strade ferrate dell'Alta Italia, ammontava a 54,193,000 lire. E lo Stato comprò la rete dell'Alta Italia dietro questa dichiarazione della direzione dell'Alta Italia, che era la stessa di adesso.

Al 1879 di questi 54 milioni, ne erano stati spesi 26 e mezzo, e ne rimanevano da spendere 27 e mezzo.

Ebbene, nel 1878 fu chiesto se veramente i 27 milioni e mezzo potevano bastare per mettere la rete dell'Alta Italia in completo assetto, perchè allora si era presentata la legge sulle nuove ferrovie e la legge sull'inchiesta. E l'onorevole Depretis, presidente del Consiglio dei ministri, in occasione della legge del 1879, produsse i rapporti della stessa direzione, nei quali si esponeva

che per mettere in assetto la rete dell'Alta Italia, dopo i 26 milioni e mezzo che erano stati spesi, ne occorrevano altri 106,500,000.

E 106,500,000 furono approvati colla legge del 1879, dei quali 85,100,000 sul bilancio proprio dello Stato, e 21,400,000 a conto dell'esercizio, e questi sono stati spesi, o almeno tutti impegnati.

Ed oggi, o signori, che siamo per rendere le nostre linee alle Società, la stessa direzione dice che occorrono ancora, per rimettere in essere le ferrovie, sempre dell'Alta Italia, oltre a 132 milioni.

E se fra 5 o 6 anni, noi faremo ancora un altro contratto di riscatto, io suppongo che ci si domanderanno ancora altre diecine di milioni. In sostanza, io non metto in dubbio la buona fede di nessuno; ma vi domando: basta un elenco come questo, in cui si dice: 2 milioni per far dei segnali; 3 milioni per acquistare utensili da magazzino, da officina; 10 milioni per rinforzare dei ponti; 20 milioni per ampliare delle stazioni? Basta una semplice lista di questa natura, per far spendere allo Stato 150 milioni di più, dopo che si è detto che quelli già chiesti ed approvati erano tutto ciò che occorreva per porre in essere le strade? Non metto in dubbio la buona fede di nessuno; ma dico che ognuno può sbagliare: *errare humanum est*. Lo Stato, specialmente lo Stato costituzionale, ha le sue regole amministrative, ha dei corpi costituiti per farle osservare. Li avete voi sentiti i corpi costituiti, che la legge vi obbliga di sentire in casi simili? No: perchè non avete prodotto nemmeno una giustificazione di queste spese, nonostante che io la abbia ripetutamente chiesta, nella Commissione.

Dunque, la prima domanda che io faccio è: che sia fatto conoscere il voto del Consiglio superiore dei lavori pubblici sulla necessità e sull'importanza dei lavori delle nostre strade ferrate.

Rinunzio a parlare delle Romane e delle Calabro-Sicule; perchè dovrei ripetere le cose già dette.

Questo in genere; in ispecie, io domandavo che almeno (poichè non si era fatto prima e c'era tempo di farlo) si mandassero in giro due o tre ispettori del genio civile, perchè riferissero se i lavori indicati fossero tutti necessari. Ebbene, la Commissione trovò, dice la relazione, che non c'era tempo; perchè, a tal fine, ci sarebbero voluti sei o sette mesi.

Già io dico che, se la cosa era necessaria, fossero cinque o sei i mesi, la questione non cambiava; e poi, per mandare due o tre persone a verificare

se fosse necessaria la spesa indicata, non occorrevano sei o sette mesi. Intanto i sei e i sette mesi son passati egualmente; e nessuno si è occupato di fare le opportune verificazioni.

Questo è per la questione di massima. Per la questione concreta delle spese dichiaro (non posso che dichiararlo, e non pretendo che nessuno creda alla mia opinione tecnica), dichiaro che, in genere, al di là dei 106 milioni e mezzo approvati per l'Alta Italia, e così anche, in proporzione, per le Romane, potranno occorrere dei lavori di completamento; ma dico, e sostengo, che la rete dell'Alta Italia, tolto l'ampliamento delle stazioni, ed il compimento di alcune altre che sono ancora in legname, si trova in condizioni d'armamento migliori forse di tutte le reti d'Italia, ed anche di molte delle reti europee. Lo stato d'armamento dell'Alta Italia è questo: binari d'acciaio, 2,930 chilometri; in ferro 1,190, il che vuol dire tre quinti di binari rinnovati, contro due, che sono ancora nello stato antico.

Ora chi è che non sa che la rete dell'Alta Italia attualmente comprende più della metà di linee secondarie, le quali possono rimanere in ferro anche 20 anni ancora, senz'altro vi sia alcuna necessità di cambiarle?

Credono, o signori, che in Europa si tremi nel far correre dei veicoli unicamente perchè s'è inventato l'acciaio? E se non s'inventava l'acciaio, non avrebbero corso sul ferro questi veicoli?

Bisogna certo portare alla maggior perfezione l'armamento delle linee principali dei grandi paesi, e quel Governo che non facesse anche dei grandi sacrifici per mettere le sue linee in questa condizione, sarebbe colpevole; ma per tutte le linee secondarie, dove corrono dei magri treni due o tre volte al giorno, con pochi vagoni, che necessità c'è di seguire tutte le mode (perchè anche per le ferrovie ci sono le mode, come pei vestiti) che si presentano?

Ma credete voi che lo stesso si sia fatto in Austria, in Germania ed in Francia? No; io posso dirvi che la rete dell'Alta Italia ha più armamento rinnovato che non proporzionalmente la *Paris-Lyon-Méditerranée*; così vi dico delle Romane.

Già in quanto alle Romane fino a sei mesi fa si diceva che non fossero che un mucchio di ossa. Adesso sono quasi arrivate allo stato perfetto; non se ne parla più. Ma non se ne parla tanto, signori, perchè, quando si lasciano fuori le ragioni estranee alla questione e le esagerazioni, si pensa che solamente dal 1878 a questa parte o dal 1877 (adesso non ricordo bene) nelle Romane, si sono spesi più di 50 milioni per rinnovare gli armamenti,

per rinnovare tutto ciò, che era stato lasciato in istato non perfetto per impotenza della Società che fu poi riscattata. Ecco perchè si trovano in condizione discreta.

Adunque prima di tutto non è dimostrata la necessità di tutta questa spesa. In secondo luogo non è necessaria tutta questa spesa nei 4 anni, a cui si riferisce questo contratto; lo sarà di mano in mano andando avanti, ma nessun paese del mondo ha mai perfezionate tutte in una volta le sue strade ferrate.

Qui, signori, v'è una quantità di spese, le quali non sono fatte per mettere in assetto le strade, ma sono proposte in vista del futuro aumento di traffico. L'onorevole ministro può rispondermi: "Ma siccome dovrà provvedervi la Cassa patrimoniale quando occorreranno i lavori, è sempre lo Stato che li paga; e tanto è che li approviamo ora che farlo in seguito." Nessuna obiezione in quanto a questo; ma quanto al tempo è un'altra cosa. È una finanza spensierata questa delle strade ferrate, che accumula spese senza necessità in un tempo, in cui non saranno eseguite le opere. Intanto io mi permetto di fare questa predizione: in quattro anni voi non spenderete 150 milioni. Lo vedremo, perchè quattro anni probabilmente camperemo ancora tutti; almeno lo spero.

Dunque una parte di queste spese riguarda non bisogni presenti, ma futuri; futuri aumenti di traffico; e di ciò non era necessario gravare ora il bilancio.

Non ho detto una parola ancora della rete Meridionale. La rete Meridionale è in discreta condizione ed è facile immaginarne la ragione, poichè si tratta prima di tutto di strade costruite più recentemente; in secondo luogo, perchè vi sono passati minori pesi che sulle altre; e finalmente, perchè la stessa posizione topografica fa sì che siano meno soggetti a guasti.

Ma, anche a questo proposito, mi permetta l'onorevole ministro, di ripetere la mia lagnanza, cioè, che non vi sia alcun voto dei Corpi tecnici dello Stato.

Basta vedere che tutto ciò che riguarda la rete Meridionale è sempre perfetto; non esiste mai alcun bisogno per questa rete di quelli che esistono per altre reti italiane. Voltatelo come volete questo disegno di legge; ogni volta che si tratta delle Meridionali non considera nulla, o quasi nulla.

Lascio di parlare della proporzione dei 144 milioni, dei quali 9 appena si mettono a carico delle Meridionali. E notate che le Meridionali hanno circa due decimi della totale lunghezza delle linee dello Stato.

L'allegato B ha stabilito per "risarcimento e completamento delle massicciate" lire 4,470,000. Ebbene, di queste 4,470,000 lire, tre milioni si spendono per l'Alta Italia, 1,200,000 lire per le Romane, lire 120,000 per le Calabre, e lire 100,000 per le Sicule; niente si spende per le Meridionali.

Parrebbe dunque che, non occorrendo nulla per le massicciate, non occorresse nulla nemmeno per il rinnovamento del materiale in ferro, perchè quando si risanano quelle, ordinariamente si rimettono anche i binari.

Ho detto che nell'Alta Italia vi sono circa 3,000 chilometri di rotaie in acciaio e 1200 in ferro; nelle Romane 1100 in acciaio e 677 in ferro; nelle Meridionali in acciaio chilometri 811, in ferro 900, di maniera che la rete più deficiente nel suo armamento è la Meridionale. Ma nonostante questo, non si dà un soldo per il risanamento delle massicciate.

Non vi sarà bisogno di niente nè ora, nè in futuro; ma chi lo assicura?

Aggiunte di un secondo binario nemmeno ci sono; non occorreranno mai, secondo il Ministero. In tutto il resto d'Italia forse sì, ma nelle Meridionali no; nemmeno tra Caserta e Napoli.

Per aggiunte di fili telegrafici e nuovi apparecchi si assegnano 1,200,000 lire per le Romane; niente per le Meridionali; nemmeno un chilometro di nuovo filo.

E tutto questo sarà benissimo fatto, nè io voglio *a priori* dar torto ad alcuno. Ma quel benedetto Consiglio dei lavori pubblici e quel Commissariato per le ferrovie furono pur creati apposta per dar consigli e dire la loro opinione; e sempre l'hanno detta, dacchè esiste questo Parlamento. Io ricordo che fino ad ora tutte le Giunte parlamentari hanno sempre chiesto i voti dei consiglieri tecnici prima di far decisioni e di portare alla Camera un progetto tecnico. Io, se l'onorevole ministro dei lavori pubblici ne ha di questi voti, lo prego di esporli.

Ma non basta. Questo allegato, come ho detto, porta 84 milioni di spese. È già una bella somma. Ebbene, in questi 84 milioni sono comprese le spese da farsi per mettere in assetto due linee, che sono di proprietà delle Meridionali. I lavori che occorrono nelle ferrovie di proprietà delle Meridionali, non sono 9 milioni, come appare dalla somma dei due allegati, ma sono 11 milioni e 400 mila lire. Invece alla Società se ne fanno pagare soli 9 milioni e 400 mila lire, per quanto la relazione del Ministero e quella della Commissione dicano che queste spese in conto

capitale si spettano al proprietario. Ora domando, quale ne è la ragione?

Lasci l'onorevole ministro tutto ciò che io dico in quanto ad apprezzamenti, ma pigli le mie domande concrete; risponda su queste, ed io sarò arcicontento. Per quale ragione lo Stato deve esso sostituirsi alla Società delle Meridionali proprietaria delle linee Pavia-Voghera e Pavia-Brescia, e spendere per essa 2 milioni che compariscono in questo allegato B? Perchè deve pagarli lo Stato, mentre proprietarie ne sono le Meridionali? Non paga lo Stato la garanzia per costituire il canone dei 35 milioni? Se adunque la Società delle Meridionali ammette di dover pagare i lavori in conto capitale, io domando perchè il Governo paga per queste due linee, che vanno a far parte della sua rete? Il risultato della omissione dei due milioni sarà questo: che se si farà una stazione nuova, lo Stato la pagherà; e alla fine del contratto la Società delle Meridionali ne diverrà proprietaria senza pagare un soldo.

Un'altra delle domande è questa: nella rete Mediterranea sono comprese altre dodici linee che non sono di proprietà dello Stato, ma che lo Stato esercita per antichi contratti di affitti stipulati coi rispettivi proprietari, e le esercita tutte, o quasi tutte, al 50 per cento.

Di queste linee fanno parte della rete Mediterranea nove, e tre dell'Adriatica. È già molto, secondo me, che lo Stato ceda queste linee che egli esercita al 50 per cento, pagando il 62 e mezzo, e, col decimo, il 72 e mezzo. Però in questo allegato sono compresi 16 milioni di spesa in conto capitale.

Ma da quando in qua lo Stato deve fare dei lavori per sedici milioni in casa d'altri, che fino ad ora spettava di fare ai proprietari? Su questo punto vi siete voi intesi, avete fatto speciali convenzioni colle rispettive Società? Ecco che cosa vi domando, aspettando una decisiva risposta.

Aggiungete che queste sono linee secondarie, per le quali non vi può essere massima urgenza. Se si dovessero in due o tre anni improvvisare spese per 16 milioni per simili linee, ogni contratto diverrebbe oneroso.

Fra queste linee ve ne sono tre per le quali occorre oltre la metà della spesa, 9 milioni e mezzo (è scritto qui nel volume V). Esse sono Torino-Cuneo, Novi-Alessandria-Piacenza e Milano-Vigevano. Questo non sarebbe troppo, perchè lo Stato è azionista ed ha acquistato lui quasi tutta la proprietà di queste linee; ma ad ogni modo dovrebbe sempre questa spesa comparire in un conto separato.

Ma anche lasciando a parte ciò, restano sempre oltre sei milioni in casa altrui, per esempio per la Cremona-Mantova; Mantova-Modena; Torino-Pinerolo; Mortara-Vigevano ecc.

Se la Società della Santhià-Biella (che ha dato in affitto le sue linee, sottraendole all'amministrazione dell'Alta-Italia, perchè non voleva consentire una parte di prodotto maggiore) e la Società della Santhià-Biella avesse potuto provvedere una legge di questo genere, avrebbe risparmiato di fare un nuovo contratto; perchè una delle dispute coll'Alta Italia era appunto che quella linea trovasi ora in cattive condizioni, e che bisogna fare molte spese in conto capitale.

A me non rincrescerebbe che il Governo, in circostanze come queste, fosse un po' largo verso quelle amministrazioni sociali; ma vorrei che dicesse quello che vuol fare; non vorrei che si eludesse la legge col silenzio.

Una delle due: o lo Stato è obbligato a pagare, e allora si deve dire per quali patti è obbligato; o non vi è obbligato, e allora si deve dire che queste spese assolutamente non sono di sua spettanza. E se ne vuol fare una parte per una considerazione qualunque, dica qual è questa considerazione.

Conchiudendo, io prego l'onorevole ministro di dare una risposta a questo tre specialissime domande.

Primo. Può deporre i rapporti degli ispettori, o dei commissari, relativi ai lavori di questi allegati?

Secondo. Per quale ragione lo Stato deve pagare due milioni sopra le due linee, che sono proprietà della Mediterranea?

Terzo. Per quale ragione lo Stato deve pagare da 6 a 7 milioni sopra linee, che sono di proprietà privata?

### Giuramento del deputato Castellazzo.

**Presidente.** Essendo presente l'onorevole Castellazzo lo invito a giurare.

(Legge la formula.)

**Castellazzo.** Giuro.

### Seguito della discussione sul disegno di legge per l'esercizio delle ferrovie.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Curioni.

**Curioni, relatore.** L'articolo 7°, che si trova in discussione, si riferisce all'accettazione delle

strade ferrate, delle loro pertinenze, e del materiale fisso della rete della Società Mediterranea. Nello stesso articolo sono considerate le opere ascritte nell'allegato B, le quali debbono essere eseguite nel primo quadriennio del contratto dalla Società stessa per conto dello Stato, onde riparare alle trascuranze del passato, e provvedere agli aumenti di traffico, che si sono verificati in questi ultimi anni, non che a quelli che si verificheranno nel quadriennio predetto.

Le somme da spendersi per questi lavori ammontano: sulle ferrovie dell'Alta Italia a lire 51,841,500; sulle ferrovie Romane lire 19,000,000; sulle ferrovie Meridionali a lire 2,000,000; sulle linee Calabresi a lire 11,251,550; e quindi ad un totale di lire 84,093,050.

L'onorevole Baccarini ha sollevato obiezioni contro le disposizioni dell'articolo 7 dicendo: non comprendere come, dopo i molti danari che si sono spesi negli ultimi anni di esercizio, vi siano ancora delle opere da eseguire sulle nostre ferrovie, e principalmente sulle ferrovie dell'Alta Italia e delle Romane; non trovare giustificate le somme stabilite nell'allegato B, giacchè mancano le relazioni delle opere da eseguirsi, mancano le relative perizie, mancano i voti del Consiglio superiore dei lavori pubblici; trovare ingiusto che si facciano tali opere, perchè esse contribuiscono ad aumentare il traffico delle ferrovie, contribuiscono a diminuire le spese e per conseguenza influiscono, in due modi, a diminuire la percentuale, e quindi vanno a totale vantaggio degli esercenti.

A me pare che le osservazioni fatte dall'onorevole Baccarini non reggano, e darò le ragioni. Innanzi tutto è noto in quale stato la Società delle ferrovie dell'Alta Italia, in quale stato la Società delle ferrovie Romane lasciassero le strade quando furono dallo Stato riscattate. Si sa che si dovettero fare parecchi lavori di urgenza per andare innanzi con un esercizio che dava luogo a parecchi reclami; e che se ne dovettero fare di mano in mano molti altri senza però eseguire quanto pure era necessario.

Ed infatti, ieri abbiamo sentito i lamenti dell'onorevole Frola, il quale diceva che, mentre è stabilito che le ferrovie, le quali danno un prodotto lordo di 35 mila lire a chilometro, debbano avere un doppio binario, esiste la ferrovia Torino-Milano, che indubbiamente è una delle più importanti dell'Alta Italia, la quale ancora non ha il doppio binario, quand'anche dia un annuo prodotto lordo che si avvicina alle 60,000 lire a chilometro.

Fa senso poi il vedere il tronco di strada fer-

rata, sulla quale si verifica il massimo movimento, armata con rotaie dell'antico tipo; voglio dire il tronco di strada da Pontedecimo a Busalla sul quale non esiste ancora l'armamento in acciaio del nuovo tipo Vignale con giunto sospeso. Orbene, comprende l'onorevole Baccarini, comprende la Camera, che bastano questi esempi per dimostrare come le nostre strade non siano in pieno assetto; e quindi come sianvi ragioni di nuove spese.

L'onorevole Baccarini trova che le somme da spendersi non sono abbastanza giustificate; che la Commissione avrebbe dovuto chiedere maggiori schiarimenti, accertarsi meglio della loro necessità; che avrebbe dovuto pretendere almeno l'avviso del Consiglio superiore dei lavori pubblici. Or bene, io faccio osservare: che la Commissione ha domandato tutte le dilucidazioni che potevano occorrere per farsi un concetto esatto delle opere da eseguirsi sulle ferrovie di tutto lo Stato; che nell'allegato 4°, che si trova nel volume dei documenti, ciascuno può trovare la indicazione delle opere da farsi, delle somme da spendersi; che le perizie assolutamente devono essere state fatte onde poter riportare quelle somme, tanto più che non si trattava di stime di gran difficoltà, giacchè si riferivano ad opere da valutarsi a numero, a metri lineari, o a metri quadrati di superficie coperta. Di più, non c'è nessun male, se tutte quelle perizie non sono presentate alla Camera, giacchè la maggioranza della Commissione ha a questo provveduto con l'articolo secondo della legge che noi discutiamo, nel quale è detto:

“ In ciascuno dei tre primi anni verrà spesa una somma non minore di 30 milioni, e al bilancio preventivo del Ministero dei lavori pubblici sarà unito l'elenco di quelle fra le opere comprese negli allegati B, che potranno presumibilmente essere eseguite nell'anno. „

Ora, dietro questa disposizione che si trova nella legge, mi pare che la Camera non possa più nulla osservare relativamente ai numeri che si trovano nell'allegato B.

Del resto, io comprendo benissimo come all'onorevole Baccarini sarebbe convenuto di far fare le perizie di tutte le opere da eseguirsi, o almeno di aspettare su tutte quelle opere il voto del Consiglio superiore dei lavori pubblici, giacchè sicuramente a quest'ora noi non saremmo qui a discutere la legge, come non vi saremmo neppure da qui ad un anno e forse neppure da qui a due anni. La maggioranza della Commissione invece, che aveva tutto l'interesse che questa legge fosse vo-

tata, giacchè la crede una legge conveniente, ha creduto bene, e giustamente ha creduto bene, di accontentarsi all'allegato 4° che è inserito nel volume dei documenti, ponendo la citata disposizione dell'articolo secondo della legge.

Vengo ad un'altra osservazione dell'onorevole Baccarini. Egli dice che le opere contemplate nell'allegato B non hanno altro scopo che di diminuire le spese di esercizio delle ferrovie, di aumentare il loro prodotto lordo, di far diminuire in due sensi la percentuale e quindi di dare un gran guadagno alle Società esercenti.

Ora, secondo il mio modo di vedere, la cosa non sta in questi termini. Qui si tratta di una locazione. A mente del codice, il locatore deve consegnare al conduttore la cosa locata in tale stato da poter servire alle funzioni che deve disimpegnare; e le spese dell'allegato B sono necessarie appunto per mettere le nostre strade ferrate in questa condizione.

D'altra parte vediamo un poco in qual modo le opere che sono indicate nell'allegato B possono contribuire ad aumentare il prodotto lordo delle ferrovie. Il numero 1 dice: “ Continuazione e saldo di opere e provviste in conto capitale. „

Onorevoli colleghi, credete che pagando dei debiti si aumenti il reddito delle Società esercenti? Assolutamente io non lo credo.

**Baccarini.** Che cosa ci ha a fare questo?

**Curioni, relatore.** Vediamo il numero 2. “ Costruzione di nuove case cantoniere, pozzi e cisterne e ampliamento di quelle esistenti. „

Con questo si aumenta il reddito delle ferrovie, e si diminuiscono le spese di esercizio?

Queste sono misure igieniche per il personale di servizio e mi dispiace che vi faccia opposizione l'onorevole Baccarini che è tanto tenero per il personale addetto alle ferrovie.

**Baccarini.** Non ho parlato di questo.

**Curioni, relatore.** 3° “ Chiusura delle linee e delle stazioni. „

Difatti vi sono delle linee e delle stazioni assolutamente prive di steccati, dimodochè in quelle stazioni bisogna ritirare i biglietti prima che il treno arrivi, altrimenti i passeggeri potrebbero andarsene liberamente senza dimostrare di aver preso il loro biglietto.

Ora quando si fanno delle spese per riparare a questo inconveniente si aumenta il prodotto delle ferrovie o si diminuiscono le spese di esercizio? Niente affatto.

Lo stesso dicasi pel rifacimento dei binari quando sono in cattivo stato, e per il completa-

mento della massicciata, quando l'inghiaia è diventata tanto fango e via discorro.

Lo stesso si dica per le riparazioni e poi rifacimenti dei ponti che non presentano sufficiente stabilità al passaggio dei treni colle attuali pesanti locomotive, e di quelli che, avendo luci troppo ristrette, sono esposti ad essere esportati dalle piene.

Tutte queste opere, come pure quelle per l'ingrandimento di stazioni dove sono insufficienti e per l'ampliamento di rimesse e di officine dove non possono dar sosta all'accresciuto materiale rotabile e prestarsi per tutte le riparazioni, sono vere necessità; non diminuiscono le spese di esercizio, non aumentano il prodotto lordo; sono vere opere da farsi, per consegnare la cosa locata nello stato in cui deve essere, per servire allo scopo a cui è destinata, e incombe allo Stato l'obbligo di provvedervi.

L'onorevole Baccarini poi ha fatto un'osservazione sui due milioni che si pagano per quella linea dalla Società delle ferrovie meridionali, le quali passano nella rete Mediterranea. Sono linee le quali, non essendo nella rete Adriatica, non saranno esercitate dalla Società delle Meridionali, che è quella che si converte in Società per la rete Adriatica. Sono linee che passano ad un'altra Società.

La Società per la rete Adriatica non avrà nessun utile sull'esercizio delle ferrovie stesse. Queste ferrovie durante il contratto diventano come proprietà dello Stato, il quale le cede alla Società Mediterranea.

Or bene, io non so come si possa pretendere che la Società delle Meridionali debba pagare la spesa per queste ferrovie. Dovrà forse pagarla la Società della Mediterranea? Ma la Società della Mediterranea deve ricevere la cosa locata in stato da poter servire perfettamente al suo scopo, e quindi non deve pagare. Qui si tratta di un patto contrattuale risultante dal dibattito della discussione fra le parti contraenti, per cui si è stabilito che questi due milioni si mettano a carico dello Stato.

D'altronde poi non c'è un gran male. Prima di tutto non è una somma di gran rilievo. Se si farà il riscatto, lo Stato avrà le ferrovie e le opere che avrà fatto eseguire. Se il riscatto non si farà le ferrovie stesse finiranno in mano allo Stato per scadenza naturale della concessione; e le opere per esse eseguite non anderanno affatto perdute per lo Stato medesimo che le fece eseguire.

L'onorevole Baccarini ha anche fatta un'osservazione relativa all'esercizio di ferrovie appar-

tenenti a Società private, che lo Stato esercita al 50 per cento, e che dà ad esercitare alla Società delle Mediterranee al 62 e mezzo per cento.

Ora io incomincio a fare osservare che se il Governo, esercitando al 50 per cento, fosse rimborsato della spesa d'esercizio di quelle ferrovie, allora effettivamente avrebbe una perdita; ma la cosa è diversa. Il Governo, che ha tutto l'interesse di promuovere il traffico ferroviario, può accontentarsi di spendere per l'esercizio di queste ferrovie anche di più di quel che percepisce dalle Società proprietarie o comproprietarie. Ma le Società concessionarie non possono accontentarsi di questo; devono essere soddisfatte delle spese di esercizio; e, siccome l'esercizio di molte di quelle ferrovie costa effettivamente più del 62.5 per cento del prodotto lordo, il Governo ci guadagnerà sempre la differenza che corre fra il 62.5 per cento del prodotto lordo e la vera percentuale d'esercizio. Io ho fatto dei computi per vedere un po' come stavano effettivamente le cose, ed ho trovato che il Governo, dando quelle ferrovie ad esercitare alla Mediterranea, fa un guadagno di circa 200,000 mila lire all'anno.

L'onorevole Baccarini ha anche detto: ma su queste ferrovie il Governo fa alcune opere contemplate nell'allegato B; e quelle opere passeranno alle Società. Ma io faccio osservare che la questione dell'onorevole Baccarini è fuori di posto. Il Governo cede in esercizio quelle strade alla Società Mediterranea; quindi deve porle in buono stato. Questo è quello che noi oggi dobbiam vedere, e non dobbiam punto occuparci dei patti conclusi tra il Governo e le Società proprietarie delle ferrovie.

Il Governo si aggiusterà con queste Società, onde ottenere gli opportuni rimborsi per le opere che farà eseguire sulle ferrovie che sono di loro proprietà.

L'onorevole Baccarini ha domandato che si sospenda, se non erro, la votazione di questo articolo, affinchè siano meglio giustificate le spese contemplate nell'allegato B affinchè sia inteso il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici. Non occorre dire la Commissione non può assolutamente accettare questa proposta; la quale non avrebbe altro scopo che quello di rimandare alle calende greche la discussione delle presenti convenzioni.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Ruspoli.

**Ruspoli.** Non vi ha dubbio che l'allegato B non sia un vero elenco di lavori determinati; ma è però espresso in termini molto vaghi. Benchè

io riconosca questa indeterminatezza, pure non potrei arrivare al punto cui arriva l'onorevole Baccarini; il quale vorrebbe vedere in questo momento e piani e pareri dei consigli tecnici e preventivi; insomma, tutto ciò che dovrebbe accompagnare un lavoro sopra cui si dovesse emanare un decreto di esecuzione. Che io sappia, non ho mai veduto, neppure dai precedenti ministri dei lavori pubblici, presentare tutte queste particolarità; e non solo non ho veduto ciò, ma non l'ho nemmeno inteso mai domandare.

Se io trovo che questa indeterminatezza è forse eccessiva, non mi lagno già perchè esiti a dare piena libertà d'azione al ministro dei lavori pubblici sopra la scelta di questi lavori, ma piuttosto, ho qualche scrupolo che la scelta di questi lavori sia affidata alle Società stesse; e siccome l'interesse d'un affittuario è sempre diverso da quello d'un proprietario, io vorrei che la scelta di questi lavori, come l'approvazione di essi, fosse nell'arbitrio assoluto del Governo che li paga.

È evidente, noi l'abbiamo sentito dire nella Camera dall'onorevole Gabelli, è evidente che dalle Società spesso si fanno dei lavori desiderati per loro comodo e consumo, o per desiderio di lusso degli alti finanziari che le presidono. Noi abbiamo sentito perfino citare cifre enormi che sono state spese in lauti banchetti. Ora se è naturale che l'affittuario cerchi il proprio comodo, è anche naturale che questi impulsi vengano fermamente limitati dal proprietario.

Io dunque potrei approvare questa indeterminatezza, purchè l'onorevole ministro dei lavori pubblici dichiarasse che, non solo l'approvazione dei lavori proposti è devoluta al Governo, ma che il Governo si riserva anche, quando lo creda necessario, d'indicare la sostituzione di quei lavori che esso crede convenienti. Lasciamo quindi completa libertà al Governo, ma non già alle Società. Con lo sviluppo del movimento, che a buon diritto ci dobbiamo aspettare dall'attuazione di questa legge, il Governo saprà determinare il da farsi, ed è per questo che a lui solo, responsabile avanti a noi, io consento una estesa libertà d'azione.

Non pretendo perciò che qui siano presentati progetti particolareggiati di esecuzione, progetti tecnici o definitivi, che non sarebbero neppure possibili in questo caso ove trattasi in gran parte, non di opere nuove, ma di grandi riparazioni. Questo lo direi, anche se ci fosse l'onorevole Baccarini a quel posto, perchè ho tanta fiducia nella esperienza e nella capacità sua, che avrei scrupolo d'incepparne la intelligente azione e vorrei lasciargli il più che fosse possibile le mani li-

bere, perchè chi ha meno ostacoli fra' piedi fa più e meglio.

Ora in questo allegato, vi è un elenco di lavori per la spesa di 84 milioni, destinati al completamento ed al miglioramento delle linee.

Mi credo dunque in dovere di ritornare ad una questione sulla quale altra volta ebbi già a chiamare l'attenzione della Camera e del Governo.

Se in tempi meno felici la linea Stradella-Piacenza era destinata ad avere doppio binario, io credo sia proprio giunto il momento che questo doppio binario debba essere costruito. Onde io chiedo formalmente al ministro dei lavori pubblici se nella spesa inscritta in questo allegato *B* sia o no compreso il doppio binario della linea Piacenza-Stradella. Nella mia richiesta spero di avere anche l'autorevole concorso del presidente del Consiglio, il quale ha reso così celebre quest'ultima città.

Attendo adunque, dopo tante esitazioni, questa promessa formale, dispensandomi dal dimostrare all'onorevole ministro quale sarà la conseguenza dell'assetto definitivo di questa linea Stradella-Piacenza; chè una volta che si dovrà fare questo doppio binario necessariamente dovrà farsi il ponte sulla Trebbia perchè il doppio binario possa esservi convenientemente collocato.

Non dubito che questa volta almeno, avrò una risposta soddisfacente, la quale fra le altre cose avrà anche il merito di troncare le questioni giudiziarie pendenti, che, come altre volte dimostrai, offendono il decoro del Governo impegnato con solenni promesse.

Le due grandi amministrazioni pubbliche rappresentano ciascuna interessi vasti e rispettabili, e nel vederle scendere a contese giudiziarie non è certo un esempio salutare ed una garanzia di prosperità per i cittadini contribuenti.

Il più forte argomento che milita in favore dell'approvazione di questa legge, è la necessità che le ferrovie raggiungano una volta quel regolare e generale assetto richiesto dalle condizioni di un paese civile in cui tutti ugualmente contribuiscono alle spese dello Stato. Il soddisfare alle giuste esigenze dell'amministrazione provinciale di Piacenza, sarà un vero atto di equanimità e si disperderà anche la memoria del deplorabile conflitto giudiziario che non avrebbe mai dovuto sorgere.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Prinetti.

**Prinetti.** A dire il vero io dissento alquanto dall'opinione della Commissione e del Governo, sulla convenienza di non procedere ad una determina-

zione eccessivamente particolareggiata delle spese comprese in quest'allegato *B*. Per parte mia avrei preferito fin da ora che si fosse determinato esattamente a quali lavori questi fondi devono provvedere.

Credo che ciò sarebbe stato più conforme alle nostre tradizioni in materia di contabilità e finanza. Ma ad ogni modo io voterò l'articolo come è proposto dal Governo e dalla Commissione e ne dirò più tardi brevemente le ragioni.

Però devo intanto preoccuparmi di alcune spese che non vedo contemplate in modo preciso nell'allegato che abbiamo davanti e che riguardano non solamente g'interessi locali, ma io credo anche gli interessi generali dell'amministrazione dello Stato; intendo parlare delle spese necessarie per mettere le stazioni ed in massima tutto il sistema ferroviario della città di Milano nella condizione di provvedere convenientemente al suo grande movimento, il quale procura non lieve vantaggio allo Stato, poichè raggiunge il 12° delle entrate totali del regno.

Di questa questione si è già occupato più volte il Governo; si è anche intrattenuta più volte la Camera e se ne sono occupati i vari corpi locali, le amministrazioni comunali e provinciali della città di Milano.

In massima queste opere si raggruppano intorno a cinque punti principali, e sono i seguenti: il compimento della ferrovia di circonvallazione; l'ingrandimento di alcune officine di riattamento annesse alla stazione centrale; ingrandimento della stessa stazione centrale, in quanto non è più sufficiente per il movimento dei passeggeri e delle merci; l'impianto di una nuova stazione in località eccentrica alle attuali stazioni, e da ultimo, apertura al pubblico della stazione di smistamento, dimodochè data la sistemazione proposta alla Camera, delle ferrovie italiane, ciascuna delle due grandi Società abbia ad avere a Milano due stazioni atte a servire completamente ai passeggeri ed all'industria lombarda.

Ora io vorrei sapere dal Ministero e dalla Commissione se io possa avere ampio affidamento sull'esecuzione di questi lavori, sulla utilità dei quali, da tutti coloro che se ne sono occupati, mi pare non si sia sollevata alcuna obiezione, e se questi lavori sono stati opportunamente contemplati nel formulare l'allegato *B* e se hanno trovato nello stanziamento di 84 milioni, a cui somma questo allegato, l'importo sufficiente alla loro effettuazione. Io credo con ciò, lo ripeto, non di farmi portavoce di interessi locali, ma di farmi

portavoce di un vero e proprio interesse generale dello Stato.

Ed ora, poichè ho preso la parola a giustificazione del mio voto, dirò brevemente le ragioni per le quali io voto questo allegato *B*, quantunque nel principio del mio discorso abbia in certo modo mostrato di dissentire dalla opinione espressa dalla Commissione sulla redazione di questo allegato.

Io mi sono data la cura di analizzare la cifra totale a cui questo allegato *B* ammonta, e la intera somma di milioni che secondo l'onorevole Baccarini sono stati spesi in questi ultimi dieci anni sulle ferrovie dell'Alta Italia in conto capitale.

Ora, accettando perfettamente la dichiarazione di 54 milioni come spesa ritenuta necessaria al principio del gennaio 1875 per mettere le ferrovie dell'Alta Italia in condizione normale per servire al traffico d'allora, e sommando tutte le spese fatte dopo in conto capitale, più quelle preventivate nell'allegato *B* in conto capitale e che sono, come ha ben detto l'onorevole relatore, 51 milioni per l'Alta Italia e non 132, come parmi abbia detto, forse per un errore, anzi unicamente per questo, l'onorevole Baccarini;...

**Baccarini.** Non l'ho detto!

**Prinetti.** Avrò inteso male...

Sommate insieme, ripeto, tutte quelle cifre, noi arriviamo alla somma di 184 milioni tra quelli spesi negli ultimi dieci anni e quelli preventivati nell'allegato *B*. Deducendo ora da questi 184 milioni i 54 che fin dal primo gennaio 1875 erano considerati come necessari, come, direi quasi, la somma delle negligenze anteriori nel mantenere giornalmente l'impianto delle ferrovie in proporzione allo sviluppo del traffico italiano, noi abbiamo una cifra di 130 milioni, che equivale a meno del triplo dell'aumento del traffico che da quel giorno abbiamo avuto, fino a quando, trascorsi i quattro anni che sono contemplati dall'allegato *B*, avremo quel tal traffico oltre il quale l'aumento patrimoniale sarà servito da un'apposita cassa.

Ora questa semplice considerazione sintetica mi affida completamente che la somma totale di quanto si è speso, e di quanto si dovrà spendere a questo titolo, non è superiore a quella regola generale, che venne riconosciuta come giusta da tutti coloro, che in Europa si occupano di questioni ferroviarie, che cioè ogni aumento di traffico esige una spesa in conto patrimoniale del triplo di quest'aumento. Quindi sull'entità totale della spesa io sono tranquillo. Onde io,



votando l'articolo, non ho che a fare una raccomandazione al Governo, e che credo l'onorevole ministro vorrà accogliere, che cioè nell'esecuzione di questi lavori sieno seguite tutte quelle minuziose ed utili cautele, che sono di norma nella nostra contabilità del Ministero dei lavori pubblici.

Quanto poi ai rifacimenti di binari in acciaio, che all'onorevole Baccarini parevano eccessivi, ed in parte sopra ferrovie di secondaria importanza, sulle quali un binario in ferro avrebbe potuto continuare, dirò che io non me ne dolgo, perchè, dato anche (non ho qui sotto gli occhi i dati per verificare esattamente) dato anche, dico, che la ferrovia dell'Alta Italia verrà ad avere una proporzione di binari in acciaio maggiore di quanti ne abbia la Paris-Lyon-Méditerranée sarà questo un piccolo compenso a tutte le inferiorità nelle condizioni di pendenze e di curve, che le ferrovie italiane hanno in confronto delle francesi; così noi verremo a compensare in parte queste inferiorità ed a mettere le nostre ferrovie in confronto di sostenere più validamente, che finora non si sia potuto fare, la concorrenza delle ferrovie francesi.

Per conseguenza, io voto l'articolo: solo chiedo al Governo di affidarmi sull'esecuzione nel quadriennio di quei lavori, di cui ho esposto l'elenco, e raccomando al Governo stesso che nella spesa di questa somma egregia, che spero verrà oggi votata dal Parlamento italiano, segua quelle cautele, e quelle norme di prudenza, che dalle nostre consuetudini, e dalle nostre leggi sono formulate, e che io credo più che sufficienti ad assicurare un buon uso del danaro dei contribuenti. (*Bene! Bravo!*)

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Sanguinetti.

**Sanguinetti.** Non ho che poche cose da dire per chiedere uno schiarimento all'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Però non posso a meno di dichiarare che l'osservazione fatta dall'onorevole relatore Curioni in principio del suo discorso ha fatto in me una certa impressione.

L'onorevole Curioni diceva che gli 84 milioni dell'allegato B devono, più che altro, servire a fare quelle spese che sono richieste dall'aumento del traffico. Se questo è, io non saprei come si possa con questa dichiarazione conciliare il disposto dell'articolo 7, cioè a dire, che queste spese si debbano portare esclusivamente a carico dello Stato; perchè evidentemente l'aumento del traffico interessa la Società esercente al pari dello Stato;

è un beneficio comune per lo Stato e per la Società; e quindi anche la Società dovrebbe concorrere in parte a sopportare la spesa che questo beneficio richiede.

Io farò però astrazione dalle questioni con tanto senno e con tanto acume sollevate dall'onorevole Baccarini; il mio compito è assai più modesto; mi limiterò a chiedere gli schiarimenti per ottenere i quali ho domandato di parlare.

Nel secondo comma dell'articolo 7 è detto che gli 84 milioni dovranno essere spesi dalle Società nel primo quadriennio.

Ora io vorrei domandare all'onorevole ministro dei lavori pubblici in qual modo egli intenda di sorvegliare l'esecuzione dei lavori, ai quali gli 84 milioni sono destinati; in qual modo intenda di sorvegliare la contabilità di questa spesa; quale controllo egli abbia immaginato affinché il Governo possa essere, in ogni caso, sicuro che le opere si compiano e la spesa che deve sostenere lo Stato sia quella realmente sopportata dalla Società?

Non sono illegittime queste domande, perchè nella discussione generale io ed altri oratori abbiamo fatto rilevare che, ad esempio, per i lavori affidati alla Società delle Meridionali sulle Calabro-Sicule, lavori di manutenzione, di riassetto, di consolidazione delle linee, sia di natura ordinaria, sia di natura straordinaria, i conti non risultarono sempre chiari.

E di vero la Commissione generale del bilancio, a relazione dell'egregio mio amico personale, l'onorevole Lacava, ha dichiarato ripetutamente che vi sono somme di milioni e milioni che la Società delle ferrovie Meridionali dichiara di avere spesi, e che è dubbio siano dovuti. Il che vuol dire che è dubbio siano stati spesi, o nella misura che si pretende.

Ora quello che si è verificato per il passato, evidentemente potrebbe verificarsi anche per l'avvenire; cioè a dire che lo Stato debba pagare dei milioni per opere non compiute, ovvero che debba pagare più di quello che le Società abbiano effettivamente speso.

Ora a me pare abbastanza importante questo fatto, che si affida ad una Società una somma di 84 milioni per spenderli nel miglioramento delle linee. Ma non basta darli questi milioni; bisogna stabilire delle garanzie e dei controlli per evitare degli abusi; ed io nel contratto non trovo nulla.

Nel contratto è stabilito, che ci debbano esser Commissari governativi, i quali sorvegliano la gestione della Società; ma io ho visto che i Commissari governativi per il passato non hanno fatto

buona prova; dirò anzi che la fecero pessima; perchè la stessa Commissione del bilancio ha ripetutamente dichiarato che non c'è da contare sulla efficacia della sorveglianza dei Commissari governativi; al punto che, ripeto, si è verificato questo fatto, di milioni chiesti dalla Società delle Meridionali per le Calabro-Sicule, e che la Commissione del bilancio dichiarò essere molto dubbio siano dovuti.

A me, nell'interesse dei contribuenti, a carico dei quali vanno tutte le spese, premerebbe assai che lo Stato potesse in ogni modo assicurarsi che gli 84 milioni si spendano effettivamente e si spendano bene. Ma dal momento che e nel contratto e nei capitolati nulla trovo che mi dia questa assicurazione, mi limito per ora a chiedere spiegazioni all'onorevole ministro, confidando che egli, cortese sempre, voglia darmele, e valgano a dileguare i timori che agitano l'animo mio, forse troppo pauroso delle Società senza nome.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Lazzaro.

**Lazzaro.** Se non erro, sul finire della tornata di ieri, l'onorevole relatore della Commissione accennò ad alcuni documenti che si sarebbero potuti leggere con vantaggio, e che sono riportati nel V volume della relazione. Io mi sono dato la pena di leggere questi documenti, ed il rintracciarli non mi è costato poca fatica, perchè a dir vero il modo come i documenti sono stati presentati davanti alla Camera in questa relazione agomenta gli uomini più coraggiosi. Ad ogni modo io ho voluto consultare questi documenti, i quali, secondo l'onorevole relatore della Commissione giustificerebbero le spese delle quali è parola nell'allegato B e negli altri allegati contenuti nel volume 5° di questa relazione. Ora quali sono mai questi documenti? Quelli a cui alludeva l'onorevole Baccarini? No; essi non sono che note di risposta del Ministero ad alcuni quesiti fatti dalla Commissione; ma giustificazioni delle spese, comprese negli allegati, secondo me, non ve ne sono.

Sono asserzioni, sono assicurazioni, sono giudizi, ma dimostrazioni, ma documenti redatti da uomini o da corpi tecnici non sono. Posto ciò, io non ho la voglia di fare atti di fede, perchè non è delle mie abitudini di farne, sapendo per prova come ad essi seguano sempre gli atti di contrizione. (*Si ride.*)

Ed è perciò che io ho voluto, come ho già detto, esaminare non solamente l'allegato B, che è nel 2° volume, ma tutti gli allegati che com-

pletano la nota ministeriale, della quale è cenno nella relazione della Commissione.

E nell'esame dei diversi capitoli, mi sono fermato un poco alle linee delle Romane, le cui condizioni io conosco abbastanza bene; ed ho notato che della non lieve somma di 84 milioni, che noi stiamo per votare, ben piccola parte davvero impercettibile è destinata alla sistemazione di una linea che ormai tutti percorriamo, la linea che unisce Napoli a Roma.

In uno dei sub-allegati a questi allegati, alla colonna *Stazioni* trovo notata la stazione di Napoli, per l'ampliamento della quale sapete voi qual somma è destinata degli 84 milioni? 100 mila lire!

La Camera sa, ma non è ozioso ricordarlo, che la stazione di Napoli è insufficientissima oggi. Essa fu costruita non secondo il progetto determinato dalla legge del 1862, ma secondo che piacque alla Società delle Meridionali di costruirla. Non vi sono che 4 binari; e si comprende bene se si possa eseguire tutto il movimento esistente nella stazione di Napoli con quattro soli binari.

Tutti sanno inoltre che si sta costruendo la linea Eboli-Reggio, e quindi, tutto il movimento di Reggio di Calabria e quindi della Sicilia, metterà capo a Napoli. Ci sono poi altre linee in costruzione, altre in progetto, e tutte quante debbono pure mettere capo a quella stazione. Ora io domando: se la stazione di Napoli è insufficientissima adesso al movimento, tantechè molte volte i viaggiatori sono costretti anche colla pioggia a discendere allo scoperto, che cosa sarà la stazione di Napoli allorquando sarà compiuta la linea Eboli-Reggio e quando saranno costruite le altre linee, alcune delle quali sono già in costruzione ed alcune altre sono prossime ad aprirsi? Sarà una stazione assolutamente impossibile. Intanto io qui non veggio determinata altra cifra che 100 mila lire.

La stazione di Napoli, secondo il parere di uomini tecnici, coi quali io mi sono consigliato, dovrebbe essere raddoppiata per poter corrispondere al movimento inerente alle linee che stanno per essere aperte.

Ora, per raddoppiare la stazione di Napoli, 100 mila lire che cosa sono mai?

Se poi noi vogliamo mettere in confronto la stazione di Napoli con le altre delle Romane per le quali si stabiliscono somme di molto superiori, c'è da rimanere meravigliati. Io non so, per esempio, darmi ragione del perchè per Napoli si stabilisca la somma di 100 mila lire e per Pisa si stabilisca mezzo milione. Io comprendo l'importanza della stazione di Pisa; ma difficilmente la stazione

di Pisa potrà essere suscettiva di uno sviluppo come lo sarà la stazione di Napoli, per le ragioni che poc'anzi io ho accennate.

Non è dunque una derisione lo stanziamento per la stazione di Napoli? Questo stanziamento è giustificato? Davvero che non lo è, per quanto io mi sia dato da fare per giustificare questa spiegazione, nei documenti che si stanno dinanzi.

Per mostrare alla Camera che io ho gli elementi di fatto per poter fare un paragone sul modo come sono distribuite queste somme, io dirò che per la stazione di Caiavello, badino, è fissata la cifra di lire 80,000; per quella di Caserta di lire 50,000; Firenze, 300,000; Livorno, 50,000; Roma, 146,000; Napoli, 100,000. Totale per queste stazioni lire 1,276,000.

Io non voglio qui sollevare la questione della stazione di Caserta. L'onorevole ministro dei lavori pubblici, con quella cortesia che nessuno gli può negare, e che io mi affretto a riconoscere in lui, l'anno scorso, o due anni or sono, rispondendo ad una mia interrogazione riguardo alla stazione di Caserta, rispose che tutto era pronto e che la tettoia sarebbe stata collocata a posto in breve tempo.

Oggi che mi corro di parlare alla Camera, la stazione di Caserta è nelle stesse condizioni in cui trovavasi due anni fa.

Per questa stazione vedo ora in uno di questi allegati stanziata la somma di 50,000 lire; i lavori dunque per il completamento di questa stazione non saranno fatti dal Governo, come sembra che promettesse l'onorevole ministro, ma saranno fatti dalla Società Mediterranea, e così chi sa quanto tempo dovremo aspettare per avere la tettoia nella stazione di Caserta.

Non vedo nulla per la stazione di Capua.

Se ne parla, però in modo generico, in una di quelle note, alle quali ho accennato poc'anzi; ma cifre fissate in bilancio (poichè noi oggi non discutiamo che dei veri bilanci preventivi per il riassetto delle nostre ferrovie) per la stazione di Capua non ne vedo.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici sa che a Capua la stazione non esiste.

Io dunque non ho potuto capire con quale criterio sia fatta la distribuzione degli 84 milioni.

Vedo che per alcune linee si spende molto, sebbene la spesa non sia giustificata; mentre per le linee delle Romane, dove vi sono bisogni urgenti, si spende pochissimo; e ragioni non se ne danno.

L'onorevole relatore nella sua relazione c'invita a far atto di fede: l'onorevole ministro nelle

risposte ci fa lo stesso invito, e la Camera se vota così questi 84 milioni farà davvero uno di quegli atti di fede che le meriteranno altro che il paradiso! (*Si ride*)

Io voglio augurarmi che l'onorevole ministro dei lavori pubblici animato come è da rette intenzioni, voglia tranquillare l'animo di parecchi deputati i quali oggi debbono dare il loro voto sopra questa ingente spesa. È la prima volta forse che la Camera sotto forma di un allegato deve votare per lavori ferroviari la somma di 84 milioni.

Altre volte si sono discusse spese per lavori ferroviari, ma si sono discusse ben diversamente. Ogni deputato ha potuto esaminare benissimo le ragioni delle cifre stanziare o nel progetto di legge, o nel bilancio. Ma qui si fanno passare davanti i milioni sotto forma di allegato. È una specie di lanterna magica che allucina la mente di coloro i quali naturalmente non hanno la pazienza nè il tempo di studiare con l'attenzione che si deve questo enorme lavoro.

Altro avrei da aggiungere intorno ai criteri con cui fu compilato l'allegato sul quale io parlo, ma aspetterò dalla cortesia del ministro gli schiarimenti che ho domandati, se non altro per tranquillare la mia coscienza e quella di coloro i quali desiderano di sapere perchè si spendono queste somme, e perchè sono distribuite nel modo che qui vediamo.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Sorrentino.

**Sorrentino.** Sono di solito molto breve, questa volta sarò brevissimo: io rivolgerò al ministro una semplice interrogazione e glie la fo ora per risparmiargliela in altra occasione.

C'è un tratto di ferrovia fatto da poco tempo, pel quale io ricordo, fin dai primi giorni che sono venuto alla Camera, che si diceva, che una volta costruito per la sua breve lunghezza di due chilometri quel tronco, non so quanto bene ne sarebbe venuto a tutte le contrade vicine. Intendo parlare della Codola-Nocera.

Ora questo tratto di ferrovia, costruito da sei o sette anni, non ha dato nessunissimo prodotto. Esso congiungeva la linea Avellino-Napoli con la Salerno-Napoli, nel punto Codola, per mezzo di due chilometri; ed allora da Avellino si sarebbe venuti a Napoli e a Castellammare in pochissimo tempo. E, poichè gli affari non sono che verso Napoli e Castellammare, questo tratto di ferrovia si disse che avrebbe portato immenso vantaggio a quelle contrade; invece, è avvenuto quel che avviene sempre coi nostri famosi ser-

vizi ferroviari; riferendomi ai quali, già, altra volta, ebbi a dire che sarebbe stato meglio metter prima in ordine le ferrovie, e poi far questa legge che ora discutiamo.

E così ora che esiste questa ferrovia, nessuno se ne serve, sia perchè il servizio è fatto male, sia perchè i treni non possono entrare nella stazione di Nocera; sicchè è difficile che possano aver luogo delle coincidenze dei treni provenienti da Codola, da Salerno, ecc.

Questo inconveniente rende inutile quel piccolo tratto di ferrovia e fa desiderare che si abbrevi la percorrenza, sia per la spesa, sia pel tempo, da Avellino a Napoli. Richiesto il perchè di ciò, mi si è risposto che il treno deve rimanere fuori della stazione di Nocera per aspettare quello di Salerno per portare dentro i passeggeri. Ora io chiedo che, senza aspettare l'esito di questa legge, si provveda, al più presto, a togliere questo gravissimo inconveniente perchè ne possa derivare vantaggio al traffico fra Avellino e Napoli Avellino e Castellammare.

Vorrei aggiungere una parola sola a tutto quel che ha detto l'onorevole Lazzaro per la stazione di Napoli. Ricordo che, quando furono fatte le convenzioni del 1862, si stabilì per la stazione di Napoli una somma che non fu poi spesa che per metà: ed ora, dopo tanti anni, si viene a stanziare la meschina somma di lire 100 mila!

Ma questa veramente non è che una derisione un'ironia. Cosa volete fare con 100,000 lire, per ingrandire ed allargare la stazione di Napoli? Questa è una questione grave sulla quale io richiamo l'attenzione dell'onorevole ministro e della Commissione: che in caso contrario varrebbe meglio togliere queste 100,000 lire. Nella stazione di Napoli non ci si può muovere; il movimento delle merci e dei passeggeri è impossibile, spesso bisogna stare esposti alla pioggia; molte volte bisogna ricorrere a delle scalette, alle braccia degli uomini per poter scendere dal convoglio, poichè esso non può entrare nella stazione.

Ora è ammissibile che, mentre si spendono per tante altre stazioni di minore importanza delle somme cospicue, per la stazione di Napoli, la quale è diventata importantissima pel suo traffico, e pel suo continuo aumento di transito, si debba spendere solo questa lievissima somma di 100,000 lire?

Bisogna pur ricordarlo, e lo ricorderanno i vecchi deputati di questa Camera, che quando furono fatte le altre convenzioni, si stabiliva che si dovesse spendere per la stazione di Napoli il

doppio; ma dal 1862 in qua queste spese non furono mai fatte.

Onde io mi aspetto delle dichiarazioni da parte dell'onorevole ministro, specialmente per la prima parte, delle mie osservazioni, che possano sodisfarmi.

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

**Della Rocca.** Io sono stato prevenuto dagli egregi preopinanti intorno ai bisogni ed alle necessità della stazione di Napoli. Come ognuno comprende questa non riflette unicamente gli abitanti di Napoli, ma si collega agli interessi generali, ed è importantissima massime per le merci ed i viaggiatori che vengono dalla Sicilia e dalla Calabria.

I precedenti oratori hanno già informato la Camera dello stato miserando in cui trovasi quella stazione, perchè è insufficiente ai bisogni del traffico e del commercio.

Invero occorrono molte opere, specialmente una nuova tettoia, o l'ampliamento della tettoia attuale, l'ingrandimento dei magazzini, dei locali di deposito per le locomotive; vi occorre l'aumento dei binari, la riattazione delle sale per i viaggiatori. Ora tutto questo cumulo di spese non potrà giammai essere sodisfatto colle 100,000 lire che si prevedono nel preventivo, di cui ci occupiamo attualmente.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici, la cui buona intenzione e cortesia riconosco anch'io, avrà voluto fare atto di fede sopra rapporti sommarî, i quali non sono appoggiati da perizie accurate e documentate, come altri hanno fatto osservare. Quindi io oso sperare ch'egli, riconoscendo questa assoluta insufficienza delle spese assegnate per la stazione di Napoli, vorrà aumentare la somma relativa, perchè si possa far fronte, non dico a spese di lusso od inutili, il che non può entrare nelle intenzioni di alcuno, ma a spese inevitabili ed assolutamente necessarie.

Giacchè ho la parola me ne avvarrò anche in nome dell'amico e collega Placido, per richiamare l'attenzione della Camera sopra altro argomento.

Richiamo alla memoria dell'onorevole ministro dei lavori pubblici talune sue promesse e dichiarazioni, che senza fallo potevano essere adempiute in occasione di questo disegno di legge. Però tacciono gli allegati, tace la legge, e quelle promesse non furono per anco mantenute. Io accenno al miglioramento della stazione di Torre del Greco, stazione ch'è sulla linea Napoli-Castellammare-Eboli, attualmente tenuta dalla Società delle Meridionali. Quella stazione si appartiene ad un

comune di 30 mila abitanti, il cui commercio tutti sanno notevolissimo, massime nel corallo. Non basta; quella linea è la più fruttifera di tutte, perchè più trafficata, ed in relazione con centri popolosi e commerciali. Ora quella stazione si trova nello stesso modo come fu costruita quando, come prima linea ferrata, appariva in Italia, cioè nel 1840 o 1841. Essa è affatto disadatta, priva di locali, sfornita di magazzini, di tettoia, di sedili, e perfino di sala dove possano attendere i viaggiatori. Che più? Non v'è facile accesso tra il paese e la stazione, talchè occorre una certa spesa per ridurre il tutto a condizioni tollerabili, possibili, normali.

Tutto ciò fu rilevato dall'onorevole ministro dei lavori pubblici, quando di passaggio si fermò a Torre del Greco. Egli fece anzi favorevole affidamento alla rappresentanza locale. Non basta. Quando richiamai sul riguardo la sua attenzione, innanzi alla Camera, discutendosi il bilancio dei lavori pubblici, l'onorevole ministro rispose che s'interessava di questo argomento e che avrebbe a suo tempo fatto le debite proposte per la spesa. A me pare che questa era la miglior sede per quelle proposte. Invano! Si è ricordato di Nocera dei Pagani e di altri luoghi minori, ma non si ricordò il ministro di questa località importantissima; di Torre del Greco non fece parola. Io prego quindi l'onorevole ministro dei lavori pubblici di riparare a questa dimenticanza, e di presentare una proposta che possa soddisfare questi legittimi bisogni che io segnalai all'attenzione della Camera, della Commissione e del Governo. Io mi auguro di avere una risposta che valga ad appagare i miei giusti desiderii. (*Bene! a sinistra*)

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Buttini.

**Buttini.** Anche a nome di altri onorevoli colleghi desidero di avere dall'onorevole ministro dei lavori pubblici, riguardo a questo articolo, qualche schiarimento. In esso si accenna alle varie opere che si tratta di eseguire sulle diverse linee delle reti attuali. Fra queste linee havvi la Torino-Savona, che, come ben sa l'onorevole ministro, quantunque incominciata 25 anni fa ed aperta all'esercizio da dieci anni, è tuttora incompleta. Ivi si trovano ancora al giorno d'oggi manufatti provvisori o pericolanti sopra i quali i treni devono procedere non solo a passo d'uomo, ma piuttosto ben potrebbesi dire a passo di formica.

Il Governo ha mostrato di conoscere la condizione di questa linea quando formò il bilancio

delle spese inserito nel volume quinto della relazione parlamentare.

In tale prospetto vedo indicata una somma di tre milioni e più per opere di completamento e miglioramento nella colonna di questa linea, e altra somma di oltre lire 350 mila nella colonna del tronco Mondovì-Bastia.

A me ed ai colleghi preme sapere se il Governo, trattandosi di lavori di complemento e miglioramento, che si riferiscono ad una linea di primaria importanza, perchè mette varie provincie dell'Alta Italia in comunicazione col mare, intenda di provvedere perchè gli stessi lavori vengano eseguiti colla massima prontezza possibile.

E fra queste opere l'onorevole ministro ricorderà certamente quella che fu l'oggetto di una mozione, presentata nello scorso maggio dall'onorevole mio collega ed amico Garelli al quale ebbi io pure ad associarmi: cioè, la formazione della stazione di Bastia per l'allacciamento della ferrovia Saluzzo-Cuneo-Mondovì alla linea Torino-Savona. Desidero di sapere, se anche a questa nuova stazione di innesto a Bastia il Governo abbia pensato e possa impegnarsi a provvedere cogli stanziamenti che vedo calcolati negli allegati relativi al presente articolo del contratto, sia per la linea Savona-Acqui-Brà, sia per il tronco Mondovì-Bastia.

Si tratta anche qui di una spesa di tutta urgenza, di una spesa riguardo alla quale le provincie interessate dovrebbero udire nella presente circostanza dal Governo una parola tranquillante, una parola che loro assicurasse che anche questa stazione, indispensabile complemento della vecchia e della nuova loro rete ferroviaria, si troverà compiuta quanto meno pel giorno in cui sarà aperta la linea sotto-alpina che da Mondovì volge verso Cuneo, e quindi verso i circondari di Saluzzo e Pinerolo. Parmi che una parola rassicurante del Governo su tale argomento sarebbe udita con piacere dalle nostre popolazioni. E credo eziandio che il Governo non dovrebbe esitare a pronunziarla, sia perchè trattasi dei diritti quesiti di più provincie, sia pure perchè quando si sappia in un modo certo che il Governo vuole finalmente pensare a completare davvero e prontamente l'attuale linea Torino-Savona, certe agitazioni per linee nuove più o meno direttissime, ma tutte costosissime, verranno certamente a calmarsì e forse potranno anche scomparire del tutto, dappoichè per buona parte di coloro che vi hanno parte, tali agitazioni non avrebbero nemmeno più ragione di essere. (*Bene! Bravo!*)

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Nervo.

**Nervo.** Dirò poche parole per richiamare l'attenzione della Camera sopra le disposizioni dell'articolo 7 ora in discussione. Come già ebbe ad osservare l'onorevole Lazzaro, qui si parla, onorevoli colleghi, di rinunciare a quelle garanzie, che la legge sulla contabilità generale dello Stato ha stabilite tanto per il Governo, come per la generalità dei contribuenti.

Io non ho ancora veduto un disegno di legge come questo col quale si dà facoltà al Governo di cedere certe provviste, e l'esecuzione di certe opere a privati senza perizie preliminari, e senza la procedura stabilita dalla legge sulla contabilità dello Stato.

È una disposizione gravissima, onorevoli colleghi, quello che forma oggetto di quest'articolo 7; non si tratta dell'esecuzione di opere che dipendano dalle nuove costruzioni ferroviarie, le quali con questo disegno di legge si vorrebbero dare anche alle Società esercenti, ma si tratta di eseguire talune provviste per conto dello Stato, che lo Stato medesimo deve eseguire a suo carico prima che la manutenzione delle linee passi a carico delle Società esercenti.

Ora io vi domando perchè se queste opere, se queste provviste devono essere fatte per conto dello Stato, non si debba stabilire col presente articolo che le perizie relative siano compilate per cura del Governo, e che l'esecuzione di queste opere e provviste sia fatta per appalti pubblici in base alla legge generale dello Stato. Io credo, onorevoli colleghi, che noi qui abbiamo una grandissima responsabilità, imperocchè mentre da una parte il Governo ci presenta dei disegni di legge intesi ad aumentare gravemente le tasse di bollo e registro, dall'altra parte noi vediamo con tanta leggerezza disposto con quest'articolo che per ben 83 milioni di opere ed approvvigionamenti si spendono senza le garanzie volute da una delle più importanti leggi dello Stato, che è quella che assicura le condizioni della pubblica finanza in modo retto e conveniente, come è nostro debito di assicurare per il paese.

Non si deve quindi in nessun modo derogare alla legge sulla contabilità generale dello Stato, e perciò credo che si debba aggiungere una disposizione a quest'articolo; disposizione che ho già avuto l'onore di mandare all'onorevole nostro presidente, e con la quale è stabilito, che il progetto di queste opere sarà compilato per cura del Governo, e l'esecuzione delle opere medesime avrà luogo per pubblico appalto, in base al disposto della legge sulla contabilità dello Stato.

Spero, onorevoli colleghi, che vorrete far buon viso a questa mia proposta, perchè essa è diretta ad impedire che noi ci mettiamo sopra un declivio, che ci condurrebbe ad approvare milioni a bizzeffe, senza le garanzie necessarie.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Simeoni.

**Simeoni.** Io debbo associarmi a ciò che hanno detto alla Camera gli onorevoli Lazzaro, Della Rocca e Sorrentino; e potrei così finire non avendo quasi nulla da aggiungere di nuovo, a quello che essi hanno esposto. Mi permetterò soltanto di fare due domande, per conto mio, all'onorevole ministro dei lavori pubblici a proposito dell'articolo in discussione.

Anzitutto io desidererei sapere, se è presumibile che le somme che sono segnate nell'allegato, almeno per una piccola parte, siano modificabili; imperocchè se questo è possibile, capisco l'importanza della discussione che stiamo facendo; ma se in principio si volesse dire, che non sia possibile ottenere dalle Società contraenti, neppure una modificazione di spostamento di cifre, allora la nostra discussione riuscirebbe perfettamente inutile.

Ed ammettendo, come io mi auguro, che sia possibile ottenere l'ingrandimento di una qualche cifra senza detrimento dell'insieme, ma con lo spostamento di un'altra, dirò che io mi associo, come a qualche cosa di concreto, a ciò che è stato detto circa l'ampliamento della stazione di Napoli.

E farò a questo proposito una seconda domanda. Per la stazione di Napoli, si è inteso di tener conto ancora della maggior cifra, che si sarebbe dovuta spendere per la legge del 1862, oppure si è voluto mettere una cifra al di fuori di quella che si sarebbe da allora dovuto spendere? Se fosse così non direi che sarebbe sufficiente, ma comprenderei che unite queste 100,000 lire alle altre che erano assegnate e che si sarebbero dovute spendere e che non si sono spese, si avrebbe se non altro, per la stazione di Napoli una somma superiore alle 100,000 lire; ma se a questa cifra non fosse unita quella cui ho accennato, allora addirittura non sarebbe possibile di ottenere alcun beneficio reale per la stazione della città di Napoli.

E poichè trovo che questa è una legge nuova ed indipendente dalle precedenti, io dovrei credere pertanto che si sia inteso di prescindere affatto dalle leggi di prima, e che quindi questa sia una disposizione speciale.

Ed allora mi resterebbe a rivolgere una preghiera all'onorevole ministro dei lavori pubblici,

che, cioè, cercasse di attuare da una parte le disposizioni di legge precedenti, sicchè le cifre non restassero solamente scritte, ma si spendessero effettivamente per la stazione di Napoli; come pure perchè si dovessero alla loro volta spendere le altre 100 mila lire, che ora si iscrivono per la stazione di Napoli. In ciò non è questione soltanto del comodo dei passeggeri; mi si permetta di dirlo, è una dolorosa verità, nella stazione di Napoli, non una volta, ma spesse volte, accadono infortuni fra gli operai che in quella stazione lavorano; e queste sono vittime dovute alla ristrettezza dello spazio, alla difficoltà delle manovre. Per parte quindi del Governo, queste disgrazie si dovrebbe cercar modo di evitare; e quindi dovrebbe provvedere perchè una città come Napoli potesse avere una stazione corrispondente ai suoi bisogni, sì perchè una legge dello Stato già prescriveva questa spesa, sì per l'accennata necessità, che i lavori di quella stazione sieno eseguiti nelle dovute proporzioni. Sicchè io voglio sperare che l'onorevole ministro dei lavori pubblici quanto la onorevole Commissione saranno per fare buon viso alle nostre domande.

Io osservo poi che negli allegati delle spese per questo articolo non si fa nessuna parola di quelle altre stazioni importanti, che si trovano nel percorso della linea fra Napoli e Roma. Non le cito per non venire a far nomi, i quali, in questo momento in cui si discute una legge di ordine generale, potrebbero far credere che si pensi ad uno dei soliti articoli della discussione del bilancio dei lavori pubblici, e che danno modo ai deputati di tenere parola dei bisogni dei loro collegi, e delle loro stazioni ferroviarie. Ma senza far nomi, io trovo che è un fatto, che tutte le stazioni fra Napoli e Roma non si citano in questi allegati. Forse che tutte queste stazioni sono in tale stato da non aver bisogno di nessun miglioramento, di nessuna spesa?

Aspetto dall'onorevole ministro delle categorie che risposte alle mie domande.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Di San Donato.

**Di San Donato.** Onorevole presidente, onorevoli colleghi!

Comincio col dichiarare che non partecipo punto all'opinione dell'onorevole nostro collega Panattoni. Credo che vi sia una gran differenza fra una legge cattiva e una legge meno cattiva. Confesso poi che dagli onorevoli miei colleghi Sorrentino, Della Rocca, Simeoni e Lazzaro mi sarei aspettato qualche cosa di più positivo, cioè il ricordo delle peripezie che ha dovuto subir

la stazione di Napoli. Io spero di avere in questa occasione favorevole a me la memoria dell'onorevole presidente del Consiglio.

Il ministro dei lavori pubblici destinò nella legge del 1862 4 milioni per la stazione di Napoli, 2 milioni per quella di Milano, un milione e mezzo per quella di Torino. Nè basta. Per un articolo della legge stessa, ed era l'articolo 11, la Società delle ferrovie Meridionali aveva l'obbligo di creare nella città di Napoli un opificio per provvedere a tutto o almeno alla metà del materiale occorrente per le ferrovie.

Signori, tutto questo voi indubbiamente dovete ricordarlo, e specialmente lo ricorderanno quelli che hanno la disgrazia di essere come me vecchi deputati. Quindi anche l'onorevole presidente del Consiglio deve ricordare, come anche deputato ha dovuto spesso ascoltarmi quando io domandava conto al ministro dei lavori pubblici, perchè per la stazione di Napoli non si fosse mai spesa la somma votata dalla Camera.

Una volta si arrivò fino a questo punto: che un ministro dei lavori pubblici prese tanto a cuore la questione, da ricordare che negli archivi del Ministero ci doveva essere il piano dei lavori occorrenti alla stazione di Napoli per un importo di quattro milioni; ma fra le tante anomalie di cui abbiamo dovuto essere spettatori c'è anche questa: che quello studio non si trovò più fra le carte o fra i cartoni del Ministero.

È una di quelle dispersioni curiose avvenute in quei tempi, e a cui si sarebbe potuto provvedere facilmente. Invece si cominciò un lavoro qualunque ed avete saputo, o signori, che non è punto sufficiente al bisogno.

L'onorevole Simeoni ha detto una grandissima verità, quando ha detto che la stazione di Napoli, pel modo come è stata fabbricata, ogni giorno minaccia rovina. Si può dire che non passi giorno senza che vi sia bisogno degli operai, ora per rimettere a posto una colonna che si piglia la libertà di spostarsi, ora per assicurare un pezzo di tettoia che minaccia rovina. Questa è la condizione della stazione di Napoli, per la quale il Parlamento italiano, nel 1862, approvò uno speciale disegno di legge, quasi volesse creare a Napoli, con quella benevolenza che ispirava il Parlamento, una stazione modello.

Io vedo che l'onorevole ministro dei lavori pubblici è molto studioso. Se fosse andato a leggere un poco gli antecedenti che gli ho ricordati, sono certo che non si sarebbe limitato a stanziare 100 mila lire per la stazione di Napoli, le quali, mi si permetta di dirlo, nelle condizioni attuali

di quella stazione, e con gli antecedenti indiscutibili che ho ora enunciati, sono una derisione. La somma di 100 mila lire, non basta neanche per accomodare la tettoia.

Debbo aggiungere poche altre parole. Io ho udito una gara di raccomandazioni per le stazioni, tanto che credeva di assistere alla discussione del bilancio dei lavori pubblici. Ma i deputati di Salerno si son chiusi in un silenzio mortale, e non han detto nulla per una stazione che, francamente, per la dignità italiana non dovrebbe esistere. Intendo parlare della stazione di Vietri, punto di ritrovo di tutti i forestieri che, venendo in Italia, vogliono vedere la costiera di Amalfi. Ebbene, onorevole presidente del Consiglio, bisogna aver veduto la stazione di Vietri; bisogna vedere dove i forestieri, arrivando da Amalfi, devono aspettare il convoglio, per vergognarsi di appartenere ad un paese che permette certe anomalie. Ed io spero che almeno la voce dell'onorevole Taiani, che certamente sarà più simpatica della mia al Ministero, possa ottenere ciò che è necessario per la derelitta stazione di Vietri; possa ottenere, almeno, una sala d'aspetto per passeggeri dove si possa attendere al coperto il convoglio che viene da Salerno. E non aggiungo altro per ora.

**Presidente.** Sono state presentate due proposte aggiuntive intorno all'articolo 7°.

Una è dell'onorevole Baccarini:

« Le spese in conto capitale relative a linee che non sono di proprietà dello Stato, non saranno fatte se non dopo presi i debiti accordi con la Società proprietaria per i convenuti rimborsi. »

L'altra proposta è dell'onorevole Nervo, ed è così concepita:

« Il progetto di dette opere sarà compilato per cura del Governo e l'esecuzione di esse dovrà aver luogo per appalto pubblico secondo le norme stabilite dalle vigenti leggi sulla contabilità generale dello Stato. »

L'onorevole relatore Curioni ha facoltà di parlare.

**Curioni, relatore.** Dopo i molti oratori che hanno parlato sopra l'articolo 7, io devo fare ancora alcune dichiarazioni.

Innanzitutto, l'onorevole Ruspoli ha patrocinato il doppio binario per il tronco di strada Piacenza-Stradella.

Or bene, nell'allegato 4 del volume dei documenti si trova indicata la strada Alessandria-Pia-

cenza, e appunto per i doppi binari su questa linea, nella quale è compreso il tronco Stradella-Piacenza, si trova indicata la somma di 5,950,000 lire.

L'onorevole Prinetti ha parlato delle opere da farsi nella stazione di Milano e nella strada di circumvallazione.

Orbene, nella relazione della Commissione già c'è qualche cenno di queste opere.

Nell'allegato 4° del volume dei documenti si trova appunto: « Stazione centrale, linea di circumvallazione di Milano, » dove è accennata una somma rispettabile. Così pure si trova la stazione di Regoledo.

L'onorevole Prinetti poi ha detto che avrebbe amato dichiarazioni più esplicite, e particolari maggiori, relativamente alle diverse opere da eseguirsi colle somme stanziare nell'allegato B. Ora a me mi pare di aver già indicato altra volta che tutte queste particolarità sarebbero state più dannose che utili, giacchè si sarebbe posto il Governo in condizione di spendere forse di più di quello che effettivamente potrebbe spendere.

D'altronde, si tratta di opere le quali devono essere fatte in un quadriennio, sopra linee che non si posson dire perfettamente stabili per rapporto al movimento, giacchè noi abbiamo le linee complementari, delle quali ogni anno si aprono all'esercizio 500 o 600 chilometri. Queste linee complementari esercitano una certa influenza sul movimento delle linee già esistenti, e può essere benissimo che, stabilite presentemente le opere, da qui a un anno, a due anni, a tre anni si trovi che quelle opere non sono più convenienti, ma che invece convenga sostituirle con altre.

Quindi pare che anche per questo motivo, non sia conveniente di stabilire in modo troppo particolareggiato le opere che si devono eseguire.

L'onorevole Sanguinetti ha detto che io, in principio delle poche parole che ho già pronunziate, ho accennato a questo: che le somme stanziare nell'allegato B sono destinate a fare le opere richieste dall'aumento di traffico.

Io non ho detto soltanto dell'aumento di traffico; ho detto che sono necessarie per fare le opere provenienti da dimenticanza del passato, e poi per quelle rese necessarie dall'aumento di traffico verificatosi negli ultimi anni, e per quello che si verificherà nel quadriennio, giacchè alle opere che si faranno dopo si provvederà colla cassa degli aumenti patrimoniali.

Io poi non ammetto la tesi dell'onorevole Sanguinetti, che cioè queste opere per l'aumento di traffico, debbano esser fatte dalle Società conces-



sionarie. Se il traffico aumenta, le Società hanno già la diminuzione nella compartecipazione al prodotto lordo, poichè sappiamo che quando il prodotto lordo supera i 112 milioni per le ferrovie della rete Mediterranea, per la somma superiore a 112 milioni, la compartecipazione non è più del 62 e mezzo per cento, ma soltanto del 56 per cento.

L'onorevole Nervo ha toccato un'altra questione di ordine generale, questione che è piuttosto grave. Egli ha detto che si affidano opere, per una somma piuttosto ingente, alle Società concessionarie, e che questo è un male, giacchè si abbandonano le buone norme tracciate dalla contabilità dello Stato; che queste opere non saranno generalmente fatte con la voluta economia, con la necessaria coscienza; che, per conseguenza, bisognerebbe darle in appalto per stabilire la concorrenza.

Or bene, mi permetta l'onorevole Nervo di dire che, se queste opere si dessero all'appalto, si commetterebbe un grave errore. E dico il perchè.

Si tratta di opere le quali si devono fare sopra strade o sopra pertinenze di strade già in esercizio. Or bene, se quelle opere si dessero in appalto, i concessionari dell'esercizio delle strade farebbero continue proteste, continui lamenti presso il Governo, dicendo che gli impresari impediscono il libero esercizio, e quindi domanderebbero continui indennizzi al Governo. Viceversa, gli impresari si lamenterebbero nel senso opposto: ossia, direbbero che le Società concessionarie impediscono loro di far le opere con la voluta economia e celerità; e quindi, anche da questa parte, il Governo avrebbe enormi seccature. È una necessità delle cose, ma è una necessità che queste opere non siano date ad appalto, ma siano eseguite dalle Società concessionarie.

Vi sono molte altre domande che si riferiscono a costruzioni particolari; le quali, secondo me, non devono entrare nella discussione di questo articolo e di queste convenzioni; giacchè e quello e queste non si riferiscono che ad opere relative alla sicurezza e allo stretto bisogno delle linee di cui vuolsi affittare l'esercizio. La Commissione nulla può fare per le molte opere che furono chieste da vari oratori, quasi si trattasse di una discussione di bilancio dei lavori pubblici, e quindi io lascio che a queste domande risponda l'onorevole ministro.

**Presidente.** L'onorevole Di San Donato ha trasmesso la seguente proposta:

« Il sottoscritto domanda che per la stazione di Napoli sia rispettata ed applicata la legge del 1862. »

L'onorevole ministro dei lavori pubblici ha facoltà di parlare.

**Genala, ministro dei lavori pubblici.** Ricorderà la Camera che in tutte le discussioni del bilancio dei lavori pubblici e in parecchie interrogazioni si udirono gravi e ripetuti lamenti intorno allo stato delle nostre strade ferrate, che per unanime consenso di quasi tutti gli oratori di ogni partito non sono in condizione da poter assicurare un esercizio quale è richiesto dai bisogni del commercio e dalle legittime esigenze dei viaggiatori.

E si lamentava più specialmente la scarsezza del materiale mobile, e gl'indugi e i ritardi continui nell'andamento dei treni, i quali inconvenienti non solo più d'una volta furono occasione di richiami al Governo, ma provocarono anche esplicite domande di provvedimenti per portarvi rimedio.

Era dunque dovere del Governo d'indagare le ragioni di questi lamenti, e dei fatti che li avevano provocati; e come venne già dichiarato in altre occasioni alla Camera il frutto di coteste indagini è stato quello di mettere fuori di ogni discussione che il materiale mobile delle nostre ferrovie era davvero scarso, che molte stazioni erano diventate insufficienti al cresciuto movimento dei viaggiatori e delle merci, che in parecchie linee, dove il traffico aveva preso un grande sviluppo, occorreva un doppio binario e l'aumento delle case cantoniere, ma che la prima e principale ragione dei lagni che così frequentemente si facevano sentire, era la grandissima importanza acquistata dal porto di Genova alla quale non corrispondeva la potenzialità delle strade che servono ad esso di sbocco.

Era dunque necessario di prendere senz'altri indugi una serie di provvedimenti che, mettendo le nostre ferrovie in condizione di rispondere alle esigenze dei cresciuti commerci, soddisfacesse finalmente ai ripetuti reclami. E poichè il Governo doveva mettere mano alla risoluzione di tutto il problema ferroviario era naturale che provvedesse anche a questo lato della questione.

Di qui è nato l'allegato B che sta davanti alla Camera. In esso il Governo si è limitato a comprendere quei lavori che ha stimato necessari, per supplire da una parte alla deficienza del passato e dall'altra per far fronte alle attuali e future esigenze del traffico, il quale andrà probabilmente sempre aumentando nel prossimo quadriennio. Si provvede quindi insieme al passato, al presente, ed al prossimo avvenire. E stando così le cose, come potevamo determinare queste opere? e con quali criteri? L'onorevole Baccarini inclina a credere che abbiamo domandato troppo. Ma la discussione

che stiamo facendo mi fa nascere invece il dubbio d'aver domandato troppo poco.

Infatti, da ogni parte della Camera, e segnatamente dagli oratori che hanno discorso della stazione di Napoli e di alcune stazioni del mezzogiorno, si sono fatte domande di maggiori somme; ma al Governo pare di essere rimasto nel giusto chiedendo ciò che ha chiesto. Ed il modo con cui l'ha domandato alla Camera è il solo che egli potesse adottare. Infatti, come ho dianzi detto, si è provveduto non solamente alla deficienza del passato, ma anche ai bisogni che si vanno svolgendo in forza dell'aumento del traffico. Era egli prudente di stabilire fin da ora i progetti per bisogni che noi vediamo svolgersi, ma di cui ancora non è possibile misurare con precisione la portata? Chi sa l'effetto che sul traffico produrranno le due reti longitudinali che ancora non esistono? E quali gli ampliamenti nelle stazioni che diventeranno necessari? Quali saranno le linee che verranno maggiormente battute dal commercio e che chiederanno con maggiore prontezza il raddoppiamento dei binari? Ecco la necessità di uno studio attento che non era possibile di fare *a priori*. Bisognava dunque attenersi al concetto di chiedere alla Camera i fondi per due grandi categorie di spese, senza determinarne con assoluta e troppo minuta precisione l'impiego.

E questo non è esempio nuovo perchè fu fatto sempre così. Anche in occasione della legge del 1879 si stanziarono, fra gli altri, 85 milioni a carico del bilancio dello Stato senza che fossero mai presentate le perizie delle opere in cui si dovevano impiegare. Tanto è vero, che oggi ancora di taluna delle opere per cui furono stanziati quelle somme i progetti non sono peranco compiuti. Anche se avessimo tutte pronte le perizie ed i progetti che ci vengono domandati, essi non si potrebbero, per ora almeno, utilizzare in nessuna guisa; giacchè prima di mettere mano a un'opera sarebbe ad ogni modo necessario aspettare che l'esperienza ne avesse assodato la necessità o l'opportunità.

Ma questo non significa che prima di compiere i lavori il Governo non voglia esaminare i progetti e le perizie per assicurarsi che saranno eseguiti a forma di legge. Anzi quest'esame è espressamente prescritto e la forma n'è determinata nello stesso contratto che sta davanti a noi, il quale indica precisamente il modo in cui le opere dovranno essere proposte e il tempo nel quale si dovranno proporre, il procedimento con cui il Governo dovrà sentire il parere dei suoi com-

missari, e degli ispettori e del Consiglio dei lavori pubblici. E non basta questo, ma di tutto quello che farà, esso è obbligato di renderne conto alla Camera.

L'onorevole relatore ha già letto l'articolo 2° del progetto di legge il quale fa obbligo categorico al Governo di venire innanzi alla Camera ad indicare come, spendano sotto la sua responsabilità anno per anno le somme che oggi chiede l'autorizzazione di spendere.

E giacchè mi trovo a parlare di questo che sarebbe il lato amministrativo della questione, pregherei fin da ora l'onorevole Nervo, il quale ha fatto una proposta concreta, di volerla rimandare alla discussione del capitolato e segnatamente degli articoli 64 e 65 dove si parla appunto del modo con cui le Società devono eseguire le opere in conto capitale.

I lavori contemplati in questo allegato, sono precisamente opere in conto capitale, le quali stanno a carico dello Stato, come staranno parimente a carico dello Stato quelle che si dovranno fare dopo decorso il quadriennio per corrispondere agli ulteriori bisogni del traffico e sono contemplate appunto dagli articoli 64 e 65 del capitolato.

La ragione per cui si sono stabilite per il primo quadriennio le somme portate dall'allegato B, è stata quella che la Cassa per gli aumenti patrimoniali destinata a provvedere alle future esigenze dello sviluppo del traffico ferroviario non potrà cominciare ad essere alimentata coi redditi delle ferrovie stesse se non quando il prodotto di queste sarà arrivato a 212 milioni, che è quello che si dice il prodotto iniziale. Questo prodotto non si avrà che fra due o tre anni: ond'era necessario poter disporre nel frattempo di una somma abbastanza lata per provvedere ai bisogni delle nostre linee in molte parti già conosciute ed in parte preveduti fino al momento in cui la Cassa degli aumenti patrimoniali sarà in condizione di funzionare. E a costituire questa somma è stata destinata una parte del prezzo ricavato dalla vendita del materiale mobile, con cui si potrà far fronte alle spese in conto capitale, richieste dalle linee aperte all'esercizio.

Così, come disse egregiamente il mio collega delle finanze, noi facciamo una trasformazione di patrimonio che è uno dei modi migliori con i quali gli Stati possono amministrarsi.

E dopo queste osservazioni generali intorno alle quali credo che non ci sia bisogno di fermarsi maggiormente, dopo quanto ha già detto il rela-

tore, passo senz'altro a rispondere a talune domande precise che vennero fatte dagli onorevoli colleghi.

L'onorevole Baccarini ha chiesto come mai sulle due linee di proprietà delle ferrovie Meridionali che ora vengono date ad esercitare alla Società Mediterranea, sia lo Stato che si assume di pagare quei due milioni circa che vi si devono spendere in conto capitale, mentre lo Stato paga già alla Società delle Meridionali la sovvenzione delle 20,000 lire a chilometro. La ragione è semplicissima. Noi abbiamo creduto necessario ordinare una spesa che va appunto a circa due milioni su coteste linee, che non vengono esercitate dalla Società Adriatica, ma dalla Mediterranea. La sovvenzione delle 20,000 lire è solamente destinata a pagare le spese in conto capitale già fatte, e non quelle che sono causate dall'aumento del traffico. A queste, nelle attuali condizioni delle Meridionali, provvede la formula dell'esercizio con un apposito compenso. E ciò è tanto vero che nella legge del 1881 presentata dall'onorevole Baccarini, si assegnava come spesa di esercizio per il traffico al di là delle 15,000 lire, il 50 per cento del prodotto; e il 10 per cento di questo andò a far fronte alle spese richieste in aumento di capitale imposto dall'aumento del traffico.

Quel conto è perfettamente esatto, ed è quello il concetto che ci ha condotti ad applicarlo anche nel presente contratto.

Infatti l'aumento che viene dall'esercizio non va mica a vantaggio della Società Adriatica, ma bensì della Mediterranea e dello Stato, che è partecipante dei prodotti lordi di quelle linee; ond'è stato necessario che lo Stato si ponesse quasi nei piedi del proprietario di fronte alla Società Mediterranea.

L'altra domanda dell'onorevole Baccarini è: se il Governo intende di erogare somme sopra linee di proprietà privata, anche quando i proprietari di queste linee non stimassero di concorrere alla spesa. Evidentemente lo Stato non farà sulle linee dei privati se non quelle spese che sono richieste dal traffico; e quindi il conto da farsi per ciascuna di esse sarà regolato secondo i contratti particolari ora in vigore.

Evidentemente, quando il proprietario (sia un Consorzio o una Società) fosse obbligato a fare esso la spesa in conto capitale e non la facesse, questa spesa non dovrà stare a carico dello Stato, ma lo Stato se ne assicurerà il rimborso. Prima di farla il Governo avrà cura di concordarla con la Società a carico della quale la spesa deve essere messa.

L'onorevole Prinetti mi ha chiesto se sono comprese nell'allegato B le spese per completare la linea di circonvallazione di Milano, ampliare la stazione centrale, e costruirne una nuova a porta Romana. Non esito a dichiarare esplicitamente che a mio avviso la spesa di 13,500,000 lire, preveduta appunto dall'allegato B, sarà con tutta probabilità sufficiente a condurre a termine codeste opere, se si tien conto che abbiamo ancora un residuo degli 85 milioni stanziati con la legge del 1879, che potrà servire, ad esempio, per il binario a Rogoredo, e per congiungere così le linee provenienti da Genova, con la stazione di smistamento a Milano. Quanto alla stazione a porta Romana essa è in certa maniera connessa a questa linea di circonvallazione, e ne farà quindi parte.

Ma l'onorevole Prinetti inoltre domanda se si potrà aprire al servizio dei viaggiatori la stazione di smistamento. Qui la questione non è solo di spesa, ma anche di esercizio: si tratta, di vedere se sia conveniente di fare, accanto al servizio della divisione delle merci anche un servizio per viaggiatori. E qui spero consentirà l'onorevole Prinetti che, più che altro, si consultino le necessità dell'esercizio. Se il servizio dei viaggiatori dovesse complicare le operazioni della stazione di smistamento, sarebbe alquanto difficile poter soddisfare ai desideri di cui egli si è fatto interprete. Ma almeno per i treni ordinari, credo, che non ci saranno difficoltà tali da impedire che, se non altro in via di prova, si possa aprire la stazione anche al servizio dei viaggiatori.

L'onorevole Buttini ha chiesto se la linea Torino-Savona potrà finalmente essere completata, e messa in buone condizioni con la somma di tre milioni e mezzo circa stanziata nell'allegato B. Io ritengo che questa somma oculatamente spesa basterà a migliorare molto le condizioni della linea, ma nel caso che non bastasse, evidentemente non ci arresteremo là. Giacchè le somme che il Governo ora chiede alla Camera non sono che quelle domandate da bisogni urgenti e che si devono spendere in un termine non più lungo di quattro anni. Anzi la Commissione ha voluto determinare fino da ora il *minimum* della spesa che si dovrà fare ogni anno, e in apposito articolo ha stabilito che non sia meno di 30 o 33 milioni.

È pur compresa nell'allegato una somma da spendere per la stazione di Bastia, ed anche per modificare l'allacciamento della linea di Bastia con l'altra di Mondovi; e credo che possa essere sufficiente; ma anche qui ripeto che quando non

bastasse vi si potrà provvedere con fondi ulteriori, o colle economie che potranno essere fatte sopra altre opere analoghe.

L'onorevole Ruspoli ha chiesto se è stata stanziata nell'allegato B una somma per il doppio binario, ed io gli rispondo che abbiamo stanziato per i doppi binari della linea Novi-Alessandria-Piacenza circa sei milioni (precisamente 5,950,000) e due milioni e duecentomila lire per la Piacenza-Bologna, di guisa che la massima parte di quella linea, la quale ha già in piccoli tratti il doppio binario, potrà averlo anche per il resto quasi completamente. Poi si provvederà anche al ponte sulla Trebbia, ed allora credo che l'onorevole Ruspoli potrà vedere pienamente soddisfatti i suoi voti.

L'onorevole Sorrentino si è lagnato del modo con cui si fa il servizio alla stazione di Nocera, la quale riconosco che ha davvero bisogno di ampliamento. Ma appunto anche alla sistemazione della stazione di Nocera si provvede con questo disegno di legge, e l'onorevole Sorrentino potrà vedere negli allegati, al n° 48, lire 350,000 destinate appunto a cotesto scopo, restando il rimanente a carico della linea di Codola. E il Governo cercherà quanto più è possibile di affrettare l'opera.

L'onorevole Sanguinetti mi ha fatto una domanda analoga a quella dell'onorevole Nervo, la quale riguarda piuttosto il lato amministrativo che il lato tecnico della questione che stiamo discutendo. Epperò lo pregherei di voler riservare egli pure le sue osservazioni agli articoli del capitolato.

Mi resta ora a dire alcune parole intorno alla stazione di Napoli ed alle altre stazioni delle linee Roma-Napoli e Napoli-Castellammare, delle quali hanno parlato vari nostri colleghi.

Anzitutto rettificherò un fatto.

È stato affermato che per la stazione di Napoli l'allegato B non comprende che sole 100,000 lire. L'affermazione non è esatta; perchè nello allegato figurano per la stazione di Napoli lire 290,000 e per l'ampliamento del deposito locomotive altre 100,000 lire, che importano insieme la somma di 390 mila lire.

Ma non è tutto; perchè noi abbiamo un residuo di fondi provenienti dal riscatto, e dalla somma di circa 12 milioni, assegnata a costruzioni per miglioramento delle linee Romane; e questo residuo è destinato alla stazione di Napoli, alla quale fu assegnata altresì una parte di quei 9 milioni che furono votati per spese occorrenti in fondo capitale sullo scorcio dell'anno

passato. E, infine, a Napoli si dovrà costruire anche la stazione marittima, per la quale non si sono chiesti i fondi con questo allegato, perchè non era una di quelle opere che potessero essere qui comprese, e perchè vi è già un primo stanziamento di circa 800,000 lire per essa.

Tenendo conto di tutte queste somme, si vede come anche a Napoli sia stato adeguatamente provveduto. Ma basteranno queste somme a soddisfare a tutti i desideri espressi dagli onorevoli deputati che hanno parlato? Non saprei dirlo. Ma è certo che se con queste spese fatte o progettate noi non potremo riuscire a soddisfare i voti legittimi e le esigenze evidenti del servizio si potranno stanziare anche altri fondi; perchè, come ripeto ora con questo allegato non vi sono chiesti i fondi che per le opere più necessarie e più urgenti. In seguito, mediante la Cassa per gli aumenti patrimoniali, noi saremo in grado di soddisfare tutti i bisogni, che potranno sorgere in seguito per lo sviluppo del traffico e per il maggiore movimento dei viaggiatori alla stazione di Napoli.

Maffi. Chiedo di parlare.

Genala, ministro dei lavori pubblici. Quanto alla stazione di Caserta e a quelle lungo la linea da Roma a Napoli, e alle altre non nominate dall'onorevole Simeoni, osserverò solamente che è stato pure provveduto ai bisogni loro con una somma di circa 1,169,000 lire.

Ma l'onorevole Lazzaro mi ha fatto inoltre notare che quando sarà compiuta la linea Eboli-Reggio aumenteranno straordinariamente a Napoli i viaggiatori e il traffico, onde bisogna preparare a tempo la stazione per ricevere questi nuovi elementi. Ebbene, prima che tutta la linea Eboli-Reggio sia finita di costruire e si produca cotesto effetto — che desidero vivamente — il Governo non mancherà di fare gli studi necessari e di provvedere. Ma sarebbe vano disporre oggi di somme per lavori che potranno forse essere richiesti da linee le quali esigono ancora parecchio tempo prima che si possano aprire al traffico.

Finalmente l'onorevole Della Rocca mi ha ricordato la stazione di Torre del Greco, la quale è davvero eccessivamente angusta. Io non mancai di richiamare l'attenzione della Società Meridionale su questa stazione onde indurla a fare un progetto di ampliamento; e la risposta che ebbi è stata affermativa. Ora verificherò se il progetto sia stato fatto e quali provvedimenti la Società intenda di prendere, e per quali ragioni non sia

stato possibile assegnare nell'allegato B una somma anche per l'ampliamento di questa stazione che ne ha veramente bisogno.

Non so se ho dimenticato alcuna delle domande degli oratori, ma è certo che l'allegato che presentiamo alla Camera, non essendo che l'elenco delle opere più urgenti da compiersi nel primo quadriennio, altre opere dovranno esser compiute più tardi; le quali, se saranno conseguenza di linee nuove da costruire, dovranno gravare quelle linee da cui dipendono; e se saranno invece dovute agli aumenti di traffico sulle linee già aperte all'esercizio, staranno a carico della Cassa per gli aumenti patrimoniali.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Lazzaro.

**Lazzaro.** Comincio dal rettificare un'asserzione dell'onorevole ministro. Egli ha detto che la cifra di 100 mila lire che io ho visto essere assegnata per i locali della stazione di Napoli, non sia quella che è realmente stanziata, e ha parlato di un'altra somma di 90 mila lire; poi di un'altra di 100 mila lire per modo da arrivare alla cifra di 390 mila lire stanziate per quella stazione. Se le cose fossero in questi termini, io neanche potrei dichiararmene soddisfatto, per le ragioni che andrò svolgendo, ma in fine dei conti qualche cosa, o bene o male, si potrebbe pur fare. Ma l'onorevole ministro è incorso in errore. Difatti io leggo in uno di questi allegati o sub-allegati, a pagina 76 del volume V, documenti, n. 7: "Impianto di nuove stazioni, ampliamento dei fabbricati, magazzini e piazzali delle stazioni esistenti; stazione di Napoli, 100 mila lire.. Ora ricordo all'onorevole ministro che io ho parlato soltanto della stazione. Le altre cifre che egli ha citate, non sono punto relative alla stazione; e io, ripeto, solamente della stazione ho parlato, come la Camera può farmene testimonianza, quando ho detto che la stazione di Napoli non ha che quattro binari; che in essi il movimento non si può fare; che c'è un grande ingombro; che molte volte i treni sono costretti a fermarsi allo scoperto colla pioggia e col vento; che insomma, per una città come Napoli, si può dire una stazione indecente.

L'onorevole ministro ha citato la cifra di altre 90,000 lire; ma questa è in un'altra categoria, cioè alla categoria numero 9: "Impianto di nuovi depositi di locomotive e prese d'acqua, ampliamenti di depositi esistenti. „

Non ha che far niente con ciò che dico io.

Se l'onorevole ministro vuol comprendere nella stazione tutti gli opifici ad essa appartenenti, allora egli ha ragione. Ma io mi sono limitato a

parlare della sola stazione di Napoli, e ho detto e sostengo, che la somma di 100,000 franchi per essa è derisoria. Quanto alle altre 100,000 di cui ha parlato l'onorevole ministro, io confesso di non averne trovato traccia in questa selva selvaggia di allegati e di sub-allegati, che confonderebbero le menti più ordinate.

Rettificata adesso la posizione, diciamo così numerica, io farò alcune brevi osservazioni alla risposta, che dirò generica, datami dall'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Io ho parlato dello sviluppo del movimento nella stazione di Napoli quando sarà costruita ed aperta all'esercizio la linea Eboli-Reggio; e l'onorevole ministro mi ha risposto che questa linea non è ancora costruita, e che conveniva attendere che fosse ultimata per pensare agli opportuni provvedimenti.

Ora io faccio osservare all'onorevole ministro, che la linea Eboli-Reggio non è come la direttissima Roma-Napoli, cioè, di là da venire.

La linea Eboli-Reggio è già decretata dalla Camera, già in costruzione, e ci auguriamo, da qui a due o tre anni, di vederla compiuta.

Ora se stanziato una somma per la stazione di Napoli e per i lavori di ampliamento occorrenti, mi par chiaro che, per l'aumento del traffico portato dalla linea Eboli-Reggio, voi dovrete tornare da capo, e quindi avrete fatto una spesa inutile. Laonde io penso che questi lavori nella stazione di Napoli, dovrebbero essere fatti in modo da tener conto fin d'ora del probabile aumento causato dalla Eboli-Reggio.

Osservo inoltre all'onorevole ministro che io non ho parlato soltanto della linea Eboli-Reggio; ma benanco di altre linee di cui sono fatti già i progetti, e che sono prossime ad essere eseguite.

Ma, pur volendo per ora lasciare in disparte l'avvenire, torno a dire e a ripetere che, oggi, la stazione di Napoli è assolutamente insufficiente al traffico, e che la somma di 100,000 lire è così poca cosa da farci parere più opportuno cancellarla addirittura.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici ha parlato anche di un'altra somma destinata ai lavori per diverse stazioni sulla linea Napoli-Roma. Io accetto la sua affermazione: ma in questo elenco io non ho tenuto in proposito nessuna indicazione, tranne che per la stazione di Cajarcillo, di Caserta e di Napoli.

E perchè mi trovo su questo argomento, io non so perchè la Commissione, la quale ha accettato questa distribuzione degli 84 milioni in questo modo, non abbia poi richiesto gli elementi per ve-

dere quali fossero le vere necessità delle linee che oggi si danno in esercizio. Poichè se la Commissione avesse voluto rendersi veramente conto di queste necessità, avrebbe visto, ad esempio, che è stato trascurato un punto che è destinato ad essere un centro abbastanza ragguardevole. Voglio dire di Cannello.

Or bene, in questo elenco non trovo nulla per Cannello. Se ne dice qualche cosa nella relazione, ma non vi è nulla di concreto. A Cannello non vi è stazione; eppure è un punto importantissimo, perchè sarà tra poco aperta all'esercizio la linea Castellammare-Cannello, e sarà in breve centro di molte linee che partono dal sud per venire verso Roma. E, ripeto, che per questa stazione che è già importante, e che acquisterà un'importanza sempre maggiore, non si è nulla stabilito in questo elenco.

Tutto sommato, il concetto che mi sono formato io di questa faccenda sapete, signori, quale è? Che la Commissione, stanca di un lavoro arduo, di un lavoro penoso, non ha creduto di dovere occuparsi del come questo danaro si doveva spendere; essa si è limitata a domandare notizie al Ministero, il quale ha mandato quelle due note con gli allegati; la Commissione le ha accettate con molta ingenuità, le ha presentate alla Camera, e questa si trova ora a votare 84 milioni, senza documenti e senza criteri determinati siccome ho avuto l'onore di esporre.

*Voci.* Ai voti! La chiusura!

**Presidente.** Essendo chiesta la chiusura, domando se sia appoggiata.

*(È appoggiata.)*

**Baccarini.** Chiedo di parlare per fatto personale.

**Presidente.** Le riserverò la facoltà di parlare per fatto personale.

**Nervo.** Ho chiesto anch'io di parlare mentre parlava l'onorevole relatore.

**Presidente.** Non vuol dire. Essendo stata chiesta e appoggiata la chiusura, io la pongo a partito.

**Nervo.** Parlerò contro la chiusura.

**Di San Donato.** Chiedo di parlare contro la chiusura.

**Lazzaro.** Anch'io.

**Presidente.** È troppo tardi: siamo in votazione. Chi approva la chiusura, voglia alzarsi.

*(Dopo prova e controprova, la chiusura è ammessa.)*

**Presidente.** Ha facoltà di parlare per fatto personale l'onorevole Baccarini.

Lo prego di accennarlo.

**Baccarini.** Dirò pochissime parole.

L'onorevole Ruspoli ha detto che nemmeno quando io aveva l'onore d'essere ministro, si usava di presentare le perizie per i disegni di legge. Prima di tutto dichiaro che non ho mai chiesto perizie in quest'occasione; ho parlato della mancanza del voto tecnico, sia del Consiglio superiore dei lavori pubblici, sia del Commissariato, per accertare che i lavori sono propriamente necessari, e lo sono in quella quantità che è prevista per la durata dei quattro anni. E siccome nessuno di questi voti viene a suffragare il disegno di legge, egli è perciò che noi votiamo 144 milioni senza alcuna giustificazione.

Quanto alle perizie (non necessarie in questa circostanza), dichiaro che esse sono sempre state richieste e consegnate alle Commissioni che hanno esaminato i disegni di legge, almeno nei quattro anni e mezzo che io ho avuto l'onore di reggere il dicastero dei lavori pubblici.

**Nervo.** Chiedo di parlare per fatto personale.

**Baccarini.** Ricorderò che per la legge del 1881 furono mandati alla Giunta persino tutti i progetti dettagliati.

Un'altra brevissima spiegazione debbo dare all'onorevole Prinetti.

L'onorevole Prinetti ha osservato che io ho enunciato in 132 milioni i lavori occorrenti a mettere in assetto la rete dell'Alta Italia, mentre la somma indicata dalla relazione è molto minore.

Se l'onorevole Prinetti ha la compiacenza di prendere in mano il V volume, vedrà che alla pagina 47 sta scritto: "da eseguirsi nel quadriennio per l'Alta Italia, lire 80,863,000; da eseguirsi negli anni successivi, lire 51,281,600; in totale, 132,144,600 lire."

Per cui c'è anche questo di singolare nei documenti prodotti: che uno è fatto diversamente dall'altro; perchè, per esempio, l'Alta Italia fa il conto di quanto crede necessario per mettere le sue linee in assetto per ora ed in futuro.

**Presidente.** Si restringa al fatto personale.

**Baccarini.** Ho finito.

Le altre amministrazioni parlano soltanto di quelle opere che si debbono costruire nei quattro anni.

**Presidente.** Onorevole Nervo, Ella ha chiesto di parlare; a proposito di che?

**Nervo.** Per fatto personale.

**Presidente.** Onorevole Nervo, nessuno l'ha nominata, nè Ella ha quindi ragione a parlare per fatti personali.

**Nervo.** Ma io voleva rispondere...

**Presidente.** Onorevole Nervo, mi scusi, ma non posso darle facoltà di parlare, essendo mio dovere di fare eseguire il regolamento della Camera.

Dunque l'onorevole Di San Donato propone la seguente risoluzione:

“ Il sottoscritto domanda che per la stazione di Napoli sia rispettata la legge del 1862. ”

Sembrami però che non sia il caso di invocare un voto perchè una legge sia rispettata.

**Di San Donato.** Io domando se l'onorevole ministro accetti questa mia proposta, che cioè sia applicata la legge del 1862, legge dello Stato, relativa alla stazione di Napoli.

**Presidente.** Se insiste, io metterò ai voti la sua proposta.

**Di San Donato.** Sicuro, signor presidente, io la credo necessaria. Ho domandato appunto di parlare contro la chiusura, per dire che il ministro non mi ha risposto.

**Presidente.** La Camera ha deliberato la chiusura.

**Di San Donato.** Ora io chiedo di sapere se il ministro accetti la mia preghiera. Non è questione di fiducia. Io non credo che l'onorevole ministro dei lavori pubblici debba essere responsabile dell'operato di tutti i suoi predecessori; ma chiedo di sapere se le leggi dello Stato debbano essere eseguite.

**Presidente.** Verremo ai voti.

La Commissione respinge tutte le proposte, non è vero?

**Curioni, relatore.** Si respingono tutte le proposte, e chiediamo alla Camera di votare i contratti come sono proposti.

**Genala, ministro dei lavori pubblici.** Il Governo non può accettare la proposta dell'onorevole Di San Donato, perchè si eseguono sempre le leggi dello Stato.

**Presidente.** L'onorevole Di San Donato prende atto delle dichiarazioni dell'onorevole ministro?

**Di San Donato.** Non posso prendere atto della risposta dell'onorevole ministro, poichè non mi appaga col dirmi che le leggi dello Stato si eseguono. La prova che non si eseguono, è appunto che la legge di cui parlo non è stata eseguita.

In ogni modo, allo scandalo di vedere respingere questa proposta, preferisco il partito di ritirarla.

**Presidente.** Veniamo ai voti. La prima proposta di modificazione a quest'articolo è quella dell'onorevole Baccarini:

“ Le spese in conto capitale relative alle linee che non sono di proprietà dello Stato non saranno fatte se non dopo presi i debiti accordi colle Società proprietarie per i convenienti rimborsi. ”

Viene quindi l'aggiunta proposta dall'onorevole Nervo:

“ Il progetto delle opere sarà compilato per cura del Governo e l'esecuzione di esso dovrà aver luogo per appalto pubblico secondo le norme stabilite dalle vigenti leggi sulla contabilità dello Stato. ”

Poi viene la proposta aggiuntiva degli onorevoli Lazzaro e Placido:

“ Per la stazione di Napoli saranno spese le somme stabilite dalla legge del 1862. ”

**Baccarini.** Chiedo di parlare per uno schiarimento.

**Presidente.** Ne ha facoltà.

**Baccarini.** Io non so se ho capito male; ma mi pareva che la mia aggiunta non fosse altro se non la traduzione delle dichiarazioni dell'onorevole ministro, il quale ha detto che queste spese per le linee, all'infuori delle Meridionali, non si farebbero se non previo l'accordo coi proprietari. Questo ha dichiarato apertamente. Adesso non accetta la mia proposta; il che vuol dire che resta l'articolo come è proposto, e col quale si stabilisce che la spesa rimane a carico dello Stato.

**Presidente.** Come la Camera ha udito, la Commissione e il Governo non accettano alcuna delle proposte aggiuntive di cui ho dato lettura.

Porrò a partito anzitutto quella dell'onorevole Baccarini.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Non è approvata.)

**Presidente.** Viene ora la proposta aggiuntiva dell'onorevole Nervo, già nota. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Non è approvata.)

Onorevole Lazzaro, Ella pure insiste?

**Lazzaro.** Io prendo atto delle dichiarazioni dell'onorevole ministro, giacchè ha parlato di altre cifre che saranno a disposizione del Governo per la stazione di Napoli e, riservando la questione, ritiro la mia proposta.

**Presidente.** Ritirata così la proposta Lazzaro, rimane senz'altro approvato l'articolo 7 così come è proposto; e con esso l'allegato B, di cui ho dato lettura ieri (V. volume II, pagine 70 e 71), e di cui fa parte integrante.

“ Art. 8. Una o più Commissioni, composte ciascuna di tre rappresentanti del Governo e di tre delegati per ognuna delle Società esercenti le reti Mediterranea ed Adriatica, procederanno:

“ 1° Al riparto del personale delle amministrazioni che attualmente esercitano le linee destinate a costituire le nuove reti, in ragione dei rispettivi bisogni di queste;

“ 2° Al riparto del materiale rotabile e d'esercizio e degli approvvigionamenti, tanto esistenti quanto in corso di costruzione o di fornitura, tenendo conto delle condizioni e dei bisogni speciali di ciascuna rete, e procurando che il materiale rotabile sia diviso in modo, che ogni rete venga dotata di una proporzionata quantità di materiale della stessa età ed in eguale stato di conservazione.

“ L'operato di dette Commissioni sarà definitivo e irrevocabile. „

Su questo articolo ha chiesto di parlare l'onorevole Maffi.

**Maffi.** Mi permetta, onorevole presidente, che prima di svolgere il mio emendamento, mi valga dell'occasione, in cui prendo a parlare la prima volta dopo la discussione generale, per fare una rettifica che mi sembra necessaria. L'onorevole ministro Genala nel suo discorso del giorno nove dicembre, rispondendo ai diversi oratori che parlarono nella discussione generale, ha fatto un'affermazione che ammetterebbe, ove io non la rettificassi, d'avere io ricorso ad un mezzo poco corretto creando delle citazioni che non esistono o che la memoria dell'onorevole ministro non l'ha convenientemente assistito reputandole inesistenti. L'onorevole Genala diceva il giorno nove, alludendo ad una parte del mio discorso:

“ L'onorevole Maffi crede che abbiamo fatto male e ci rimprovera di aver presentato un progetto concreto e definitivo, mentre io stesso aveva già dichiarato, come relatore dell'inchiesta ferroviaria, che mancavano gli elementi necessari a poterlo fare.

“ Veramente (continua l'onorevole Genala) io non ebbi modo di riscontrare la citazione che l'onorevole Maffi fece di alcune cose da me scritte nell'occasione dell'inchiesta ferroviaria, ma so di certo di non avere mai avuta l'opinione che egli mi attribuisse, e credo che qui ci sia un equivoco. „

Ora, onorevole Genala, l'equivoco non c'è: anzi per dargli modo di persuadersi che le opinioni che io gli attribuiva, sono, od almeno erano, le

sue, potrà riscontrare le mie citazioni nella relazione d'inchiesta sull'esercizio delle ferrovie italiane del 1881, parte III, a pagine 43, 89, 96 e 239. Tale riscontro farà persuaso l'onorevole ministro che l'opinione, che io gli attribuiva, è perfettamente la sua, poichè quella relazione porta la sua firma, unitamente a quella dell'onorevole Brioschi.

Ora eccomi allo svolgimento dell'emendamento da me proposto a quest'articolo.

La dichiarazione fatta quest'oggi in principio di seduta dall'onorevole Panattoni rende per parte mia necessaria una spiegazione, perchè credo non essere meno avversario di queste convenzioni di quello che lo sia l'onorevole Panattoni. Il prendere parte attiva alla discussione di una legge che si crede pessima, e proporre ad essa degli emendamenti, malgrado i quali si voterà sempre contro, potrebbe sembrare un procedimento strano, oppure volontà di sprecare tempo e fatica. Ma io non la penso in questo modo.

Data la disgrazia che queste convenzioni debbano proprio essere approvate, è dovere, io credo, anche degli oppositori, anche degli avversari più convinti di fare sì che questa disgrazia sia la meno grave possibile. Ed ecco perchè a contribuire a farla meno onerosa mi permetto di presentare qualche emendamento sugli articoli.

Quella che i poeti chiamano ultima dea mi fa sperare di essere più fortunato alla Camera di quanto non lo sia stato in seno alla Commissione; e che la mia proposta sull'articolo 8, anzichè la tomba dell'inesorabile chiusura, trovi il suo ampio svolgimento che ne legittimi la convenienza.

Il mio emendamento è mosso da due criteri: l'uno d'indole legale o di semplificazione contrattuale; l'altro d'indole morale o di giustizia distributiva nella formazione delle Commissioni, di cui è base l'articolo che discutiamo.

Le funzioni assegnate alla Commissione od alle Commissioni, che si istituiscono coll'articolo 8 sono, se non le stesse propriamente, per lo meno così intimamente collegate alle funzioni che devono essere esercitate da altre Commissioni, costituite in base dell'articolo 10 del capitolato, che io non so veramento come non possano essere demandate ad una sola.

In queste convenzioni, l'hanno dimostrato parecchi oratori, vi è grande lusso, vi è grande dovizia di canonicati per le minuziose ispezioni, di commissariati, di ispettorati, ecc., per cui la mia proposta non farà gran male agli aspiranti a queste prebende, perchè è molto modesta. Per dimostrare poi come in effetto le funzioni attribuite alle



Commissioni dall'articolo 8, come quelle attribuite alle altre Commissioni dall'articolo 10 del capitolato, possano conglobarsi ed essere esercitate da una stessa Commissione, basta, o signori, che soffriate la lettura di questi due articoli, dai quali emerge chiara, almeno per me, la necessità di conglobare in una sola operazione queste funzioni.

L'articolo 8 che discutiamo dice:

“ Una o più Commissioni, composte ciascuna di tre rappresentanti del Governo e di tre delegati per ognuna delle Società esercenti le reti Mediterranea ed Adriatica, procederanno:

“ 1° Al riparto del personale delle Amministrazioni che attualmente esercitano le linee destinate a costituire le nuove reti, in ragione dei rispettivi bisogni di queste;

“ 2° Al riparto del materiale rotabile e d'esercizio e degli approvvigionamenti, tanto esistenti, etc. ”

E l'articolo 10 del capitolato dice, con una dizione diversa, ma con più equità, presso a poco la stessa cosa. Eccolo:

“ Art. 10. Per la esecuzione del contratto si procederà alla consegna delle strade, loro dipendenze ed accessori, del relativo materiale fisso e dei fabbricati presentemente destinati ad uso di ufficio, giusta le disposizioni di cui in appresso.

“ Questa consegna sarà fatta dal Governo al concessionario per mezzo di Commissioni composte di due delegati del Governo, di due delegati del concessionario e di un quinto delegato nominato dal presidente della Corte d'appello di Roma, le quali potranno, sotto la loro responsabilità, valersi dell'aiuto di periti speciali.

“ Le linee con le loro dipendenze e gli accessori col relativo materiale fisso saranno accettate nello stato in cui si troveranno all'atto della presa di possesso, salvo al Governo l'obbligo di sostenere le spese per le opere indicate nello allegato B, le quali dovranno essere eseguite dal concessionario nel primo quadriennio dalla presa di possesso secondo le disposizioni degli articoli 64 e 65. ”

Ora, io domando: questa operazione della cessione del materiale ferroviario e del personale d'un solo proprietario a due esercenti, perchè non potrà essere fatta da una o più Commissioni della stessa natura? Le due funzioni del reparto e della consegna ai nuovi esercenti, non possono esse esercitarsi unitamente? Non possono conglobarsi essendo l'una intimamente collegata all'altra, una conseguenza dell'altra?

Ma la consegna del materiale, mi risponderà forse la Commissione, ha carattere contrattuale, mentre invece il reparto, a norma dei bisogni delle due reti, può avere un carattere di prevalenza tecnica.

Ma a questa obiezione che può esser posta avanti rispondono i due articoli stessi, con le loro disposizioni; esse eliminano ogni disparità, inquantochè nella formazione di queste due specie di Commissioni l'elemento tecnico è prevalente tanto nella formazione dell'uno, quanto nella formazione dell'altro. Questo per quanto riguarda il primo criterio che informa la mia proposta.

Passo al secondo criterio della mia proposta, quello che ho chiamato di indole morale e di giustizia distributiva. Ed è questo, che se la cessione del patrimonio pubblico non è fatta in questi contratti colle garanzie necessarie a tutela dei pubblici interessi, si è proceduto con minori garanzie ancora, ed in modo assai peggiore per quanto riguarda la cessione della *materia-uomo*.

L'altro giorno il deputato Sacchi, esaminando questi contratti, vi dimostrava, o signori, che avendosi voluto in essi esplicitare l'esercizio privato, si è riusciti invece a crearne uno eterogeneo, soffocato sotto una sequela di ispezioni minuziose ed inutili, di controlli inefficaci, di funzioni sconvenienti allo Stato, sì da formare un esercizio di cui più non possa riconoscersi il vero carattere e la vera natura. E mentre il progetto si perde in queste superflue e dannose disposizioni che snaturano il principio dell'esercizio privato, si abbandona totalmente quel legittimo controllo che rende necessaria e doverosa l'ingerenza del Governo per la tutela d'interessi sacrosanti.

L'osservazione dell'onorevole mio amico, il deputato Sacchi, si potrebbe applicare integralmente alla disposizione dell'articolo 8° quale ce lo propone il ministro, e quale lo ha confermato la Commissione. La struttura di questo articolo mi richiama poi alla memoria un'arguta osservazione fatta durante la discussione generale dall'onorevole deputato Bertani; il quale, alludendo alla compilazione di questi contratti, vi parlava della trinità ministeriale, che ebbe il carico, non so se doloroso, della gestazione di essi.

Orbene, il Ministero proponente, fedele a questa sua origine trina, passando a traverso ai tre contratti, (esaminati da tre relatori) per le tre Società concessionarie alle quali affida le tre principali funzioni di esercente, di costruttore e di banchiero, ha voluto anche nella formazione di

quest'articolo consacrare una trinità di terne che è il vero trionfo dell'ineguaglianza. E non crediate che ricorra a giuochi di parole: quel che potrebbe sembrare tale non è purtroppo che la disposizione integrale di quest'articolo.

Infatti per procedere al riparto del personale il Ministero ci propone una Commissione formata da sei rappresentanti delle Società concessionarie e di tre rappresentanti del Governo. È giusto, è logico, è regolare questo procedimento? O rappresentano qualche cosa i tre delegati del Governo, ed allora non sono in numero ragionevole per sostenere gl'interessi che rappresentano; o non sono necessari, ed allora il riparto si faccia senza di essi, lasciando che se lo disbrighino fra loro le due Società concessionarie.

Ecco dunque spiegata la ragione del mio emendamento, sostituendo il quale al primo comma dell'articolo 8, si semplifica il contratto, eliminando la nomina di una o più Commissioni esercitanti delle funzioni per le quali ci sono altre Commissioni costituite in base ad altro articolo.

Eppoi si sottrae il personale dal pericolo di essere abbandonato, senza difesa, ai nuovi concessionari da Commissioni in cui il Governo è rappresentato nella proporzione di tre contro sei. E che il pericolo sia grave, o signori, non lo rilevo soltanto io.

In seno alla Commissione parecchi dei miei onorevoli colleghi hanno condiviso questi miei timori. A questi colleghi chiedo venia, se mi valgo della loro autorità per dar valore alla modesta mia parola; ognuno può consultare che nel verbale della Commissione del 6 giugno, l'onorevole Doda, (sono le testuali parole del verbale) « censura che i rappresentanti del Governo siano in minoranza di fronte a quelli delle Società che hanno interessi conformi. » L'onorevole Di Rudinì « riconosce che le ragioni dell'onorevole Buttini, il quale si era opposto alle osservazioni dell'onorevole Doda, hanno in parte dissipato i suoi dubbi, ma non le crede applicabili alla ripartizione del personale e all'ordinamento dei servizi cumulativi. » L'onorevole Baccarini aveva interpretato l'articolo nel senso che per ciascuna rete dovessero essere in parità i rappresentanti del Governo, e dice: « Non amo che i tutori di 70 mila persone stiano nella proporzione di uno contro due. Nega che lo Stato sia disinteressato nell'atto della cessione, e ritiene che quando esso interviene debba esser sempre in maggioranza. »

Ma a queste ragioni, o signori, la Commissione rispose con una ragione, se non molto convincente, certo molto valida, la ragione del numero,

respingendo ogni proposta e troncando ogni discussione colla chiusura.

L'argomento è tanto chiaro, è così evidente la opportunità del mio emendamento, che non ho bisogno di altre dimostrazioni. Chiudo il mio dire con un esempio che sarà molto pedestre, ma altrettanto vero. Poniamo che siano 70 mila gli impiegati. Ecco questo numero ingente di persone difese dalla trinità dell'articolo 8°. I tre rappresentanti della Società Adriatica, forti del tenore di questo articolo che dice: la ripartizione (e su questo richiamo tutta la vostra attenzione) sarà fatta *in base ai bisogni delle rispettive reti*, i tre rappresentanti della Società Adriatica, ripeto, dimostreranno che i bisogni della rispettiva rete consigliano loro di valersi, poniamo, di 28 mila impiegati. Alla loro volta i tre rappresentanti della Società Mediterranea diranno che per i bisogni della loro rete non ne occorrono che 32 mila, cifra tonda: 32,000 e 28,000 fanno 60,000; gli altri 10,000 impiegati dove si alloggeranno?

I rappresentanti delle Società non faranno altro che esercitare un loro legittimo diritto.

E tutte le altre disposizioni di questo contratto che riflettono la integrale assunzione del personale non si trovano davanti ad un pericolo serio? Non s'infrangeranno tutte come contro uno scoglio?

Ma i sei rappresentanti delle Società concessionarie non avranno neppure bisogno di ricorrere all'autorità di questo articolo, e dire che esso prescrive il riparto *a seconda dei bisogni delle rispettive reti*; per essi basterà essere in sei contro tre; ragione di maggioranza, se non convincente, sempre valida.

Davanti all'articolo che discutiamo, lo ripeto, o signori, io vedo evidente un pericolo, ed è, che noi abbandoniamo senza difesa una classe numerosa e benemerita d'impiegati; io mi preoccupo vivamente del possibile caso in cui le disposizioni tutrici di questi contratti vadano ad essere deluse dalle disposizioni dell'articolo 8.

Perciò io vi dico: fate buon viso al mio emendamento; non abbandonate in balia della speculazione bancaria un numero così ingente di impiegati senza una seria tutela, perchè codesta speculazione bancaria, valendosi di una pericolosa disposizione, non farà altro che esercitare un legittimo diritto che noi le accorderemmo, se imprudentemente approvassimo l'articolo 8 quale ce l'ha proposto il Ministero. (Bene! *a sinistra*)

**Presidente.** Come la Camera ha udito, l'onorevole Maffi propone che la Commissione istituita con l'articolo 8 sia la medesima a cui si riferi-

sce l'articolo 10 del capitolato, ossia che invece di esser composta di tre membri nominati dal Governo e di tre membri nominati da ognuna delle Società, sia composta, come all'articolo 10 del capitolato, di due delegati del Governo, di due del concessionario e di un quinto nominato dal potere giudiziario.

L'onorevole relatore ha facoltà di parlare.

**Curioni, relatore.** La Commissione non può accettare l'emendamento proposto dall'onorevole Maffi e passo a dirne le ragioni.

Innanzitutto l'onorevole Maffi ha asserito una cosa non vera, allorché ha detto che se nel complesso di tutte le nostre ferrovie vi sono 70,000 impiegati, se una delle due reti ne ha bisogno soltanto di 32,000, l'altra di 28,000 e nel complesso 60,000, gli altri 10,000 sono licenziati. Or bene questo argomento è falso.

**Presidente.** È meno esatto. (*Si ride*)

**Curioni, relatore.** Sì. Non è esatto, e lo dimostrerò. Nei contratti c'è un articolo il quale dice essere le Società obbligate ad assumersi tutti quanti gl'impiegati che si trovano in servizio su tutte le ferrovie delle reti continentali.

Per questo motivo adunque ciò che ha detto l'onorevole Maffi è inesatto.

L'onorevole Maffi poi ha fatto una confusione fra il riparto e la consegna del materiale. Queste sono due operazioni che devono essere distinte l'una dall'altra. Anzitutto deve precedere il riparto del materiale, da farsi da persone essenzialmente tecniche. Quindi è che sono assegnati tre membri per ciascuna società e tre del Governo. Al Governo poco importa che la locomotiva vada alla Società della rete Mediterranea, oppure vada alla Società della rete Adriatica. Come pure poco importa che un tal vagone appartenga all'una o all'altra Società. Però importa alle due Società di avere quelle quantità e qualità di materiale mobile, di materiale d'esercizio e di approvvigionamenti, che occorrono per un regolare servizio. E i delegati delle Società per questa operazione del riparto naturalmente dalle Società stesse avranno ricevuto le istruzioni opportune per lo scopo da raggiungere.

Or bene, è evidente che fra i rappresentanti dell'una e dell'altra potrebbero nascere contestazioni per avere la tale quantità o la tale qualità per esempio di locomotive; e potrebbe darsi che i rappresentanti delle diverse Società finissero per avere difficoltà a mettersi d'accordo.

In questo caso ci vuole chi faccia da paciere, e fanno da pacieri appunto i tre rappresentanti del Governo.

Si vede dunque che i rappresentanti del Governo non hanno l'importanza che hanno quelli delle Società, ma essi non sono altro che la terza parte quando si vuol far decidere da arbitri una questione tra due parti contendenti e la cui soluzione si vuole affidare ad un arbitrato.

**Maffi.** Chiedo di parlare.

**Curioni, relatore.** Venendo, poi, al personale, egli è evidente che, nell'assegno del personale, i rappresentanti di ciascuna Società guarderanno, anzi tutto, di ritenere il personale che si trova già impiegato sulle linee ad esse Società appartenenti; però, se vi saranno alcuni che desidereranno passare da una linea all'altra, sarà facile loro di ottenerlo mediante i rappresentanti del governo, nei limiti della possibilità del servizio. Così a me pare che anche il personale, il quale assolutamente non può esser ridotto, potrà trovarsi in gran parte soddisfatto nei suoi desideri.

Questo per la Commissione del riparto. Veniamo alla Commissione considerata all'articolo 10 del capitolato.

Una volta fatto il reparto del materiale, è necessario che questo materiale (come pure le strade) sia dal Governo consegnato alle Società. Ora qui si tratta di una Commissione non più essenzialmente tecnica, come doveva essere la prima, ma di una Commissione, direi, legale, fatta per la esecuzione del contratto; quindi importa che in questa Commissione sia rappresentato il Governo, affinché sappia ciò che si consegna alle Società; che siano rappresentate le Società, affinché sappiano ciò che accettano; che vi sia anche un rappresentante di Corte d'appello il quale rappresenti essenzialmente la parte legale.

Per tutte queste ragioni io credo che sia benissimo disposto quanto si trova all'articolo 8° del contratto per il riparto, quanto si trova all'articolo 10° del capitolato per la consegna del materiale.

Quindi la Commissione non può accettare la proposta, come ho già detto, dell'onorevole Maffi. (*Bene! Ai voti! ai voti!*)

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Maffi.

**Maffi.** Di due parti constava la mia proposta. Ora debbo dire che sebbene non sia convinto delle ragioni esposte dall'onorevole relatore, pure recedo sopra una parte per ispiantare la via all'accordo, e cioè sopra il criterio di semplificazione che ha per iscopo di conglobare due funzioni conformi in una sola.

L'onorevole relatore ha fatto rilevare una differenza, che del resto non c'era bisogno, avendolo io

già prevenuto su ciò, la differenza del criterio legale o contrattuale predominante nell'una, ed il criterio tecnico predominante nell'altra Commissione. E sia, lasciamo stare, giacchè si desidera mantenere questo lusso di Commissioni, lasciamo stare quelle create dall'articolo 8° del contratto e quelle dell'articolo 10° del capitolato. Ma io non sarò mai d'accordo con l'onorevole relatore quando afferma che la formazione dell'articolo 8° è conforme a giustizia, quando dice che nel riparto del personale il Governo è disinteressato, e quando infine sostiene che nelle Commissioni contemplate dall'articolo 8° del contratto il Governo non rappresenta altro che una parte da arbitro.

Ma il personale ferroviario, onorevole relatore, è o non è personale dello Stato? è o non è personale che ha prestato lunghi servigi al Governo?

Ma si dirà; se sono oggi impiegati dello Stato, non lo saranno domani quando il servizio ferroviario sarà fatto dai nuovi concessionari. E sia; ma ciò che però io non ammetto è che, passando sotto un nuovo concessionario, questo personale cessi d'essere alla dipendenza dello Stato.

Io qui o ci capisco troppo, o troppo poco. Ho sempre creduto che, essendo il Governo proprietario delle ferrovie, e, rimanendo tale anche dopo la cessione di esse, non cessi per questo d'avere un diritto, e più del diritto, il dovere anzi di esercitare un legittimo patrocinio sopra il personale impiegato nella gestione della sua proprietà.

Io ho sempre creduto che lo Stato, essendo non soltanto proprietario, ma anche partecipante degli introiti dell'esercizio, nella misura del 27 e mezzo per cento, e quindi consocio e interessato nell'azienda, abbia il diritto d'essere rappresentato nell'eguale misura di quello che lo siano le Società esercenti.

Negate che la proprietà e la partecipazione non facciano obbligo al Governo di armarsi di tutte le cautele necessarie, negate che la condizione di consocio in una impresa escluda ogni diritto d'ingerenza sul personale impiegatovi, e poi dite pure che lo Stato in queste funzioni debba riserbarsi come un disinteressato, la parte di arbitro.

Ripeto, o ci capisco troppo poco, o ci capisco troppo. E qui, avendo vicino l'onorevole Mussi, mi viene alla mente quella tale allusione ch'egli fece nella discussione generale, cioè che quanto più si discute su questa legge tanto più ci inoltriamo in quella *selva selvaggia*, con quel che segue; e infatti la resistenza della Commissione nell'accettare il mio emendamento non mi pare affatto giustificata, perchè, se non celasse un pe-

ricolo, tutto si ridurrebbe ad una questione di forma.

Ma pur troppo la resistenza del relatore conferma i miei dubbi che non si tratti soltanto di questione di forma, e mi conferma nella penosa idea che il Parlamento, o meglio il Governo, sia impegnato a non recedere dai patti stipulati e che l'azione dei deputati sia vana ed irrisoria.

Ma prescindendo, o signori, dalle ragioni politiche, prescindendo dalle ragioni d'indole sociale che impongono al Governo di preoccuparsi di un numero così cospicuo di cittadini, io sostengo in modo assoluto che la tesi messa innanzi dall'onorevole Curioni che il Governo è disinteressato dove si agitano interessi nei quali è partecipante, è una tesi erronea.

Per questa ragione mantengo il mio emendamento, modificato però nel senso che le Commissioni degli articoli 8 e 10 funzionino separatamente, come sta nel testo e come desidera il relatore, ma che il primo capoverso dell'articolo 8 del contratto sia compilato in questo senso: "Una o più Commissioni, composte ciascuna di cinque rappresentanti del Governo e di due rappresentanti per ognuna delle due reti Mediterranea ed Adriatica procederanno, ecc.", il resto come nell'articolo.

**Presidente.** Onorevole Lazzaro, ha facoltà di parlare.

*Voci.* La chiusura! la chiusura!

**Lazzaro.** La domanderete domani la chiusura...

**Presidente.** Ella sa, onorevole Lazzaro, che deve rivolgersi al presidente...

**Lazzaro.** Ora l'onorevole presidente mi ha dato facoltà di parlare.

**Presidente.** La chiusura verrebbe se fosse stata domandata a tempo.

**Lazzaro.** Dal momento che mi è stato concesso di parlare, dirò quel che ho da dire.

Del resto io potrei anche rispondere alle domande di chiusura, chiedendo di rimandare a domani, e ciò secondo quanto fu stabilito dall'onorevole presidente. Potrei così rispondere alla cortesia della maggioranza. Ma non mi arresto e tiro via.

Finora abbiamo parlato di denari; ora cominciamo a parlar di persone. E, secondo l'articolo in discussione, a me pare che il personale ferroviario sia ritenuto come un branco di pecore, che si distribuiscono secondo come conviene. Si fa qualche cosa che somiglia per un certo verso alla celebre spartizione della Polonia...

**Presidente.** Il paragone è nobile.

**Lazzaro.** Una Commissione dividerà il perso-

nale secondo i bisogni dell'esercizio; sicchè voi mettete in una posizione precaria una gran parte del personale ferroviario. Vi sono molte stazioni in cui il personale è promiscuo. Per esempio: la stazione di Napoli, quella di Caserta hanno personale delle Romane e personale delle Meridionali; a Cancellò pure succede lo stesso; c'è anche un personale che fa il servizio delle Romane e quello delle Meridionali.

Non aggiungo citazioni; osservo solo che un personale addetto oggi ad una linea, ad una Società, può per questo articolo trovarsi domani sotto un altro padrone. E quale garanzia date voi perchè questo trasferimento di persone sia fatto senza ledere nessun loro diritto?

Innanzitutto già questa ripartizione fatta così bruscamente ferisce molto l'amor proprio degli individui. L'onorevole Maffi almeno vi proponeva una Commissione composta in tal modo che non tutelasse solo l'interesse materiale, ma che contenesse anche un elemento speciale di garanzia morale; una Commissione in cui fossero valutati anche i sentimenti di molti degli individui che oggi fanno il difficile servizio delle ferrovie e che sono veramente i pionieri della civiltà, ma viceversa sono molto male retribuiti. Verrà il momento, in cui dovremo occuparci di loro, ma intanto oggi io non so perchè, la Commissione sia così dura da non volere accettare la proposta dell'onorevole Maffi.

*(Interruzione dell'onorevole Fazio.)*

Mi suggerisce l'onorevole Fazio che ci sono i concessionari. Ma noi qui non siamo per fare gli interessi dei concessionari, bensì per fare quello del paese e della giustizia.

La lettura di questo secondo paragrafo dell'articolo fa male al cuore; è qualche cosa che ripudia i principii della civiltà moderna. *(Movimenti)* Infatti, dopo il riparto delle linee, si provvede alle spese delle stazioni, e poi si provvederà al riparto del personale; questo per ultima cosa. In verità è un bellissimo modo di procedere. Ripeto, io non ho speranza che la Camera accetti la proposta dell'onorevole Maffi, che mi sembra così giusta da non dovere sollevare obiezioni; e non ne ho speranza neanche perchè l'onorevole presidente del Consiglio ha detto che oggi si tratta di capitolati, di contratti convenuti...

**Nervo.** Chiedo di parlare.

**Lazzaro.** ...e, per conseguenza, gli emendamenti non si possono prendere in quella considerazione, come si farebbe se si trattasse di altre questioni. Ad ogni modo, è bene che qui sia sorta una voce per dimostrare la sconvenienza di trattare il per-

sonale delle ferrovie in maniera poco conveniente, secondo me, alla dignità umana.

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

**Genala, ministro dei lavori pubblici.** Consenta la Camera che io esprima in brevissime parole il pensiero del Governo sulla proposta dell'onorevole Maffi!

L'onorevole Maffi crede di farsi tutore del personale ferroviario introducendo qualche mutazione per verità, nella Commissione che deve farne il riparto; ma, non ce n'è proprio bisogno. Al personale sono stati guarentiti con le attuali convenzioni tutti i suoi diritti; anzi si sono dati dei diritti anche a quelli che non ne avevano punto. E si può dire che mai non fu trattato così bene, e così paternamente — consentitemi la parola — come in questa occasione.

L'articolo in discussione tratta della divisione del personale, che è una necessaria conseguenza della divisione delle reti.

Il personale stesso esprimerà i suoi desiderii, perchè nessuna delle Società ha intendimento, nè interesse di avere del personale malcontento: e di questi desiderii terrà conto la Commissione nel determinare il riparto. Questa Commissione è composta di tre membri per ciascuna delle due Società; e poichè ogni impiegato dovrà pure essere assegnato o all'una o all'altra di esse, così la divisione doveva spettare principalmente a loro. Ma siccome fra loro potevano pure sorgere eventuali questioni era necessario un arbitro che rappresentando l'autorità del Governo potesse decidere i contrasti. Invece di uno ne abbiamo tre: e questi tre determineranno senza dubbio la maggioranza tutte le volte che vi possa essere disaccordo; e non sarà certamente nel numero maggiore dei casi.

Vede dunque l'onorevole Maffi e con lui l'onorevole Lazzaro, che il personale non è trattato come un gregge di pecore; tutt'altro! Il personale, ripeto, ha conservato tutti i suoi diritti, e ne viene ad acquistare anche altri che oggi non ha. E finirò con un'ultima parola all'onorevole Maffi, il quale è ritornato sopra una citazione che fece nella discussione generale. Io ho riscontrato, poichè egli ha avuto la gentilezza di fornirmene l'indicazione, quelle pagine della relazione dove credeva di riscontrare una contraddizione, ma, per verità, non ve la trovo. Vi trovo soltanto l'espressione di un desiderio che sarà credo diviso d'or innanzi da tutti, vale a dire, che le statistiche ferroviarie possono essere tenute così accuratamente da determinare per l'avvenire, con una

precisione anche maggiore che per il passato, le spese di esercizio di ciascuna unità di traffico.

*Voci.* Ai voti, ai voti!

**Presidente.** Dunque verremo ai voti.

**Nervo.** Io ho chiesto di parlare.

**Presidente.** Non l'ho udito, onorevole Nervo intanto ora è domandata la chiusura.

**Nervo.** Perdoni, ma io ho chiesto di parlare, e per due volte.

**Presidente.** Onorevole Nervo, quando io le affermo che non ho udito che Ella abbia chiesto di parlare, Ella mi può credere, perchè non sono uomo da dir cosa che non sia vera. Io non metto in dubbio che Ella abbia chiesto di parlare, ma Ella non deve mettere in dubbio la mia dichiarazione che non ho udito che Ella avesse chiesto di parlare.

**Presidente.** Essendo domandata la chiusura, chiedo se sia appoggiata.

*(È appoggiata.)*

Essendo appoggiata la chiusura, la pongo a partito.

*(È approvata.)*

Si verrà ai voti sulla proposta dell'onorevole Maffi.

Come la Camera ha inteso, l'onorevole Maffi propone questa modificazione al primo paragrafo dell'articolo 8. Nell'articolo 8 è detto: "Una o più Commissioni, composte ciascuna di tre rappresentanti del Governo e di tre delegati per ognuna delle Società esercenti le reti Mediterranea ed Adriatica, procederanno, come segue. "

L'onorevole Maffi propone che si dica "una o più Commissioni composta ciascuna di cinque rappresentanti del Governo e di due rappresentanti per ciascuna delle due reti Mediterranea e Adriatica procederanno ecc., come segue nell'articolo. "

Domando se l'emendamento dell'onorevole Maffi sia appoggiato.

*(È appoggiato.)*

Essendo appoggiato lo pongo ai voti.

*(Non è approvato.)*

L'emendamento dell'onorevole Maffi non è approvato, e rimane approvato l'articolo 8.

" Art. 9... "

*Voci.* A domani! a domani!

**Presidente.** Lascino che io legga questo articolo.

" Art. 9. Per regolare le condizioni ed i corri-

spettivi del servizio dei tronchi e delle stazioni comuni ed i patti del servizio cumulativo fra le diverse reti, si nomineranno, in caso di disaccordo fra le parti, Commissioni arbitramentali composte nel modo indicato all'articolo 8. "

*(È approvato.)*

Sull'articolo 10 l'onorevole Tartufari si è iscritto per parlare; è vero?

**Tartufari.** Sì, ma è una questione assai grave, e a quest'ora...

*(A domani! a domani!)*

**Presidente.** Va bene, rimanderemo la discussione a domani.

### Annunzio di interrogazioni.

**Presidente.** Furono presentate due domande di interrogazione:

Una dall'onorevole Pavesi che è la seguente:

" Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro di agricoltura e commercio sull'indirizzo che il Governo intende raccomandare alle principali Casse di risparmio, affinchè esse contribuiscano ad agevolare il credito ai coltivatori, nelle presenti condizioni dell'agricoltura. "

Prego l'onorevole presidente del Consiglio di voler comunicare questa domanda d'interrogazione al suo onorevole collega dell'agricoltura e commercio.

Un'altra dall'onorevole D'Ayala-Valva così concepita:

" Il sottoscritto desidera interrogare l'onorevole ministro della marineria circa le voci di un contratto che affermasi prossimo ad essere stipulato fra il Governo e la casa Armstrong, per l'impianto al Coraglio (presso Napoli) di uno stabilimento, potendo ciò arrecare danno all'avvenire dell'arsenale marittimo militare di Taranto. "

Onorevole ministro della marineria?...

**Brin, ministro della marineria.** Dichiarerò domani se e quando intendo rispondere a questa domanda d'interrogazione.

**Presidente.** C'è un'altra interrogazione ancora dell'onorevole Compans:

" Il sottoscritto desidera interrogare l'onorevole ministro dei lavori pubblici sulla interruzione della ferrovia del Cenisio, e sui provvedimenti che intenda prendere, a fine di menomare il grave danno che ne deriva al commercio. "

Onorevole ministro?...

**Genala, ministro dei lavori pubblici.** Dirò do-

mani, in principio di seduta, se e quando intendo rispondere.

**Presidente.** Ora comunico alla Camera il risultato della votazione di ieri a scrutinio segreto, per la nomina dei commissari di vigilanza.

Per la Commissione della Cassa dei depositi e prestiti:

Votanti . . . . .	223
Maggioranza . . . . .	112

Ebbero voti gli onorevoli:

Grossi . . . . .	117
Plebano . . . . .	99
Compans . . . . .	73
Seismit-Doda . . . . .	4
Macry . . . . .	2

Voti dispersi 15 — Schede bianche 42.

Proclamo eletto l'onorevole Grossi e dichiaro il ballottaggio fra gli onorevoli Plebano, Compans, Seismit-Doda e Macry.

Per la Commissione di vigilanza sul Fondo del Culto:

Votanti . . . . .	222
Maggioranza . . . . .	112

Ebbero voti gli onorevoli:

Suardo . . . . .	118
Fili-Astolfone . . . . .	113
Del Zio . . . . .	71
Mazziotti Matteo . . . . .	22
Alario Luigi . . . . .	10
Cibrario . . . . .	6
Guala . . . . .	4

Altri voti discesi — Schede bianche 30.

Per conseguenza proclamo eletti gli onorevoli Suardo e Fili-Astolfone, e dichiaro il ballottaggio fra gli onorevoli Del Zio e Mazziotti Matteo.

Dichiaro finalmente nulla, per mancanza di numero, la votazione per la nomina dei commissari dell'Asse Ecclesiastico. La votazione si rinnoverà domani.

La seduta è levata alle ore 6 55.

*Ordine del giorno per le tornate di domani.*

Seduta antimeridiana.

Discussione dei disegni di legge:

1° Istituzione del servizio ausiliario per gli ufficiali della R. marina. (197-c) (*Urgenza*)

2° Modificazioni delle leggi sulle pensioni militari del regio esercito. (100-c)

3° Modificazioni delle leggi sulle pensioni dei militari della regia marina. (101-c)

4° Maggiore spesa sul bilancio del Ministero dell'interno per il riordinamento dei quadri degli impiegati della pubblica sicurezza. (281)

5° Riforma della legge sulla leva marittima. (45)

6° Facoltà al Governo di applicare temporaneamente alcuni Consiglieri alla Corte di appello di Torino. (280) (*Urgenza*)

Seduta pomeridiana.

1° Votazione di ballottaggio per la nomina dei commissari di vigilanza sopra le amministrazioni della Cassa dei depositi e prestiti; del Fondo per il Culto. Rinnovamento della votazione per la nomina dei commissari di vigilanza sopra l'amministrazione dell'Asse ecclesiastico di Roma.

2° Verificazione di poteri.

3° Continuazione della discussione sul disegno di legge per l'esercizio delle reti ferroviarie Mediterranee, Adriatiche e Sicule 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 nei casi di infortunio degli operai sul lavoro. (73) (*Urgenza*)

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

8° Disposizioni intese a promuovere i rimboschimenti. (35) (*Urgenza*)

9° Stato degli impiegati civili. (68) (*Urgenza*)

10° Modificazioni ed aggiunte al titolo VI, allegato F della legge sulle opere pubbliche. (31) (*Urgenza*)

11° Riconoscimento giuridico delle Società di mutuo soccorso. (127) (*Urgenza*)

12° Abolizione delle decime e di altre prestazioni fondiari. (86) (*Urgenza*)

13° Pensioni degli impiegati civili e militari, e costituzione della Cassa pensioni. (22) (*Urgenza*)

14° Estensione alle provincie Venete, di Mantova e di Roma della legge sulla coltivazione delle risaie. (194) (*Urgenza*)

15° Ampliamento del servizio ippico. (208) (*Urgenza*)

- 16° Disposizioni intorno alla minuta vendita delle bevande nei comuni chiusi. (79) (*Urgenza*)
- 17° Provvedimenti relativi alla Cassa militare. (23)
- 18° Circostrizione giudiziaria ed amministrativa dei due mandamenti di Pistoia. (118)
- 19° Aggregazione del comune di Palazzo Canavese al mandamento d'Ivrea. (213)
- 20° Aggregazione del comune di Penango al mandamento di Moncalvo. (212)
- 21° Modificazioni alla legislazione sugli scioperi. (114)
- 22° Impianto graduale del servizio telegrafico. (190)
- 23° Aggregazione del mandamento di Monticelli al circondario di Piacenza. (214)
- 24° Impianto di un osservatorio magnetico in Roma. (207)
- 25° Aggregazione del comune di Anguillara al mandamento di Bracciano. (184)
- 26° Riforma della legge provinciale e comunale. (1)
- 27° Istituzione della riserva navale. (198)
- 28° Riordinamento della imposta fondiaria. (54)
- 29° Disposizioni sul divorzio. (87)
- 30° Convenzione di amicizia, di commercio e di navigazione tra l'Italia ed il Madagascar. (227)
- 31° Approvazione di contratti di vendita di beni demaniali. (263) (*Urgenza*)
- 32° Aggregazione al Mandamento di Cori dei Comuni di Norma e Roccamassima (276)
- 33°-34° 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)
- 35° Maggiori spese nel bilancio definitivo del 1883. (186)
- 36° Abolizione dell'*erbatico* e *pascolo* nelle provincie di Treviso e di Venezia e del diritto di *pascolo* e *boscheggio* nella provincia di Torino. (271)
- 37° 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.*

---

Roma, 1885. — Tip. della Camera dei Deputati  
(Stabilimenti del Fibreno).