

CCCLXV.

TORNATA DI GIOVEDÌ 22 GENNAIO 1885

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE BIANCHERI.

SOMMARIO. Il deputato Filà-Astolfone chiede sia dichiarata urgente la petizione registrata col n. 3571. — Il deputato Spirito presenta due relazioni relative a due domande di autorizzazione per procedere contro l'onorevole Dotto de' Dauli. — Il presidente proclama il risultamento della votazione nominale sulla proposta aggiuntiva del deputato Baccarini all'articolo 12 — Approvasi l'articolo 12 — Il presidente annunzia il risultato delle votazioni fatte ieri; e proclama eletti commissari: della Giunta sul Fondo pel culto l'onorevole Del Zio; della Commissione di vigilanza sull'amministrazione della Cassa dei depositi e prestiti gli onorevoli Plebano e Compans. — Per la nomina di tre commissari di vigilanza sull'Asse ecclesiastico di Roma, si procede alla votazione di ballottaggio fra gli onorevoli Franceschini, Zeppa, Fabrizio Paolo, Casati, Tartufari e Venturi, che riportarono il maggior numero di voti. — Seguito della discussione del disegno di legge relativo all'esercizio delle strade ferrate — Sull'articolo 14 parlano i deputati Mussi, Baccarini, il relatore Barazzuoli e il ministro dei lavori pubblici. — Sull'ordine dei lavori parlamentari parlano il presidente della Camera, il deputato Dayalu-Valva, il ministro della mariniera ed il deputato Zeppa. — Il presidente dà lettura di due interpellanze, una del deputato Zeppa, l'altra del deputato Nervo — Il ministro delle finanze si riserva di rispondere — Approvasi l'articolo 14 — Sull'articolo 15 parlano il deputato Nervo, il ministro dei lavori pubblici ed il deputato Pavese — Approvasi l'articolo 15 — Sull'ordine della discussione fanno brevi osservazioni il presidente della Camera, i deputati Sanguinetti, Lazzaro, Nervo e Corvetto (uno dei tre relatori) — Si sospende la discussione degli articoli 16 e 17 — Sull'articolo 18 parlano i deputati Maurogò nato, Randaccio, Nervo, Mussi, Sanguinetti, Prinetti, Lugli, Baccarini, Cavalli, Barazzuoli (uno dei tre relatori), il ministro dei lavori pubblici ed il presidente del Consiglio — Approvasi l'ordine del giorno puro e semplice proposto dal deputato Torrigiani. — Sull'ordine del giorno parlano i deputati Cibrario, Indelli, Ruspoli, Bonacci, Cavalli, Venturi, Zeppa ed il presidente della Camera. — Il presidente dà lettura di una interrogazione del deputato Merzario. — I deputati Tegas e Buttini svolgono una interrogazione: per conoscere le ulteriori notizie pervenute al Governo circa i disastri avvenuti per le valanghe nelle valli del Piemonte, ed in ispecie in quelle del Clusone e della Varaita — Risposta del presidente del Consiglio.

La seduta comincia alle ore 2,20 pomeridiane.

Di San Giuseppe, segretario, dà lettura del processo verbale della precedente seduta pomeridiana, che è approvato; quindi legge il seguente sunto di

Petizioni.

3520. La Giunta municipale di Stresa fa voti vivissimi per la sollecita costruzione del tronco di ferrovia Arona-Ornavasso.

3521. Caramazza Ignazio e parecchi altri commessi postali della provincia di Girgenti espongono le loro misere condizioni e domandano di essere pareggiati agli altri impiegati dello Stato.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Fili-Astolfone sul sunto delle petizioni.

Fili Astolfone. Prego la Camera di dichiarare d'urgenza la petizione numero 3571 dei commessi postali della provincia di Girgenti, i quali chiedono di essere equiparati nella loro carriera agli altri impiegati dello Stato.

(È dichiarata d'urgenza.)

Congedi.

Presidente. Chiedono congedo, per motivi di famiglia: gli onorevoli Vigoni, di giorni 3, e Corsi, di 10.

(Sono concessuti.)

Presentazione di due relazioni.

Presidente. Invito l'onorevole Spirito a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

Spirito. Mi onoro di presentare alla Camera due relazioni, relative a due domande di autorizzazione a procedere contro l'onorevole Dotto de' Dauli.

Presidente. Queste relazioni saranno stampate e distribuite agli onorevoli deputati.

Rinnovamento della votazione nominale, riuscita nulla nella seduta di ieri, sopra una proposta del deputato Baccarini.

Presidente. La Camera rammenta che nella seduta di ieri, discutendosi l'articolo 12 del contratto con la Società Mediterranea intorno all'esercizio delle ferrovie, l'onorevole Baccarini presentò un'aggiunta al medesimo articolo. Per questa aggiunta fu chiesta la votazione nominale. Questa però, essendo risultato che la Camera non era in numero, fu dichiarata nulla.

Ora si procederà al rinnovamento di detta votazione.

Coloro che approvano la proposta aggiuntiva dell'onorevole Baccarini, risponderanno sì, coloro che la respingono, risponderanno no.

Si faccia la chiesta.

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

Risposero sì:

Amadei.

Baccarini — Baratieri — Basini — Billi — Bonacci — Boneschi — Borsari — Bosdari — Branca.

Cagnola — Capponi — Carpeggiani — Cavalli — Cefaly — Colonna-Sciarra — Compans — Costa — Crispi.

Damiani — Dayala-Valva — Del Balzo — Delvecchio — De Riseis — Di Belgioioso — Di Breganze — Di Gaeta — Diligenti — Di Pisa — Di Sant' Onofrio — Dotto.

Fabrizj Paolo — Favale — Ferrari Luigi — Finocchiaro — Fortis.

Gagliardo — Gallo — Gandolfi — Garelli — Giovagnoli — Guala.

Indelicato.

Lanzara — Lazzaro.

Maffi — Majocchi — Marescalchi — Mariotti Giovanni — Maurigi — Melodia — Merzario — Miceli — Mori — Mussi.

Nervo — Nocito.

Oddone.

Panizza — Parenzo — Parodi — Pavese — Perelli — Placido — Plebano.

Rossi — Roux — Ruggieri.

Sanguinetti — Seismit-Doda — Simonelli — Sprovieri — Squarcina.

Venturi.

Zanolini.

Risposero no:

Agliardi — Antoci — Argenti — Arnaboldi.

Baldini — Balestra — Barazzuoli — Baracco Giovanni — Basteris — Beneventani — Billia Giovanni — Bonavoglia — Bonghi — Borgatta — Brunetti — Borromeo — Boselli — Botta — Brin — Borgnini — Buttini.

Caetani Onorato — Canevaro — Canzi — Cappelli — Casati — Castelli — Cavalletto — Chiala — Chiapusso — Chiaradia — Chimirri — Chinaglia — Cibrario — Clementi — Codronchi — Colonna - Avella — Coppino — Cordopatri — Correale — Correnti — Corvetto — Curioni.

D'Adda — Dari — De Blasio Vincenzo — De Mari — Demaria — Depretis — De Rolland — De Saint-Bon — De Zerbi — Di Balme — Di Baucina — Di Belmonte Gioachino — Di Blasio Scipione — Di Camporeale — Di Grimaldo — Di Sant'Onofrio — Di Villatorana.

Ercoles.

Falconi — Farina Luigi — Fazio Enrico — Ferrari Carlo — Ferrati — Ferri — Fili-Astol-

fone — Fornaciari — Fortunato — Franchetti — Franzi — Franzosini — Frola.

Gangitano — Genala — Giardina — Giolitti — Giordano Ernesto — Giordano Giuseppe — Giovannini — Giudici — Guicciardini — Guillichini.

Inviti.

Lacava — La Porta — Levi — Lucca — Luciani — Lugli — Luporini.

Macry — Majoli — Maldini — Maluta — Mancini — Mangano — Mantellini — Maranca Antinori — Marcatili — Marchiori — Mariotti Filippo — Marselli — Martini Gio. Battista — Martinotti — Mattei — Maurogò nato — Mazza — Mazzacorati — Melchiorro — Mezzanotte — Minghetti — Miniscalchi — Monzani — Morana — Moradini.

Narducci.

Oliva.

Palizzolo — Pasolini — Patamia — Pelosini — Pelloux — Penserini — Peruzzi — Pozzolini — Prinetti — Pugliese Giannone — Pullè.

Raffaele — Raggio — Randaccio — Ravenna — Ricotti — Rocco Pietro — Romanin-Jacur — Romeo — Roncalli — Rosano.

Sani Giacomo — San Martino — Saporito — Schiavoni — Serafini — Sola — Solidati — Solimbergo — Solinas Apostoli — Sonnino Giorgio — Spagnoletti — Speroni — Spirito — Suardo.

Taverna — Tegas — Tenani — Testa — Teti — Tittoni — Tommasi-Grudeli — Tondi — Torrigiani — Trevisani — Trompeo.

Ungaro.

Vacchelli — Valsecchi — Vayra — Vigna — Visconti-Venosta.

Zeppa.

Presidente. Proclamo il risultamento della votazione nominale sulla proposta aggiuntiva dell'onorevole Baccarini:

Presenti e votanti 243

Risposero sù 75

Risposero no. 168

(La Camera non approva la proposta dell'onorevole Baccarini.)

Rimane perciò approvato l'articolo 12.

Risultamento delle votazioni per nomina di commissari, e votazione di ballottaggio.

Presidente. Comunico alla Camera il risultamento delle votazioni fattesi ieri.

Risultamento della votazione di ballottaggio per la nomina di un commissario di sorveglianza pel Fondo del culto

Votanti 226

Schede bianche 30

L'onorevole Del Zio ebbe voti 96

" Mazziotti Matteo " 89

In conseguenza, proclamo membro della Commissione di sorveglianza sul Fondo del culto l'onorevole Del Zio.

Rimangono quindi eletti membri di questa Commissione gli onorevoli Suardo, Fill-Astolfone e Del Zio.

Risultamento della votazione di ballottaggio per la nomina di due commissari di vigilanza sull'amministrazione della Cassa dei depositi e prestiti:

Votanti 228

Ebbero voti gli onorevoli:

Plebano 112

Compans 99

Seismit-Doda 40

Macry 13

Grossi 6

Schede bianche 59.

Gli onorevoli Plebano e Compans, avendo ottenuto la maggioranza dei voti, sono proclamati membri di questa Commissione.

Per conseguenza proclamo commissari di vigilanza sulla Cassa dei depositi e prestiti gli onorevoli Grossi, Plebano e Compans.

La votazione per la nomina dei commissari di vigilanza dell'Asse ecclesiastico di Roma ebbe il seguente risultato:

Votanti 228

Maggioranza 115

Ebbero voti gli onorevoli:

Franceschini 114

Zeppa 111

Fabrizj Paolo 95

Casati 26

Tartufari 3

Venturi 2

Nessuno avendo raggiunto la maggioranza assoluta, si farà ora la votazione di ballottaggio fra gli onorevoli Franceschini, Zeppa, Fabrizj Paolo, Casati, Tartufari e Venturi.

Si faccia la chiama.

Ungaro, segretario, fa la chiama.

Presidente. Si lasceranno le urne aperte.

Lo svolgimento della proposta di legge dei deputati Adamoli e Papa sarà fatto quando sia presente l'onorevole ministro delle finanze.

Seguito della discussione del disegno di legge sull'esercizio delle ferrovie.

Presidente. L'ordine del giorno reca: Seguito della discussione del disegno di legge per l'esercizio delle ferrovie.

Procederemo oltre nella lettura del contratto che fa parte integrante del disegno di legge e ciascun articolo sul quale non si faranno osservazioni, come già dissi, s'intenderà approvato.

“ Art. 13. La Società eserciterà le strade appartenenti in tutto o in parte ai terzi, alle stesse condizioni di quelle che appartengono allo Stato.

“ Tuttavia per determinare le quote di prodotto e di spesa spettanti ai concessionari ed ai proprietari delle linee stesse, la Società esercente dovrà tenerne i conti distinti e particolareggiati, e trasmetterne una copia al Governo ed un'altra agli interessati.

“ Il Governo potrà delegare la Società esercente ad eseguire i pagamenti delle somme d'acconto o di saldo dovute ai suddetti proprietari e concessionari, ed in questo caso essa si compenserà con altrettanta somma sulle quote dovute allo Stato. ”

“ Art. 14. Sono a carico della Società esercente tutte le spese ordinarie e straordinarie, escluse soltanto le spese per la sorveglianza governativa e quelle a cui si provvede mediante i fondi di riserva e la cassa per gli aumenti patrimoniali. ”

Ha facoltà di parlare l'onorevole Mussi sull'articolo 14.

Mussi. Io mi domando, o signori, se il parlare in questa discussione non sia proprio un abbandonarsi al vaniloquio! E la mia domanda vi sembrerà ragionevolissima perchè discutere oziosamente quando è evidente che non può ottenersi un risultato qualunque può giustificare quasi quell'accusa di *ostruzione* che, se non formulata assolutamente, si bisbiglia però per tutta la Camera. Dopo le dichiarazioni dell'onorevole ministro che respinse in modo assoluto tutti gli emendamenti, prima ancora di conoscerli, la discussione, o signori, (non ne faccio rimprovero ad alcuno), è perfettamente libera, ma pur troppo assolutamente inutile e superflua.

Una speranza però, ultima dea mi spinge e mi conforta a parlare, io spero che la Camera non tutta subirà il precetto e il comando del ministro.

Non lo deve in fatti subire l'Opposizione che ha il dovere non solo di combattere la legge ma anche di procurare di correggerla ed emendarla per guisa che se la volontà della maggioranza le darà forza imperativa essa almeno riesca possibilmente migliorata per opera del Parlamento.

Così operando, a mio avviso, l'Opposizione darà prova del suo patriottismo, di uno spirito altamente legale e compirà un ufficio assolutamente conservativo siccome quello che procurerà nel limite delle sue forze di rendere meno disastroso ciò che pur è contrario alle sue dottrine ed alle sue convinzioni.

Perchè, se la Opposizione smarrisce questo criterio, a mio avviso corretto e patriottico, allora dovrebbe cercare che la legge riuscisse pessima per creare elementi di distruzione del presente stato di cose, il che, a mio giudizio, avrebbe carattere veramente scorretto e incostituzionale.

Dunque la Opposizione che si affatica, riesca o no, a migliorare ciò che essa crede sostanzialmente cattivo, compie un atto leale e conservativo che la stessa Maggioranza dovrebbe apprezzare e lodare.

Ma io credo ancora che la Maggioranza, me lo permetta, opererebbe meno saviamente di quello che ordinariamente suol fare (imperocchè io la riconosco non meno dell'Opposizione patriottica, e più dell'opposizione avveduta, siccome quella che si tiene stretta al potere, fonte viva di ogni specie di utilità e di vantaggi, e perciò capacissima ad esercitare una viva attrazione di tutto ciò che vi è di più astuto in Italia) (*Ilarità*) la Maggioranza, dico, dimostrerebbe di essere meno abile di quello che è, se rinunziasse assolutamente ad esercitare una azione moderatrice e correttiva della legge che stiamo esaminando.

Si afferma non trattarsi nel caso attuale di una legge propriamente detta, ma piuttosto di un contratto, che dobbiamo in blocco o accettare o respingere perchè l'altro contraente che ha accettate le stipulate convenzioni quando queste venissero modificate sostanzialmente potrà non approvare le variazioni e sciogliersi dall'impegno.

Voi siete troppo astuti, onorevoli della Maggioranza, per lasciarvi dominare da un così grossolano errore. Se noi modificheremo qualche condizione, se tempereremo qualche patto enorme procurando un piccolo beneficio all'erario dello Stato, non distruggeremo per ciò il complesso del contratto che anche lievemente variato a nostro

vantaggio sarà sempre enormemente utile e remuneratore per l'altro contraente.

Nè voi potete ragionevolmente temere che il vostro contraente possa rifiutarsi per partito preso o, come si suol dire, per puntiglio, perchè quando trattasi di realizzare enormi lucri chi sa di poterli conseguire non se li lascia sfuggire per un vano capriccio.

Se voi dunque saprete imporvi, anche i banchieri piegheranno a qualche ragionevole concessione e voi salverete il prestigio del potere legislativo, che, diversamente, va incontro ad una assoluta rovina; perchè decreta ed accetta la sua piena impotenza e si rassegna ad una intera ed incondizionata abdicazione. (*Movimenti a destra*) Ora voi che siete i moderatori, voi che non siete, permettete che ve lo dica francamente, ma dovrete essere gli ispiratori del Ministero, il giorno in cui avrete abdicato intieramente all'ufficio vostro, o che vi limiterete puramente a mettere la sabbia ad un contratto, ed avrete data la maggiore prova dell'inutilità assoluta di una maggioranza e di una minoranza, voi avrete decretata la morte del sistema parlamentare.

Il paese, infatti, che giudica con retto, equo e passionato criterio delle situazioni politiche finirà col persuadersi che se l'ufficio della opposizione non ha praticamente alcuna efficacia perchè le sue proposte sono *a priori* respinte, se la funzione della maggioranza si limita ad una accettazione piena, intera ed incondizionata della volontà e delle proposte del Ministero, la Camera, perdendo ogni efficace azione nella direzione dello Stato, si risolve necessariamente in una dotta, ma oziosa accademia, nella quale le finanze ci rimettono le spese di stenografia e di stampa. E voi comprendete che in un paese di ingegno arguto come l'Italia, quando l'autorità e il prestigio delle istituzioni saranno assolutamente caduti, il vostro valore, la vostra stessa influenza, o signori della maggioranza, si ridurrà necessariamente a zero.

Non dimenticate, o signori, che il paganesimo protrasse in Italia una vita di quattro o cinque secoli quando era già morto nella coscienza di tutti, e che il parlamentarismo, pianticella esotica, non potrà lusingarsi di protrarre una così lunga agonia.

Presidente. Onorevole Mussi, l'articolo 14 non si riferisce al paganesimo! (*ilarità*)

Mussi. Io mi sono permesso alcune osservazioni per risolvere il dubbio sollevato da me, se esercitando il mio diritto io faccia cosa utile e pratica o vana ed oziosa.

Io, sperando che la maggioranza non accetterà questa diminuzione di capo del suo potere, vengo a parlare brevemente dell'articolo 14.

In quest'articolo 14 vedo messa a carico dello Stato la spesa per la sorveglianza governativa. Finora la spesa per la sorveglianza governativa nella rete Meridionale, che è l'unica che abbia una amministrazione autonoma, pesava a carico dell'amministrazione della Compagnia.

Credo che si tratti di una spesa di una certa importanza, di una spesa che deve ragguagliarsi a lire 60 il chilometro.

Or dunque, o signori, questa spesa che oggi pesa a carico della Società sarà entrata come coefficiente a costituire quell'aliquota che alcuni hanno trovato esagerata, che altri affermano sufficiente, ma che nessuno ha mai detto che sia troppo bassa, perchè credo che sia l'aliquota più alta d'Europa.

Ora, rifondendo ai concessionarii questa spesa già calcolata io vi domando se noi non facciamo anche qui un piccolo regalo alle Società, e uso la parola regalo perchè lo stesso relatore in un'altra discussione ammise, mi pare, che il sistema dei donativi ai concessionarii è stato accettato dal Ministero forse perchè volge la stagione delle feste carnevalesche, nelle quali i nostri reggitori si sentono trascinati da un singolare spirito di liberalità verso i banchieri e verso tutti quelli che ad essi associati vanno raccogliendo colossali fortune a tutto carico delle nostre finanze.

Perchè dunque noi facciamo quest'altro piccolo regalo ai banchieri? Sommato per 20 anni su una rete molto vasta questo contributo chilometrico e voi avrete un vantaggio che rappresenterà 2 o 3 milioni! Comprendo l'eccezione che si farà, e che è già stata fatta: è un patto vantaggioso pei banchieri stipulato in un contratto complessivo ed inscindibile; è un altro coefficiente che ha determinato i banchieri ad accettare il contratto. Se lo rifiuterete correrete la sorte di veder respinto l'affare. Permettetemi di ripetervi che per un piccolo sacrificio giustamente a loro domandato i banchieri non vorranno respingere un affare buonissimo per essi; in ogni modo se la partita fu due volte conteggiata, è nostro dovere di correggere finchè si è a tempo un errore di fatto che la stessa parte contraria deve pur ammettere e perciò accettare nelle sue conseguenze.

Non dimostriamoci, o signori, tanto prodighi del pubblico denaro, da rifiutare una correzione che può farci risparmiare qualche milione.

Ricordiamoci quanto severi ci dimostriamo coi contribuenti; io che ho buona memoria mi ri-

cordo che l'onorevole ministro per le finanze una volta mi regalò gli avanzi attivi del bilancio. Non li regalò proprio a me, ben inteso, ma li regalò alla proposta da me fatta della progressiva abolizione della tassa sul sale.

Ma, effettivamente, se da una parte continuiamo a far delle spese esagerate, e dall'altra nei contratti ci dimostriamo così prodighi facendo concessioni da tutte le parti, io domando quando potremo in fatto concedere la diminuzione del prezzo del sale? o le altre riduzioni tributarie che tutti invocano così calorosamente.

Noi sentiremo probabilmente dei bellissimi squarci di Georgiche, non in latino ma in italiano; una specie di nuova Arcadia del Sannazzaro, in cui si descriveranno tutti i meriti dell'agricoltura; si piangerà sulla miseria che duramente la opprime e si proporrà di proteggerla senza ben inteso disestare il bilancio, aspettando i residui attivi che mai non si troveranno perchè saranno sempre dilapidati.

Non ci sarà pericolo che gli agricoltori, messi a questo regime, abbiano a morire di pleora; moriranno forse di anemia.

Facciano ricerca, o signori, della lente dell'avaro, che l'onorevole Sella, buonanima, avrà lasciato non so a chi in eredità, per cercare in questo pantagruelico contratto qualche piccolo vantaggio a favore delle finanze dello Stato; questa sarà opera non solo sapiente ma caritatevole, e che quindi voi dovrete di buon grado accettare.

Io non mi raccapizzo molto in tutta questa contabilità, perchè è molto logismografica. (*Siride*) Volevo conoscer bene le condizioni dell'Alta Italia; ma l'Alta Italia, che deve presentare per legge i resoconti amministrativi, non li ha presentati nel 1883; sappiamo solo, mi pare, che lo Stato è creditore di 23 milioni verso quella rete. Forse i 23 milioni saranno stati spesi per il consolidamento delle linee e per eseguire quelle spese, che noi rifondiamo con questa legge mediante un articolo che abbiamo già votato.

Non insisto però su questo fatto e non domando schiarimenti che probabilmente il relatore non crederà di accordarmi, seguendo il sistema silenzioso già inaugurato.

Io mi limito a raccomandarvi il mio emendamento che non distrugge l'armonia della legge, perchè si risolve in una semplice soppressione.

Io, quando facevo le prime armi nel giornalismo, correggevo sempre, ed ero la disperazione del proto, che mi diceva: "signore, non corregga; sopprima." Io vi prego di seguire il consiglio di

quel proto; sopprimete qualcuno dei molti regali prodigamente concessi, e non temete per ciò di mandare a picco il contratto: l'affare è tanto buono che sarà accettato, anche se ridotto a porzioni più modeste.

Io adunque propongo la soppressione delle parole: *esclusa soltanto la spesa per la sorveglianza governativa.*

Lascio l'altra parte dell'inciso, che riguarda il materiale mobile, che passa al fondo di riserva. Io non mi taccio, o signori, che il mettere a carico del bilancio le spese della sorveglianza governativa non potrà a meno di suscitare nel paese un senso di disgustosa sorpresa. Avete magnificato l'esercizio privato; avete detto che la sorveglianza governativa, che l'ingerenza del Governo è pregiudicevole e dannosa; l'avete contenuta nei termini più ristretti. Quando il mio amico Maffi vi propose che nella Commissione che deve garantire i diritti del personale, l'elemento governativo fosse almeno prevalente sull'elemento bancario, avete esclamato: *Vade retro Satana!* Quando fu proposto il commissario governativo, chiamato ad esercitare un alto patronato ed una funzione moderatrice su tutta l'amministrazione ferroviaria avete, in nome dell'autonomia privata, sacrificata intieramente la sovranità dello Stato e non vi ricordate della sorveglianza governativa che quando si tratta di farla pagare allo Stato. Mentre questa spesa è già compresa nell'aliquota, perchè io vi ho dimostrato, che le Meridionali oggi la incontrano pure e la pagano col loro bilancio.

Io non mi dilungo più oltre perchè non voglio annoiare la Camera; ma vi prego, giacchè non volete accettare la grande correzione, accettate almeno la piccola; conservate se non l'esercizio attivo, almeno la forma della sovranità legislativa.

Quando i pontefici non potevano conservare certi domini, strappati ai sovrani ed ai popoli abusando del loro prestigio, essi cercavano di tener vive le loro pretese, infondate spesso e molte volte imposte più che alla convinzione, alla superstizione, imponendo delle leggiere prestazioni che sapevan ostinatamente conservare in questa Roma, tenace, eterna e sapiente.

Non abdicare al vostro diritto sovrano. Cercate almeno di ottenere quelle piccole variazioni inposte e reclamate dalla giustizia, che se non miglioreranno assolutamente la legge almeno salveranno il vostro prestigio e apporgeranno al nostro bilancio che volge in condizioni così tristi qualche leggiere sollievo. I contribuenti se non vi accorderanno l'assoluzione; ed io come contribuente

mi riservo di negarvela; vi accorderanno almeno le circostanze attenuanti, e colle circostanze attenuanti, quando un giudice è benevolo, la pena diventa assai lieve. Anche per questa ragione di convenienza io insisto nell'emendamento da me proposto.

Presidente. La proposta dell'onorevole Mussi è identica ad un'altra che è stata trasmessa al banco della Presidenza dall'onorevole Baccarini.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Baccarini.

Baccarini. Sono lieto di associarmi alla proposta dell'onorevole Mussi, la quale è identica a quella che io mi proponeva di fare; vale a dire di sopprimere le parole " escluse le spese per la sorveglianza governativa. "

E mi associo interamente alle ragioni, ch'egli ha svolto meglio che io non avrei potuto fare, sul merito intrinseco della questione. C'è però un punto d'indole diversa ch'egli non ha trattato, e su quello farò brevissime osservazioni.

Io non credo buon sistema costituzionale quello di dar di frego alle leggi organiche per via di contratti. La legge organica dei lavori pubblici 20 marzo 1865, al suo articolo 287 dice testualmente:

" Il Governo fa sorvegliare la buona esecuzione dei lavori di costruzione delle ferrovie concesse all'industria privata, e l'andamento e gestione della loro manutenzione ed esercizio da commissari tecnici e da commissari amministrativi. "

" Art. 288. Gli onorari dei commissari ed altri ufficiali delegati dall'amministrazione superiore, ed in generale le spese tutte di visite, di sorveglianza e di collaudazione dei lavori di costruzione delle ferrovie concesse all'industria privata, non che quelle di sorveglianza sulla loro manutenzione ed esercizio, saranno *sempre* a carico dei concessionari, i quali dovranno pagarle nel modo e tempi che verranno stabiliti negli atti di concessione. "

Ora, davanti ad una disposizione così tassativa di una legge organica, di una legge fondamentale dello Stato, questo solo resta a farsi, che negli atti di concessione, o nei contratti, si stabilisca la somma e il modo di pagarla; ma che assolutamente si porti una esonerazione non lo credo regolare. Vorrei ricordare che in tutte le leggi apponendo i contratti tra la Società e lo Stato, quando si tratta delle spese di registro, di bollo, ecc., si mette sempre: " Per le spese di contratto il concessionario pagherà una lira. "

È una esonerazione materiale; ma almeno si rispetta la legge finanziaria fondamentale dello Stato. Perché per la legge dei lavori pubblici non deve esser la stessa cosa? Io non comprendo perché, se il Governo vuole esonerare la Società, non rispetti la legge organica delle opere pubbliche dicendo: La Società pagherà un centesimo per chilometro. Ma almeno riconosca, e non distrugga così puramente e semplicemente, le leggi organiche dello Stato. A che fine furono fatte queste benedette leggi, se non servono per i casi, a cui sono applicabili? In ciò io ravviso un'altra potentissima ragione perchè si accetti la proposta dell'onorevole Mussi; vale a dire che in questo articolo si sopprimano le parole: " per la sorveglianza governativa. " Il Governo poi potrà proporre all'articolo relativo di far pagare anche un centesimo, come dicevo, per chilometro. Io non credo che possa essere esonerata la Società dal pagamento intero della somma, perchè, come ha detto l'onorevole Mussi, noi nel periodo di 20 anni regaleremo alla Società ancora 3 milioni.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Barazzuoli.

Barazzuoli, relatore. L'onorevole Mussi ha dato dei consigli all'Opposizione e ne ha tessuto le lodi: questa è cosa che non mi tocca.

Ha dato pure dei consigli alla Maggioranza ed ha parlato anche del Pontefice romano; ma io della maggioranza a lui così erudito ricorderò Minerva che diceva ad Ulisse: Chiuditi le orecchie per non sentire il canto delle sirene; e ricorderò anche il " *timeo Danaos, et dona ferentes* " del buon Mantovano.

Entriamo in argomento. La Commissione non può ammettere la radiazione delle parole: " per la sorveglianza governativa. "

Essa ha ben vagliato questo punto di questione che fu soggetto di esame e di disputa lunga, anche nel seno della Giunta. Ma l'esame e la disputa non la persuasero punto della necessità e neppure della convenienza di mantenere le spese di sorveglianza governativa.

L'onorevole Baccarini ha detto che allorchando si tratta di toccare leggi organiche bisogna procedere coi piè di piombo e con mano leggiera. Ha ragione l'onorevole Baccarini; ma, viceversa poi, ha torto, imperocchè la legge del 1865 concerne i rapporti fra Governo e Società ferroviarie molto diverse da quelle attuali. Le società di Società le quali hanno l'esercizio e la proprietà delle ferrovie, e i cui rapporti col Governo non sono quali sono nel caso attuale. Qui invece si tratta di strade ferrate di cui la proprietà spetta al Go-

verno, l'esercizio alle Società, e il prodotto è in compartecipazione; nè il consocio deve quindi pagare all'altro socio la spesa della di lui sorveglianza.

Inoltre è da notarsi che il Governo ha moltissimi modi di potere direttamente o indirettamente sorvegliare l'azione delle Società senza spesa.

Basta leggere le convenzioni, basta leggere il capitolato, basta leggere la legge, per persuadersi della non necessità di questa spesa di sorveglianza.

Nè basta ancora, o signori. Se la maggioranza consentendo all'onorevole Mussi ci ottenesse l'assoluzione, meno peggio; ma l'onorevole Mussi ci accorda soltanto le circostanze attenuanti, e perciò se, come egli dice, si deve essere condannati, è meglio tener ferma la legge, colle proposte fatte dal Ministero e assentite dalla Commissione. Si persuadano, e l'onorevole Mussi e l'onorevole Baccarini, che se la Giunta non ammette le loro proposte di modificazione, non è perchè abbia un timore sacro e riverenziale di metter le mani nell'opera che è in parte opera sua, ma è perchè, almeno finora, le modificazioni che si sono proposte rammentano veramente, lo ripeto, il *timeo Danaos et dona ferentes*.

Conseguentemente la Commissione dichiara di non potere accettare la proposta dell'onorevole Mussi, appoggiata dall'onorevole Baccarini.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Baccarini.

Baccarini. Devo rispondere pochissime parole all'onorevole Barazzuoli, il quale ha detto che gli articoli della legge organica, che ho letto, si riferiscono a concessioni d'indole diversa dalle presenti.

A questo rispondo una cosa sola.

Nel fatto, tutte le concessioni, di qualunque ordine finora date, portano nei rispettivi contratti una somma per le spese di sorveglianza, compresa quella riferentesi alla legge del 1879, per la quale lo Stato paga 6 o 7 decimi per le costruzioni.

Questo basti per dimostrare alla Camera come non sussista nulla di quello che dice l'onorevole relatore rispetto all'applicazione di queste disposizioni della legge organica. (*Bene! a sinistra*) Dica l'onorevole relatore che la Commissione non vuole ammettere la nostra proposta, e io rispetterò la sua opinione.

Ma intanto domando al Governo, più che alla Commissione, se creda conveniente di dare di frego alle disposizioni delle leggi organiche mediante un contratto. Tutte le concessioni finora portano una somma di onere a titolo di sorve-

glianza di 10, di 20, di 30 lire, ma una somma l'hanno sempre portata. Io chiedo quindi che si rispetti la legge fondamentale dello Stato, facendo pagare anche un solo centesimo, almeno per salvare le convenienze, se non la sostanza.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Barazzuoli.

Barazzuoli, relatore. L'onorevole Baccarini, pur dicendo il vero, quando parla delle diverse concessioni, dimentica che qui siamo nel tema d'una convenzione che è quale l'hanno voluto le parti. Le concessioni che si fanno in ordine alla legge del 1879 sono concessioni fatte in conformità della legge del 1865. Qui si tratta di una convenzione per la quale le parti contraenti sono compartecipi anche nel prodotto; per la quale sono stabiliti tali rapporti, tali vincoli tra una parte e l'altra, che la sorveglianza c'è per parte del Governo come parte interessata, senza bisogno d'istituire una sorveglianza di Governo, come potere pubblico e tutore dell'interesse generale. Ripeto ancora una volta, ed ho finito, che non si comprenderebbe il perchè mentre l'esercizio è fatto nell'interesse comune del Governo e delle Società, queste dovessero pagare quello, perchè sorvegliasse l'amministrazione dell'azienda comune. Non si accetta quindi alcun mutamento nell'articolo che si sta discutendo.

Mussi. Chiedo di parlare.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Mussi.

Mussi. Se è partito preso di respingere ogni proposta, allora evidentemente cadiamo in quel tal vaniloquio di cui ho parlato; ma, se potete accettare qualche utile e giusta variazione, non respingete l'emendamento. Non lo respinga l'onorevole Barazzuoli perchè quantunque creda di avere, ciò che io gli riconosco, tutti i doni di Minerva e di tutte le nove Muse insieme congiunte, (*Si ride*) perciò creda di aver fatta opera eccellente, dovrà pure ammettere che tutte le cose umane ottime possano essere, ma non perfette, e quindi sempre capaci di miglioramento. Per il contratto che esaminiamo, la proprietà delle ferrovie resta sempre allo Stato; i concessionari sono dunque, in certo modo, i conduttori, gli affittuari delle ferrovie.

Ora, la sorveglianza governativa o è un bene o un male.

Se è un male, abbandonatela, giacchè l'avete ridotta ad una vana larva e cancelliamo almeno le spese.

Se è un bene essa gioverà più che al proprietario, il quale abbandona la cosa sua per un

lungo periodo di 20 anni alla Società, la quale trarrà profitto da questa abile sorveglianza per migliorare l'andamento dell'esercizio, e per conseguenza legittima i suoi redditi.

Ora perchè non imponete che a corrispettivo dell'utile certo e diretto, fruito dalle Società, queste abbiano a compartecipare in piccola parte alle spese?

In quindi insisto nuovamente nella proposta che ho presentato. Io credo che la spesa della sorveglianza governativa, e perchè fatta nell'interesse della cosa comune, e perchè compresa nell'aliquota, non possa o non debba pesare a carico dello Stato esclusivamente.

Se voi, o signori, metterete tutti gli aggravii a carico dello Stato e tutti i vantaggi a conto delle Società, voi avrete subito ed accettata interamente a vostro danno la forma e la sostanza del così detto contratto leonino; e se ciò non farà onore alla vostra oculatezza, permettetemi di ripeterlo, la vostra assoluta acquiescenza all'imperativa volontà del ministro distruggerà interamente il vostro potere legislativo e il prestigio delle istituzioni, danno assai maggior di qualunque pregiudizio finanziario.

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

Genala, ministro dei lavori pubblici. Si sono sollevate due questioni, l'una di sostanza, l'altra di forma.

L'onorevole Mussi ha detto che le spese di sorveglianza devono gravare l'esercente, come hanno gravato fino ad ora il concessionario di ogni strada ferrata, e che dispensando da quest'onere l'esercente tutta la spesa della sorveglianza viene a ricadere sopra lo Stato; cosa che non gli sembra giusta, e che gli fa quasi dubitare che la sorveglianza possa essere meno efficace o venga a mancare affatto.

Innanzitutto mi preme di assicurarvi, che la sorveglianza, non che riuscire per effetto di questo contratto meno accurata e vigilante, sarà anzi più rigorosa e diligente di quella che si fa oggi di fronte alle Società concessionarie delle strade ferrate.

Quanto alla spesa, essa si poteva mettere benissimo a carico dell'esercente; ma mettendola bisognava tenerne conto nello stabilire la percentuale, calcolando anche quest'onere fra le spese d'esercizio. Ora, siccome l'Alta Italia non ha oggi questa spesa, e le Romane neppure, ond'essa non figura che nei conti delle Meridionali in ragione di 60 lire il chilometro, così, quando abbiamo calcolata la percentuale l'abbiamo cancellata anche dalle spese delle Meridionali.

Baccarini. No.

Genala, ministro dei lavori pubblici. Ma sì, e non no; e quando saremo a discutere della percentuale, l'onorevole Baccarini, che non ha assistito alle trattative, si persuaderà come questa spesa di 60 lire il chilometro non è stata punto conteggiata nel determinare le spese di esercizio, e non essendo stata conteggiata non si può mettere ora a carico della Società senza addossare loro un onere a cui non fa riscontro nessun corrispettivo.

V'è poi la questione di forma che è quella sollevata dall'onorevole Baccarini. Egli dice: "Se vi pare tenete pur conto anche di questa come di tutte le altre spese, ma non modificate una legge organica qual'è la legge sulle opere pubbliche. Ora, innanzi tutto, la legge delle opere pubbliche non stabilisce in modo assoluto che le spese della sorveglianza si debbano mettere sempre a carico degli esercenti. Essa dice semplicemente: "l'esercente dovrà pagare una tassa per le spese di sorveglianza, nel modo, e nella misura che sarà stabilito nella convenzione." Dunque la legge organica, rimanda caso per caso la risoluzione di questa questione alla convenzione, ond'essa si può dire che contenga piuttosto una disposizione generica di massima, che non una vera e propria imposizione di tassa all'esercente.

Che male c'è dunque a non avergliela imposta? Il relatore ha già avvertito che qui si tratta di un contratto alquanto diverso, da quelli contemplati dalla legge sulle opere pubbliche. Ma oltre a ciò non è esatto che nei contratti non si siano mai fatte delle variazioni alle leggi tassa; anzi dirò che in quasi ogni contratto se ne fanno, e non sono rare le dispense o le diminuzioni delle tasse di registro e bollo, e di altre, le quali si possono considerare come vere e proprie tasse a maggior diritto che la disposizione contenuta nella legge sulle opere pubbliche.

E con ciò mi sembra di aver date sufficienti spiegazioni all'onorevole Baccarini ed all'onorevole Mussi. Questi comprenderà che non si potrebbe imporre alle Società un nuovo onere senza pensare a un corrispettivo. E l'onorevole Baccarini, pur volendo seguitare a credere che questa sia una deroga alle disposizioni della legge generale delle opere pubbliche, si sarà almeno persuaso che è una di quelle deroghe che non recano il minimo danno e non che essere un fatto nuovo nella nostra legislazione è anzi ampiamente giustificata da parecchi precedenti esempi, se non in questa speciale materia, in altre materie

analoghe, come sono quelle delle vere e proprie tasse.

Baccarini. Quando?

Presidente. Verremo ai voti. L'onorevole Baccarini e l'onorevole Mussi propongono che all'articolo 14 dopo le parole: "ordinario e straordinarie," siano soppresse le altre: "le spese per la sorveglianza governativa."

Domando se questa proposta sia appoggiata.

(È appoggiata.)

La pongo a partito. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Fatta prova e controprova la proposta degli onorevoli Mussi e Baccarini è respinta.)

Discussione sull'ordine del giorno.

Presidente. Ed ora, prima di procedere oltre, debbo avvertire la Camera che dopo la votazione nominale della proposta dell'onorevole Baccarini doveva svolgersi una proposta di legge dell'onorevole Adamoli; ma, non avendo io veduto presente l'onorevole ministro delle finanze, ho stimato bene di procedere oltre. Ora io proporrei che lo svolgimento di questa proposta si facesse domani in principio di seduta.

Onorevole Adamoli, acconsente?

Adamoli. Sono agli ordini della Camera.

Presidente. Così eviteremo di sospendere la presente discussione, e speriamo che domani in principio di seduta non vi sia nessun'altra votazione nominale.

Dayala-Valva. Chiederei all'onorevole ministro della marina, quando sarebbe disposto a rispondere ad una interrogazione ch'ebbi già l'onore di rivolgergli.

Brin, ministro della marina. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Brin, ministro della marina. Debbo rispondere che ieri avrei risposto alla interrogazione dell'onorevole Dayala, come gli aveva dichiarato fin dall'altro giorno, ma ieri io rimasi qui fino al finire della seduta, e l'onorevole Dayala non essendovi, non potei dargli nessuna risposta. Ora però dichiaro che risponderò domani.

Presidente. Io non debbo certamente fare alcuna osservazione sulle risposte che i ministri intendono dare agli interroganti, ma stimo mio dovere far osservare alla Camera ed al Governo come non si debba introdurre il sistema che vi siano interrogazioni di due categorie, quelle cioè che possano essere svolte immediatamente, e

quelle che debbano essere differite non dirò a tempo indeterminato, ma a più settimane. Onde io vorrei che il Governo avesse una norma per la quale i deputati potessero credere che c'è per tutti un eguale trattamento.

Credo sia mio dovere il far questa osservazione. (Benissimo!)

Brin, ministro della marina. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Brin, ministro della marina. Io ho proposto di rispondere domani all'onorevole Dayala-Valva, nella certezza che la sua interrogazione occuperà pochi minuti di tempo...

Presidente. Quando sia un'interrogazione breve si capisce!

Brin, ministro della marina. ...e perchè io considerava che il ritardare troppo lo svolgimento di quella interrogazione potesse mostrare che volessimo far pregiudicare la questione prima di dare spiegazioni alla Camera; e per questo io ho dichiarato di essere disposto a rispondere anche domani.

Voci. Domani! domani!

Presidente. Onorevole Dayala-Valva, la sua interrogazione non darà luogo a lungo svolgimento, non è vero?

Dayala-Valva. Niente affatto.

Presidente. Dunque sarà svolta domani in principio di seduta, dopo lo svolgimento della proposta di legge dell'onorevole Adamoli.

Zeppa. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Zeppa. Essendo presente anche l'onorevole ministro delle finanze, io vorrei domandare all'onorevole presidente della Camera perchè non è iscritta nell'ordine del giorno la domanda di interpellanza da me presentata all'onorevole ministro delle finanze ed al ministro del commercio prima delle vacanze natalizie. Poichè quando la presentai, e la presentai in una seduta antimeridiana, si stabilì, d'accordo cogli onorevoli ministri, che la mia interpellanza si avrebbe dovuto discutere presto, perchè eglino non intendevano di rimanere sotto il peso di essa. Però non fu mai iscritta nell'ordine del giorno; ond'io chiederei ora che cosa ne sia avvenuto.

Presidente. Onorevole Zeppa, debbo osservarle che nessuna deliberazione è stata presa a proposito della sua interpellanza: ad ogni modo se anche qualche deliberazione fosse stata presa, Ella sa che tutte le deliberazioni riguardanti interpellanze od interrogazioni prese prima dell'aggiornamento della Camera evidentemente sono

cadute perchè la Camera non continuò più i suoi lavori.

Zeppa. E sta bene: però lasciando per un momento la questione di forma, pregherei l'onorevole presidente, che ha sul suo banco la mia interpellanza, di volerla leggere, per udire se l'onorevole ministro delle finanze vuole accettarla.

Presidente. Questo suo desiderio io lo appagherò subito.

L'onorevole Zeppa ha presentata questa domanda d'interpellanza:

“ Il sottoscritto domanda d'interpellare i ministri di agricoltura e delle finanze sul decreto del 12 agosto 1883, ed altro simile decreto annunciato alla Camera dal ministro del commercio, e pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* in data del 5 gennaio 1884. ”

Mi giunge ora dall'onorevole Nervo quest'altra domanda:

“ Il sottoscritto chiede d'interpellare gli onorevoli ministri delle finanze e di agricoltura e commercio intorno al reale decreto pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del 5 corrente, relativo all'aumento della circolazione fiduciaria degli Istituti di emissione. ”

Progo ora l'onorevole ministro delle finanze di dire se, e quando intenda rispondere a queste due domande d'interpellanza.

Magliani, ministro delle finanze. Queste due interpellanze sono dirette, non solo al ministro delle finanze, ma anche a quello di agricoltura e commercio. Ora, siccome il mio collega di agricoltura e commercio è indisposto, e non so quando potrà essere presente alla Camera, così pregherei gli onorevoli interpellanti di attendere che sia presente anche il mio collega, e di accordo con lui fissaremo il giorno, il quale potrebbe stabilirsi, a mio avviso, in una delle sedute antimeridiane che la Camera vorrà fissare.

Presidente. Onorevole Zeppa, acconsente?

Zeppa. Acconsento.

Presidente. E Lei, onorevole Nervo?

Nervo. Io pure.

Presidente. Sta bene. Dunque rimane sospeso per ora il giorno dello svolgimento di queste due interpellanze.

Bonacci. Se il presidente me lo permette, desidererei di fare una piccola aggiunta alla discussione testè fatta sull'ordine del giorno.

Presidente. Siccome dovremo stabilire l'ordine del giorno in fin di seduta, sarà allora il mo-

mento opportuno in cui Ella potrà fare le sue proposte.

Bonacci. Non è neanche una proposta ch'io intendo fare; ma è uno schiarimento che io dovrei domandare alla Presidenza ed al Governo.

Presidente. Domandi lo schiarimento.

Bonacci. La Camera ricorda che io rivolsi al presidente del Consiglio, ministro dell'interno, domanda per sapere i suoi intendimenti circa la riforma della legge comunale e provinciale.

Quella discussione terminò con la presentazione per parte mia di una mozione, lo svolgimento della quale, d'accordo coll'onorevole presidente del Consiglio, fu rimandato al tempo in cui sarebbe stata presentata alla Camera la relazione della Giunta parlamentare sulla legge comunale e provinciale. Al riprendersi dei lavori parlamentari la mozione da me presentata era iscritta nell'ordine del giorno in principio, prima della legge ferroviaria...

Presidente. Ma, onorevole Bonacci, se Ella si riservasse in fin di seduta di fare la sua proposta non sarebbe meglio? Come è possibile procedere nella discussione di una legge, quando ad ogni piè sospinto bisogna sospenderla per entrare in altri argomenti?

Bonacci. Ma io non fo altro che domandare uno schiarimento, e lo spiego in due parole.

Presidente. Onorevole Bonacci, abbia la gentilezza di rimandare le domande per avere questi schiarimenti in fin di seduta, quando si tratterà di stabilire l'ordine del giorno: allora mi farò un dovere di rispondere.

Bonacci. M'acconcio al desiderio dell'onorevole presidente.

Seguito della discussione delle convenzioni ferroviarie.

Presidente. Ora procederemo oltre.

“ Art. 15. Tutto il materiale rotabile e d'esercizio dovrà essere mantenuto dalla Società in perfette condizioni di servizio. Saranno a suo carico tutte le perdite, le avarie e i danni cagionati da casi fortuiti o di forza maggiore, ed in genere tutte quelle che a termini di legge devono sostenersi dal proprietario, senza pregiudizio dei diritti d'indennità che potessero a termine di legge competere alla Società proprietaria del materiale suddetto, per i guasti e le perdite ad essa cagionati da guerra guerreggiata.

“ La Società non potrà vendere materiale atto al servizio, se non sostituendolo con altro mag-

giormente utile e previo consenso del ministro dei lavori pubblici. »

L'onorevole Nervo ha presentato la seguente aggiunta all'articolo 15 :

« A misura che il materiale delle vetture per i viaggiatori diventerà inservibile, e dovrà essere sostituito con materiale nuovo, sarà obbligo delle Società di adottare per la costruzione delle nuove vetture tutti quei perfezionamenti che possono essere atti a meglio garantire la sicurezza personale dei viaggiatori contro gli attentati alla loro persona, ed a rendere le vetture più comode per la generalità dei viaggiatori. »

Ha facoltà di parlare l'onorevole Nervo.

Nervo. Io non avrò da dire che poche parole per spiegare il motivo per cui mi sono permesso di chiamare l'attenzione della Camera sopra questa materia.

Fortunatamente in Italia non sono frequenti gli attentati alle persone nelle vetture delle ferrovie, ma pur troppo anche nel nostro paese ne avvengono ed in modo da attirare la più grande attenzione della Camera e delle amministrazioni ferroviarie, e quindi in quelle occasioni fu generale l'opinione manifestata dal paese che si provvedesse in modo efficace a dare ai viaggiatori il mezzo efficace di sottrarsi, per quanto è possibile, alle conseguenze di questi attentati.

Io ricordo che già da vari anni furono incaricati uomini competenti del Ministero dei lavori pubblici di studiare questi mezzi; ma finora non fu adottato nessun provvedimento, e quando succedono queste disgrazie allora si deplora la mancanza di provvedimenti a questo riguardo.

Ora, onorevoli colleghi, in un paese civile, il quale vuol dare un buon assetto all'organismo delle sue ferrovie, è questo un argomento che non può essere dimenticato.

Io mi ricordo che ne feci parola fin dal 1870 quando ebbi l'onore di riferire a Firenze sopra una convenzione che riguardava la rete delle ferrovie Romane: sono passati 14 anni, e nulla si è fatto.

Io desidererei che l'onorevole ministro dei lavori pubblici prendesse in seria considerazione questa mia proposta, la quale non viene ad aumentare la spesa contemplata nel contratto, ma assicura i cittadini d'Italia, che viaggeranno nelle ferrovie, nelle due reti ora adottate, che il Governo fa il possibile per ovviare al grave inconveniente degli attentati contro la sicurezza personale dei viaggiatori.

Io vorrei che ci fosse in questo articolo qualche disposizione per mezzo della quale le Società non avessero modo di sottrarsi a queste innovazioni.

E poichè si parla delle persone, io credo che si debba considerare anche la necessità di imporre alle Società l'obbligo di costruire le nuove vetture, con qualche maggior comodità di quelle che ora hanno.

È generale il lamento del poco riguardo con cui è trattato chi, per mancanza di mezzi, deve ricorrere alle vetture di terza classe. Ci sono dei paesi dove queste vetture sono riscaldate in modo da render meno sensibile il freddo nella stagione invernale. Chi sa il perchè non si potrebbero obbligare le Società, quando hanno da rinnovare le vetture di terza classe, a pensare anche a questo scopo umanitario? Andate in Svizzera, andate in Germania, e voi vedrete che le terze classi sono riscaldate.

Signori, la terza classe è quella che dà la maggior parte del reddito, ed occorre pensare alla povera gente, che ne approfitta. Mi pare che sia obbligo del Governo e del Parlamento il pensarvi nella presente occasione: quindi senza maggiormente dilungarmi, spero che avrò favorevole l'avviso dell'onorevole ministro e della Commissione.

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

Genala, ministro dei lavori pubblici. L'onorevole Nervo ha proposto, che nella costruzione dei nuovi veicoli, e specialmente delle carrozze di 3ª classe, si tenga conto della sicurezza dei viaggiatori, la quale, benchè sia grande in Italia, lascia pure alle volte qualche cosa a desiderare; e questa sua raccomandazione non sarà certo dimenticata. Solo lo pregherei di non volerne fare argomento a una proposta di variazione dell'articolo del contratto, ma di limitarsi a prendere atto della promessa del Governo che delle sue raccomandazioni sarà tenuto sempre conto ogni volta si tratterà di approvare la forma del materiale mobile. Qualora poi egli non volesse accondiscendere al mio desiderio, lo pregherei di riservare la questione agli articoli 18 e 19 del capitolato dove, parlandosi delle forme del materiale mobile, delle sue mutazioni e de' miglioramenti, essa potrebbe forse trovare più naturale svolgimento.

Quanto al riscaldamento dei veicoli, convengo che nei paesi nordici, come la Russia, la Norvegia, ecc., si riscaldano anche le carrozze di terza classe; ma le nostre terze classi sono molto diverse da quelle, perchè i nostri costumi, le nostre abitudini e il nostro clima sono pure molto diversi. Nondimeno potrà anche di questa racco-

mandazione essere tenuto conto, specialmente per la stagione invernale su certe linee, e in particolar modo poi per le terze classi dei treni diretti.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Pavesi.

Pavesi. L'onorevole Nervo ha ricordato che, fino da 14 anni or sono, egli ha trattato questo argomento della sicurezza dei viaggiatori sulle ferrovie. Io ricordo di essermene occupato in epoca più recente. Due anni or sono, essendo ministro l'onorevole Baccarini, io gli presentai su questo argomento una interrogazione; ed egli mi rispondeva in quell'occasione che si era già cominciato ad adottare un sistema di vetture, che avrebbe assicurato completamente. Il fatto ha confermato che si era già inoltrati in questi lavori. Io dunque mi accontenterei che l'onorevole Genala, il quale ha mostrato a questo proposito di avere delle buone intenzioni, colle parole che ha testè pronunciato, promettesse che si continuerà in quest'opera già cominciata, della trasformazione delle vetture. Vuol dire che, come ha dichiarato, se nel capitolato si potrà ritornare sull'argomento, modificando anche la forma dell'espressione, ne riparleremo; per ora mi limiterò a prendere atto delle sue dichiarazioni.

Presidente. Onorevole Nervo, insiste sulla sua proposta?

Nervo. Io non dubito delle dichiarazioni dell'onorevole ministro, e mi terrei pago di esse. Ma siccome si tratta di un contratto che deve essere eseguito per qualche generazione, così io credo che sarebbe meglio farne oggetto di apposita disposizione, ed acconsento alla proposta del ministro che se ne parli al capitolato.

Presidente. Rimane dunque per adesso sospesa la sua proposta, e rimane approvato l'articolo 15.

Ed ora vediamo un po' quale sia il sistema migliore per la lettura e discussione delle tariffe. Io sarei stato d'avviso che si dovesse tenere sospeso l'allegato *B* e l'allegato *E*, poichè l'uno e l'altro si riferiscono all'entità delle tariffe, e si dovessero discutere le modalità dell'applicazione come sono proposte nell'articolo 16.

Siccome però potrebbero sorgere inconvenienti per ora non previsti, così la Commissione pare piuttosto di avviso che si debba tenere sospeso l'articolo 16 del contratto, e sia mandato al capitolo 4 del capitolato là dove è detto *tariffe, trasporti per il servizio*.

La Commissione è di questo avviso non è vero?

Sanguinetti. Chiedo di parlare.

Presidente. Onorevole Sanguinetti, chiede di parlare sul metodo della discussione?

Sanguinetti. Precisamente: le osservazioni che ha testè fatte l'egregio nostro presidente valgono anche per l'articolo 17; e quindi a me pare che anche quest'articolo dovrebbe essere differito al pari del precedente.

Presidente. È stata una dimenticanza, perchè io intendeva appunto di parlare anche dell'articolo 17.

Lazzaro. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Lazzaro. Non ho nulla da osservare sostanzialmente alla proposta dell'onorevole presidente. Solo non ho ben compreso se la discussione dell'articolo 16 e anche dell'articolo 17 sarebbe rimessa a quando si discuterà l'articolo 4 o il capitolo 4.

Presidente. Al capitolo 4 del capitolato; articolo 37 e successivi.

Lazzaro. D'altra parte, mi permetto di manifestare alla Camera questo mio concetto; mi sembra che la questione delle tariffe sia una di quelle che non possono scindersi; onde desidererei che tutta questa questione si potesse discutere quando discuteremo il contratto per la rete Adriatica; tanto più che vi sono molti degli allegati, molte delle tabelle che contengono tariffe comuni alle due reti. Propongo questo per non duplicare la discussione.

Presidente. Onorevole Lazzaro, se mi permette, le farò osservare che gli allegati *D, E, F, G*, e le appendici numero 1 e numero 2 dell'allegato *E* sono comuni alle due reti; onde discuterle ora per la rete Mediterranea, o discuterle dopo per la rete Adriatica è la stessa cosa, perchè si dovrà fare una discussione sola; ed è giusta la sua osservazione che la materia delle tariffe debba essere discussa nel suo complesso.

Perciò per completare la mia proposta, ossia, a meglio chiarire il mio pensiero, dirò che io sarei di avviso si tenessero sospesi i due articoli 16 e 17 del contratto; e allorquando saremo al capitolato si tenesse sospeso anche tutto il capitolo che alle tariffe si riferisce; poi quando saremo giunti alla fine della discussione del capitolato si discutessero i due articoli del contratto e il capitolo del capitolato che si riferisce alle tariffe e finalmente gli allegati che verrebbero come conseguenza immediata.

Se la Commissione acconsentisse mi pare che si potrebbe tenere questo procedimento.

Onorevole Corvetto, è Lei che riferisce sulle tariffe?

Corvetto, relatore. Sì, signore.

Presidente. Si tratta di stabilire il metodo di discussione per le tariffe.

Corvetto, relatore. La Commissione acconsente perfettamente a seguire il metodo proposto dall'onorevole nostro presidente.

Presidente. Dunque rimane così stabilito.

Nervo. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Nervo. Vorrei uno schiarimento. L'articolo 18 comprende anche alcune questioni delle tariffe le quali si riferiscono ad una linea importantissima, che già è stata votata, la Milano-Chiasso. Ora io vorrei sapere se anche coteste questioni sieno riservate, come sono riservate quelle degli articoli 16 e 17.

Presidente. Onorevole Nervo, l'articolo 18 si riferisce a tariffe speciali che dovranno essere applicate alle due Società, quindi mi pare che si possa entrare senz'altro a discutere l'articolo 18.

Non c'è nessun nesso forzato, non c'è alcuna ragione di tenerle sospese.

Dunque, io ripeto, propongo di tener sospesi gli articoli 16 e 17 del contratto che si riferiscono alle tariffe; quando saremo al capitolato, tener sospeso il capitolo che si riferisce alle tariffe. Esaurito contratto e capitolato, discuteremo gli articoli 16 e 17 del contratto, poi il capitolo del capitolato relativo alle tariffe, e poi gli allegati D, E, F, che contengono le tariffe.

Voci. Sì! sì!

Presidente. Se non vi sono obiezioni procederemo dunque in questa guisa.

(Così rimane stabilito.)

Dunque rimangono sospesi gli articoli 16 e 17.

“ Art. 18. La linea Milano-Chiasso è dichiarata linea comune alle due Società esercenti delle reti Mediterranea e Adriatica, (questo è già stato approvato) le quali se ne ripartiranno in parti uguali i prodotti e le spese.

“ L'esercizio della suddetta linea sarà fatto per conto comune e con uguali diritti, sotto la direzione della Società esercente della rete Mediterranea, colle seguenti norme e condizioni:

“ Le due Società avranno eguale facoltà di far percorrere sulla linea Milano-Chiasso i propri treni rispettivi, da e per le linee, avute in esercizio dal Governo, e aministrare alla linea medesima.

“ Gli orari dei treni viaggiatori, in coincidenza coi treni della linea del Gottardo, saranno regolati in modo da tutelare in giusta misura gli inte-

ressi delle due Società. In caso di disaccordo fra le Società stesse, deciderà il Governo, al quale le due Società sottoporranno i propri progetti di orario colle rispettive osservazioni.

“ Oltre le tariffe generali e speciali degli allegati D ed E saranno estese alla linea Milano-Chiasso le tariffe locali, che di comune accordo fra le due Società venissero proposte al Governo e da questo approvate. ”

(Paragrafo aggiunto) — “ In caso di disaccordo deciderà il Governo, al quale le due Società sottoporranno i proprii progetti di tariffe locali. ”

“ Le tariffe speciali che fossero adottate per una delle due reti saranno di diritto applicate anche ai trasporti in servizio interno ed internazionale sulla linea Milano-Chiasso.

“ Le merci provenienti a Chiasso dalla linea del Gottardo, dirette a Milano od oltre, saranno, senza distinzione di destinazione, trasportate a Milano e consegnate al destinatario locale od a quella delle due Società nella cui rete si trova la stazione di destinazione, e se questa fosse stazione comune alle due reti, il trasporto sarà fatto per la via più economica per lo speditore, tranne che egli abbia indicata una via diversa.

“ Le merci provenienti a Milano dalle varie linee delle due reti che vi fanno capo e dirette alle stazioni della linea Milano-Chiasso, non che quelle dirette a Chiasso od oltre, saranno avviate collo stesso ordine di precedenza con cui sono arrivate, senza distinzione di provenienza e con parità di trattamento delle merci originarie di Milano osservati i termini stabiliti per la resa delle merci a destinazione, come se le linee appartenessero alla stessa Amministrazione.

“ Le merci provenienti a Chiasso dalla linea del Gottardo, e dirette alle linee date dal Governo in esercizio ad una delle due Società e che si diramano dalla Chiasso-Milano, saranno rilasciate nelle rispettive stazioni di biforcazione alla Società nella cui rete si trova la stazione destinataria.

“ Le merci infine provenienti da linee avute in esercizio come sopra, che fanno capo a stazioni della linea Milano-Chiasso, e dirette a stazioni della linea stessa, a Chiasso, od oltre, saranno inviate colla maggiore sollecitudine e con lo stesso ordine di precedenza con cui sono arrivate alle rispettive stazioni di biforcazione e con parità di trattamento delle merci di origine locale, osservati sempre i termini di resa che sopra.

“ Convenzioni speciali fra le due Società esercenti delle reti Mediterranea ed Adriatica regoleranno l'uso promiscuo del materiale ed il servizio delle stazioni comuni, la cui direzione spetterà

alla Società Mediterranea, salvo il diritto alla Società della rete Adriatica di tenere nelle suddette stazioni uno o più delegati pel riscontro delle operazioni fatte nello interesse comune.

“ La Società della rete Adriatica avrà pure il diritto di riscontrare negli uffici di ragioneria della rete Mediterranea i prodotti e le spese della linea comune.

“ Ciascuna delle due Società avrà diritto di fare sulla predetta linea i trasporti in servizio richiesti dai bisogni dell'esercizio della propria rete, al prezzo di due centesimi per tonnellata-chilometro da portarsi in diminuzione delle spese di esercizio della linea stessa.

“ Un ispettore governativo vigilerà direttamente l'esercizio della linea Milano-Chiasso, con le norme che saranno stabilite pel regolamento. „

Su questo articolo ha facoltà di parlare l'onorevole Maurogò nato.

Maurogò nato. La celebre questione di Milano-Chiasso che ha provocato tante questioni nelle provincie adriatiche, e ha dato origine a tanti reclami, ha perduto in qualche modo una parte della sua importanza, dopo che il giorno 17 la Camera ha deliberato che questa linea deva essere comune alle due reti. Poichè l'onorevole Grimaldi portando nel Ministero le idee sue e quelle della Commissione, della quale era presidente e relatore, malgrado la sua energia, non ha potuto, d'accordo coll'onorevole Genala e coll'onorevole presidente del Consiglio, ottenere se non che quella linea fosse comune alle due reti, noi abbiamo creduto inutile di insistere più a lungo; e perciò non ho fatto alcuna proposta e mi sono associato al voto della Commissione, a patto però, che nelle condizioni contenute nel contratto non vi sia nulla che indebolisca le garanzie, che da questa comunione d'interessi dovevano essere assicurate alla Società Adriatica.

Già altra volta parlai a lungo su questo argomento, ed oggi temerei di riuscire importuno, tanto più che parlo molto mal volentieri, perchè non vorrei si credesse che io tratti una questione d'interesse regionale, mentre, in realtà, qui non c'è questione di Genova, nè di Venezia, e nessun attrito di interessi può sorgere fra le due città sorelle per effetto di questa disposizione del contratto.

E, se pure io parlerò dell'interesse di alcune provincie, si riconoscerà che io parlo di tutta la costa Adriatica; di modo che la questione, seppure fosse regionale, si riferirebbe a tutte le provincie Adriatiche, vale a dire a una regione molto estesa.

Ad ogni modo, riassumo brevemente i fatti.

Fino dal principio, il ministro Genala e il presidente del Consiglio, avevano proposto che il servizio dell'Adriatico su quella rete fosse cumulativo.

Riconosco molto volentieri che l'onorevole Genala aveva studiato tutti i modi possibili, perchè questo servizio cumulativo non portasse danno al commercio delle linee Adriatiche.

Però è certo, per tutti quelli che conoscono per esperienza questa materia, che il servizio cumulativo dà luogo a moltissimi danni ed attriti, e in caso di ritardo, perfino alla perdita del valore delle merci deperibili, come le uova, il pollame, le frutta fresche, gli erbaggi, ecc., ecc.

Ciò è tanto vero, che si può dire da Venezia e da Milano fino a Taranto si sono fatti vivissimi reclami e proteste contro questa disposizione del contratto.

La Commissione che doveva esaminare il precedente progetto di legge presentato dall'onorevole Baccarini, tenendo conto di tutte queste difficoltà e di tutti questi lamenti, aveva deciso, ad unanimità di voti, che l'esercizio di quella linea fosse assegnato alla rete Adriatica. Difatti, si diceva, se veramente è innocuo questo servizio cumulativo, perchè si crederà nocivo se si applica alla linea Mediterranea, che pure ha a sua disposizione la Novara-Pino, oltre la Gallarate-Laveno, mentre le provincie Adriatiche non hanno alcun altro valico?

Imperocchè bisogna ricordare che, se anche noi veneti abbiamo il valico del Brenner, se abbiamo la Pontebba, se abbiamo Cormons, però è un fatto che per la guerra accanita che ci fanno le linee austriache, per noi riescono in fatto quasi inutili.

Debbo poi rammentare che nelle relazioni sulle leggi precedenti, come in quella più specialmente che si riferiva al Gottardo, si teneva sempre gran conto dell'interesse del Veneto. Potrei ricordare, a questo proposito, le dichiarazioni dello stesso onorevole presidente del Consiglio, e dell'onorevole senatore Jacini, e quelle degli onorevoli Mordini, Visconti, Sella e Gadda. Tutti hanno dimostrato il loro grande interessamento a favore della provincia di Venezia.

Difatti nella relazione sulla legge del 1870 si leggono queste parole:

“ L'interesse che noi abbiamo all'apertura di un nuovo passaggio ferroviario attraverso le Alpi, sta principalmente nell'acquisto di una estesa zona al di là dalle Alpi, pel commercio di transito dei nostri porti, e specialmente di quello di Ve-

nezia per le provenienze dell'Oriente, e di quello di Genova per quelle di Occidente. »

Si parlava prima di Venezia e poi di Genova!...

L'importanza di questa linea più veramente consiste non già nel transito, che, come ho detto il giorno 16, riesce di una utilità limitata, ma bensì nello scambio dei prodotti internazionali.

I prodotti che noi mandiamo all'estero, prodotti del suolo, hanno una grandissima importanza, un grandissimo valore.

Io ho qui le cifre delle nostre esportazioni di prodotti agricoli nell'anno scorso, e sono veramente cifre consolanti. Noi dobbiamo fare in modo che non ci sia alcun pericolo per la rapida e sicura esportazione delle nostre merci.

Io diceva che il commercio di transito ha poca importanza pel vantaggio generale.

Difatti, dopo l'apertura del Gottardo, che ebbe luogo già da qualche anno, è forse cambiata la precedente condizione di cose? Niente affatto. Anzi aggiungo che dai valichi alpini i nostri porti hanno sofferto, o stanno per soffrire un danno non lieve.

Infatti, l'importazione dei carboni e dei ferri inglesi va sempre diminuendo a scapito della nostra marina, tanto a Genova, come a Venezia, per la concorrenza dei carboni e dei ferri tedeschi; ma io mi conforto pensando, che le nostre industrie e le macchine agricole avranno il carbone a migliore mercato.

Dopo che la Commissione precedente aveva deliberato, come dissi, ad unanimità di passare questa linea alla Società Adriatica, il Ministero decise che la linea abbia ad essere comune, e i ministri Genala e Grimaldi telegrafarono al sindaco di Venezia ed a me, che la linea Milano-Chiasso sarebbe stata interamente comune.

Ora domando io come si può chiamare comune una linea, se la direzione è data ad una delle due Società? Se i due esercenti non hanno i medesimi diritti?

Chi ha la direzione dell'esercizio è il vero padrone della rete. E come si potrà considerare in simile ipotesi la linea interamente comune? Finchè l'onorevole ministro non mi provi, che una frazione è eguale ad un intero, esso non potrà dimostrare che la comunione è *intiera*; ma questo assurdo, per quanto sia grande il suo ingegno, non lo potrà provare mai. Anzi aggiungo che egli è troppo leale per tentarlo.

In vero, quando ci fu dopo tanti reclami concesso, che la linea sia comune, dandone però la direzione alla rete Mediterranea, che cosa abbiamo ottenuto? Noi nulla; solamente i prodotti

delle linee saranno comuni alle due Società e gli impiegati dell'Adriatica potranno esaminare e controllare i registri per verificare i conti. Ma quale interesse abbiamo noi, perchè la Società delle Meridionali abbia un reddito da questa linea che è breve, ma molto produttiva, sia per il movimento interno, come per il movimento internazionale?

Non è certamente per favorire l'interesse delle Meridionali, che noi abbiamo fatta tanta agitazione. Noi volevamo solamente assicurare e garantire gli interessi delle provincie Adriatiche. Perchè vi opponete alla nostra domanda?

Se fosse pericoloso o nocivo accordare la direzione della linea alla Società Adriatica, lo sarebbe egualmente accordandola alla Mediterranea; e se fosse innocuo per l'una, altrettanto lo dev'essere per l'altra.

La linea Novara-Pino, si dice, è negletta, ed ha un movimento molto minore della linea Milano-Chiasso.

Sarà anche vero; ma perchè? da che dipende questa inferiorità?

Dipende da ciò, che non c'è alcuno a cui interessi preferire per le merci quella via, che per motivi d'interesse prevalente è posposta dalla Società del Gottardo. Ma, domando io, quando la Società Mediterranea avrà l'esercizio della Novara-Pino, non crede l'onorevole ministro che essa si affretterà ad approfittare per le merci di quella linea? Linea che è più breve, più sicura, ed ha maggior percorrenza in Italia, oltre che la Mediterranea ne godrà l'intero prodotto, mentre sulla Milano-Chiasso non ne avrebbe che la metà?

È quindi evidente che noi vedremo crescere il movimento della Novara-Pino in confronto alla Milano-Chiasso.

D'altronde, perchè abbiamo costruito la Novara-Pino? perchè abbiamo speso quaranta milioni, se non giova a nulla? Ora fra le due Società, l'una che è già in possesso di un valico proprio e indipendente, e l'altra, che ne avrebbe soltanto uno comune, giustizia vorrebbe che si favorisse quest'ultima.

Per quanto si riferisce ai passeggeri sappiamo già che esiste il servizio cumulativo, per cui i passeggeri possono viaggiare tanto sull'una come sull'altra linea, e proseguire fino a Bellinzona e anche più avanti.

La Commissione attuale avendo riconosciuto la gravità e la giustizia della domanda avanzata dalle provincie adriatiche, si era quasi persuasa ad ammetterla.

Difatti, ci furono otto voti contro sei ed uno astenuto; quest'uno astenuto credo che sia stato

il mio amico onorevole Colaianni, il quale faceva parte della precedente Commissione e non poteva contraddirsi; dunque furono realmente sette contro otto.

Poco è mancato adunque perchè anche la seconda Commissione votasse nello stesso senso della precedente.

Egli è sotto l'impressione di questi sentimenti, che l'onorevole Giolitti, volendo in qualche modo riparare alle eventuali conseguenze di questa deliberazione, fece la seguente proposta:

“ Un ispettore governativo vigilerà direttamente l'esercizio e il traffico della linea Milano-Chiasso con autorità di dare, nel modo che sarà stabilito dal regolamento, ordini agli agenti delle due Società per l'uniforme esecuzione di questo articolo del capitolato. »

L'onorevole Giolitti ha fatto questa proposta il giorno 20 giugno, dopo che nel precedente giorno 16 il presidente della Commissione domandava al ministro l'opinione del Governo intorno al desiderio espresso dalla deputazione provinciale di Milano, perchè fosse addetto alla linea Milano-Chiasso un funzionario governativo, nello scopo di assicurare il buono e imparziale servizio, e il ministro aveva aderito. Di maniera che risulta che dopo questa dichiarazione del ministro, nel giorno 20 l'onorevole Giolitti formulò la sua proposta, la quale fu approvata, mentre egli aveva tutta la ragione di ritenere che fosse già preventivamente accettata dal Governo.

Ma durante le vacanze il ministro ha trattato colle Società per quelle modificazioni, che la Commissione aveva introdotto nei contratti. Ed allora abbiamo veduto con sorpresa questo emendamento modificato nel senso, che vi sia bensì un ispettore, ma senza facoltà di dare ordini. Ora perchè fu modificato così radicalmente l'emendamento dell'onorevole Giolitti? Che la modificazione sia stata proposta dal Ministero io non crederei, perchè esso non aveva alcun interesse ad impedire che vi fosse un ispettore governativo, il quale veramente assicurasse il regolare andamento dell'esercizio. Fu certamente la Società Mediterranea, la quale non ha voluto un ispettore che veda e faccia, ma soltanto un ispettore che veda e scriva.

Ora, quando si manda un rapporto al Ministero, si sa bene anticipatamente che cosa avviene. Passano giorni molti prima che il Ministero possa provvedere in una maniera qualunque; deve informarsi dei fatti e giudicare sul merito del reclamo, e forse dopo un mese e più si conoscerà la sua deliberazione. Queste grandi So-

cietà non tengono alcun conto degli ispettori, come le banche, che tante volte trascurano di uniformarsi alla legge e gli ispettori le lasciano andare per la loro strada, non se ne occupano e non vedono nulla. Nello stesso modo la Mediterranea non ha voluto che ci sia un ispettore che veda e possa provvedere, ma un ispettore che abbia soltanto il diritto di riferire. Ora l'onorevole Giolitti molto giustamente sosteneva, che era necessario accennare nel contratto questa facoltà accordata all'ispettore, perchè altrimenti non avrebbe avuto il diritto di agire e questo diritto gli sarebbe stato contestato. Nè si può dire che il regolamento, giusta la proposta della Commissione, avrebbe potuto attribuire facoltà maggiori all'ispettore, perchè se fu modificato l'emendamento Giolitti nel senso di escludere la efficace autorità dell'ispettore, ne consegue che il regolamento non potrebbe accordargliela.

Mi si dirà: ma di che temete? quali abusi possono commettersi? La Società Mediterranea potrà recare veramente del danno all'Adriatica? Tante cose, io rispondo, può fare; ed una specialmente è questa. Siccome queste due Società si trovano a contatto e confluiscono nelle città principali del regno, ne viene che se nel pubblico sorge la convinzione, che le merci affidate alla Mediterranea arrivano al destino più presto e più sicuramente, è certo che il movimento attuale dall'Adriatica passerà in parte alla Mediterranea, e quelle provincie che sono lontane da questi punti di contatto ne potrebbero soffrire sensibilmente.

Ora, voi mi direte che queste sono fantasie, e che simili fatti non si verificheranno mai!

Ma io vi dico che una persona me lo disse, e che questa persona è molto autorevole: essa è lo stesso onorevole ministro Genala, il quale, rispondendo alle mie osservazioni, nella tornata del 16 corrente, mi ha detto, che “ la comunanza non nuoce a Genova, tranne il caso che questa non aspiri a deviare dalla rete Adriatica il traffico che naturalmente le spetta. »

Il ministro crede che questo non succederà, ed io pure lo spero; ma è certo che è possibile, e il contegno della Società Mediterranea prova almeno, che intende di riservarsene il modo, volendo ad ogni costo la direzione dell'esercizio di quella linea.

Ecco perchè io riconoscevo giusto che la direzione della linea Milano-Chiasso fosse affidata all'Adriatica, od almeno fosse affidata in comune alle due Società.

Io comprendo bene, che il Ministero non potrebbe accettare oggi un emendamento di questo

genere, che muterebbe i patti del contratto bilaterale, avendo bisogno di trattare coi contraenti per qualsiasi cambiamento. Ed è per ciò che sono disposto a modificare, nel seguente modo, la forma del mio emendamento, senza alterarne in alcun modo la sostanza, seguendo l'autorevole consiglio dell'onorevole presidente. " La Camera invita il Ministero ad aprire trattative colle due Società per modificare l'articolo 18 nel senso, che la direzione stessa sia comune alle due Società in base ad un regolamento che sarà approvato dal Ministero, il quale deciderà inappellabilmente sulle questioni che potessero sorgere nella sua applicazione. "

Certamente queste trattative potrebbero farsi sollecitamente dal Ministero, imperocchè non vi è bisogno di convocare Società, per sentire gli azionisti; la Società della Mediterranea non è ancora costituita, e basta il consenso dei sottoscrittori al progetto di contratto; e quanto alla Società Adriatica, ossia alle Meridionali, esse accetterebbero sicuramente, perchè si tratta di una modificazione ad esse favorevole.

Certamente bisognerà tenere in sospenso quest'articolo sino all'esito delle trattative fatte dal Ministero; ma siccome in questo momento furono già sospesi altri due articoli, nulla osta che sia sospeso anche questo, almeno nella parte che si riferisce alla direzione dell'esercizio.

Io credo sinceramente, che se il Ministero volesse veramente ottenere questo risultato, ci riuscirebbe senza dubbio, imperocchè non si può nemmeno supporre che per un motivo di secondaria importanza la Società della Mediterranea si avesse a ritirare; vi sono troppi interessi compromessi, ed il danno che essa ne risentirebbe sarebbe gravissimo.

D'altronde il Ministero potrebbe forse ricorrere ad altri espedienti, che valessero a garantire la Società Adriatica.

Io ricordo, che un nostro egregio collega aveva proposto che la direzione della Milano-Chiasso fosse affidata ad un ispettore governativo per conto di ambedue le Società; si potrebbe, per esempio, costruire un doppio binario e darne uno ad una Società ed uno all'altra; potrebbero i capitazioni essere eletti e dipendere da ambedue le Società; Molière disse che " vi sono sempre degli accomodamenti col cielo, " e ci potrebbero anche essere con la Società Mediterranea.

In generale le Società, che fanno contratti così importanti, sono preparate a fare delle concessioni.

Questi contratti devono passare sotto l'esame

del Parlamento; la Commissione vuol introdurre qualche miglioramento per far buona figura con la Camera, e la Camera non vuol restare indietro e domanda anch'essa qualche cosa, di maniera che riforme e miglioramenti si ottengono sempre. Forse questa che io propongo è una di quelle, che la Mediterranea ha tenuto in riserva.

L'onorevole *Paride Barazzuoli* (Vedi pag. 24 della relazione) diceva che questa linea Milano-Chiasso era il pomo della discordia, e questo pomo egli lo dà alla bella Elena, che è appunto la Società Mediterranea.

Credo che se l'onorevole Barazzuoli invece di essere un egregio giureconsulto ed un distinto oratore, fosse uno speditore o un esportatore, non scherzerebbe su questa materia, perchè ne conoscerebbe tutta l'importanza pratica. Ma se questa linea fu il pomo della discordia, il mio emendamento sarebbe il ramo d'olivo, per sopire il malcontento di una notevole parte d'Italia.

Io credo che Camera e Ministero sarebbero ben lieti, se trattandosi di una legge così difficile come quella che discutiamo, potessero dare legittima soddisfazione ad una metà d'Italia, senza recare alcun danno all'altra metà.

Presidente. L'onorevole Maurogò nato modifica la sua proposta, trasformandola in un ordine del giorno?

Maurogò nato. Sì, seguendo il consiglio saggio e autorevole dato dall'onorevole presidente quando cominciò la discussione di questa legge.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Randaccio.

Randaccio. A me duole che siasi risolledata questa questione, la quale era già sopita nel paese, perchè la soluzione datale dal Governo era stata tenuta come soddisfacente a tutti gli interessi. In effetto allorchè l'esercizio di quella linea sia fatto, come prescriverebbe l'articolo che stiamo discutendo, per conto comune tra le due Società Mediterranea ed Adriatica, e con eguali diritti, allorchè orari e tariffe siano regolati di comune accordo tra le due Società, o in caso di disaccordo, dal Governo, io non saprei vedere in che potrebbero essere lesi gli interessi dell'una o dell'altra parte.

Lo vedono però, o almeno credono di vederlo, l'onorevole Maurogò nato ed i suoi colleghi, i quali propongono ora in forma d'ordine del giorno, che l'esercizio della linea Milano-Chiasso sia fatto bensì in comune tra le due Società, ma sotto la direzione della Società esercente la rete Adriatica, anzichè della Società Mediterranea.

Io non voglio far perder tempo alla Camera, e

non ripeterò le ragioni evidentissime che consigliano a mettere questa linea Milano-Chiasso sotto la direzione della Società Mediterranea: dirò solo poche parole sul merito della questione.

L'onorevole Maurogò nato ed i suoi colleghi temono che, stando alla direzione la detta Società, siano pregiudicati gli interessi della linea Adriatica; che, cioè, la Società Mediterranea dia spesso la preferenza alle proprie spedizioni, ai propri treni ritardando o posponendo quelli della Società Adriatica. Or questo fatto che costituirebbe una flagrante violazione d'un contratto approvato per legge, è assolutamente improbabile che avvenga, e se pure avvenisse, ne sarebbe tosto impedita la rinnovazione.

Del resto, perchè queste gare di precedenza, queste collisioni d'interessi succedano su quel brevissimo tronco di ferrovia, bisognerebbe che ve ne fossero le occasioni: bisognerebbe cioè che l'importanza del traffico che vi affluisce fosse tale da indurre la Società dirigente al punto da commettere un atto illegale per giovare ai propri interessi a danno di quelli altrui.

Vediamo l'importanza di questo traffico. Se non errano le statistiche ufficiali che sono del 1883, le spedizioni di merci da tutte le stazioni italiane per la via Milano-Chiasso, in transito, ammontano a tonnellate 82 mila. Le spedizioni dirette a Chiasso, le quali poi in gran parte proseguono oltre il Gottardo, tonnellate 42 mila: totale 124 mila tonnellate. Arrivi od importazioni da Chiasso in transito per tutte le stazioni italiane 51 mila tonnellate; per proseguire, 15,000 tonnellate; totale 66,000 tonnellate. Di questa quantità di merci, provengono da Venezia, dirette a Chiasso, tonnellate 9,386; vanno a Venezia provenienti da Chiasso, 2,366.

Provengono da Genova, dirette a Chiasso, 1,665 tonnellate; vanno a Genova, provenienti da Chiasso, 581. Onorevoli colleghi, vi pare che questo traffico sia tale da suscitare gare di precedenza, collisioni di interessi sul tronco di ferrovia Milano-Chiasso? Si dirà che questo traffico può aumentare: ed io lo spero, lo auguro, ma non posso a meno di esprimere il dubbio che l'aumento sia molto considerabile. Perocchè non è vero ciò che fu detto a Venezia che il Gottardo sia il solo valigo alpino libero ed esente dalla concorrenza dei due grandi Stati che con tariffe e dazii differenziali hanno sbarrato all'Italia gli altri tre sbocchi del suo confine settentrionale: all'opposto, il valico del Gottardo sente, e non poco, l'influsso di questa concorrenza.

Per la qual cosa io prego la Camera di non am-

mettere la proposta dell'onorevole Maurogò nato e colleghi e di votare l'articolo 18 così come è proposto dall'onorevole Commissione.

Nervo. Chiedo di parlare su questo articolo.

Presidente. Ha facoltà di parlare sull'articolo 18.

Nervo. Sarò brevissimo. Io desidero soltanto chiamare un momento l'attenzione dell'onorevole ministro dei lavori pubblici e della Camera sopra le gravi questioni a cui darà luogo l'esercizio comune di questa linea. È naturale che da una parte e dall'altra delle due lunghe reti ci sarà una tendenza a valersi per il meglio possibile di questa linea che tende in via così diretta al Gottardo.

Ora le osservazioni fatte dall'onorevole Maurogò nato mi fanno già presentire le apprensioni che si hanno nelle diverse parti delle provincie dell'Alta Italia di vedere cioè il traffico disturbato dall'indirizzo che ciascuna di queste due Società può dare al movimento ferroviario su quella linea. Io credo che le disposizioni di quest'articolo non siano sufficienti per garantire un esercizio tale da non recare danno nè all'una nè all'altra delle due reti, perchè lasciano troppo all'apprezzamento del Governo e non danno sufficiente garanzia che il commercio non possa essere danneggiato dall'indirizzo prevalente di una o dell'altra di queste due Società.

Mussi. Chiedo di parlare.

Nervo. Io credo che sarebbe bene di rimandare anche al capitolato le rimanenti parti di cotesta questione con riserva di meglio studiare le attinenze reciproche che verranno da questo esercizio comune, perchè si tratta di cose delicatissime, come composizione di treni, partenze, ricevimento delle merci, orari, contabilità e controllo della medesima, ingerenza del Governo quando ci sono le contestazioni fra il personale superiore incaricato della sorveglianza, e le Società cui verrebbe affidato questo esercizio. Già osservava a questo riguardo l'onorevole Maurogò nato che un semplice ispettore governativo, per quanto munito di poteri abbastanza larghi, non riuscirà mai a dare una sollecita soluzione alle questioni di tutti i giorni a cui questo esercizio comune potrà dar luogo, e che saranno più numerose di quello che l'onorevole ministro dei lavori pubblici possa immaginare; imperocchè gli interessi che si accumulano su quel tratto di linea sono importantissimi e diversi.

Ora dunque io proporrei che l'aggiunta proposta dall'onorevole Giolitti relativa alle funzioni di un ispettore governativo fosse sospesa e rimandata all'articolo del capitolato, dove tratterebbe proprio di questa questione. Inoltre che il 5° ali-

nea di questo articolo dove si parla di tariffe generali e speciali, le quali potranno essere proposte dalla Società al Governo per la sua approvazione o non approvazione, né sia sospesa la discussione e rimandata all'articolo opportuno del capitolato.

Imperocchè la creazione di un posto di sorveglianza come quello proposto dall'onorevole Giolitti implica tutto un ordine di questioni relative all'organamento del Commissariato governativo del personale di alta sorveglianza che il Governo dovrà organizzare apposta completando e riformando quello che ora esiste. Si tratta di una questione molto grave e molto estesa. Io perciò non vorrei che fosse risolta subito così su due piedi, colla creazione di questo posto, il quale non è per me se non che una emanazione delle funzioni del futuro Commissariato governativo sul personale superiore tecnico e amministrativo che sarà incaricato dell'alta sorveglianza di questo esercizio.

Io credo che l'onorevole ministro dei lavori pubblici non avrà difficoltà di acconsentire a queste due proposte, cioè che l'alea quinto dell'articolo 18 sia sospeso e unito agli articoli 16 e 17, perchè tratta di tariffe, e che la proposta dell'onorevole Giolitti sia pure sospesa, per essere discussa in occasione dell'articolo del capitolato dove si tratta della sorveglianza governativa.

Io non faccio altre considerazioni a questo riguardo, perchè mi pare che le parole da me dette ora siano abbastanza persuasive per non compromettere la questione fin da ora, senza per nulla pregiudicare il disposto di tutte quelle parti di questo articolo che si possono ora accogliere.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Mussi.

Mussi. Allorquando io difesi la conservazione della rete dell'Alta Italia, che modificava, non si discuteva il progetto delle linee longitudinali, adattandolo alla forma geografica della nostra penisola, io vi invitai a tener conto della condizione tellurica del paese, imperocchè, pur conservando la rete dell'Alta Italia nella Valle del Po, si accettava il partito di raggruppare longitudinalmente le altre due reti, secondo il sistema dei due versanti dell'Appennino. Ma questa proposta, che ebbe l'onore di esser difesa dall'onorevole Nervo e dall'onorevole Baccarini, e che, se ben mi ricordo, non fu combattuta, ma quasi favorita dall'onorevole Lugli, che è pure favorevole a questo disegno di legge, è stata combattuta vivamente, per ragioni politiche affermandosi che il supremo interesse della unità ita-

liana esige di contenere la penisola fra due spranghe di ferro.

Io che credo la unità pacifica non potersi affermare col mezzo delle spranghe di ferro e delle catene, fui poco convinto degli argomenti posti avanti e fatti prevalere dai miei avversarij. Ora che cosa scorgo? Scorgo che il vostro sistema della longitudinalità, applicato alla rete dell'Alta Italia, fa rinascere, lasciatemelo dire, l'antico conflitto fra Genova e Venezia.

Non è la guerra di Chioggia, ma è qualche cosa che vi rassomiglia. (Oh! oh! — *Si ride*) Qui abbiamo l'Italia adriatica in lotta pacifica, ma viva, con l'Italia mediterranea. L'onorevole ministro per risolvere la questione segue l'esempio di Salomone; però, invece di minacciare lo squartamento del bambino per distribuirne i pezzi alle due madri, accorda la stessa moglie a due mariti. Per la rete Milano-Chiasso avremo un caso non di poligamia, ma di poliandria ferroviaria (*Ilarità*), che è qualche cosa di peggio.

Io non so davvero come risolverete questo conflitto: perchè, se voi farete assumere allo Stato, come è proposto nell'emendamento Giolitti, una ingerenza troppo diretta, avrete portato il conflitto nel campo della influenza governativa; e allora voi avrete distrutto quella teoria per la quale accettate l'esercizio privato, siccome quello che darà maggiori garanzie di imparzialità e avrete così offerto buon giuoco ai partigiani dell'esercizio di Stato che ragionevolmente osserveranno a voi, che invocate lo stimolo della concorrenza fra le linee, che quando questo si è sviluppato voi avete dovuto contenerlo e combatterlo siccome un male invocando l'ingerenza governativa.

Se accorderete la direzione (perchè qualcuno ci dovrà essere alla testa di quest'amministrazione) o all'Adriatica, od alla Mediterranea, sacrifierete quella Società che metterete in condizione d'inferiorità.

Io rilevo questo fatto, e mi riservo di votare dopo per il sistema meno cattivo: lo rilevo perchè, a mio avviso, questa è la controprova dell'assoluta necessità di conservare la rete dell'Alta Italia come è voluta dalle condizioni geografiche del nostro paese. Questo è un altro argomento validissimo per indurmi a respingere la legge. Perchè questa legge ha tali peccati che assolutamente non vi è modo di redimerla. Io ci tengo molto a mettere bene in consistenza questo conflitto, perchè, nella mia qualità di milanese, io desidero che l'attività dei due porti sia equamente sodisfatta, perchè è soltanto dall'armoniz-

zamento completo e pacifico delle funzioni dei due porti che ne può venire la prosperità di quella parte centrale che, a Milano, rappresenta in certo modo il cuore di tutto il movimento dell'Alta Italia, cuore a cui ogni disturbo della circolazione economica torna di danno e di pregiudizio gravissimo e che perciò ha d'uopo del più armonico sviluppo ed esercizio di tutte le funzioni vitali da cui deriva il benessere e la regolarità di tutto l'organismo.

Non è però inutile qui avvertire che la pesantissima applicazione del sistema del raggruppamento longitudinale ha fatto nascere un conflitto temperato e pacifico, ma nello stesso tempo vivo e difficilmente risolvibile con mezzi termini dove si proponeva di creare la conciliazione e l'armonia.

Presidente. Passeremo allo svolgimento delle varie proposte che sono state presentate in modificazione all'articolo 18, oltre all'ordine del giorno dell'onorevole Maurogò nato. La prima è una proposta aggiuntiva degli onorevoli Berio, Sanguinetti e Priario:

“ Quando sarà aperta all'esercizio la linea attualmente in costruzione Lecco-Como, la linea Milano-Chiasso sarà esclusivamente assegnata alla rete Mediterranea. ”

È presente l'onorevole Berio?

Voci. Non c'è.

Presidente. Allora ha facoltà di svolgerla l'onorevole Sanguinetti.

Sanguinetti. L'onorevole Maurogò nato, nel discorso che ha testè pronunciato, ha addotto ottime ragioni circa all'esercizio della linea Chiasso-Milano, ad alcune delle quali io mi associo completamente.

Egli, ad esempio, ha preveduto che nell'esercizio cumulativo di questa strada sorgano attriti ed urti fra le due Società con pregiudizio per i traffici.

Ed è vero; perchè questo sistema di esercizio cumulativo di una linea fra due grandi Società è qualche cosa di ibrido, che realmente non si sa comprendere. Evidentemente il ministro non ha risolto la questione della Milano-Chiasso con criteri economici; ma l'ha risolta con criteri politici, o parlamentari. E quando, signori, voi risolvete con criteri siffatti le questioni economiche, voi non potete evitare l'errore.

Sapete che cosa avverrà nella Chiasso-Milano col servizio cumulativo? Avverrà precisamente questo: che sarà neutralizzata; e non governerà da una parte a Venezia, come non governerà dall'altra a Genova.

La linea Chiasso-Milano, affidata ad una sola

Società, avrebbe potuto tornare utilissima a Genova e a Venezia.

Ma l'onorevole Maurogò nato, con la proposta che fece, non rimediò punto ai danni che egli prevedeva; perchè il rimedio non avrebbe efficacia alcuna. Egli vorrebbe togliere la direzione dell'esercizio alla Società Mediterranea, per darlo alla Società Adriatica. Ma io lo prego di considerare che le condizioni dell'esercizio non muterebbero, dirigendo Tizio, piuttosto che Sempronio.

Però l'onorevole Maurogò nato faceva un'osservazione assai grave, la quale dimostra quanto sarà funesto l'esercizio cumulativo di questa linea. L'onorevole Maurogò nato diceva: lasciando la direzione di questa linea alla Società Mediterranea, può essere pregiudicata la Società Adriatica. Ed in qual modo può essere pregiudicata la Società Adriatica? Perchè, egli dice, se la Società Mediterranea farà un miglior servizio dell'Adriatica, le merci destinate al sud d'Italia, anzi che correre sulle linee adriatiche, correranno sulle linee mediterranee. E questo è vero.

E l'onorevole Maurogò nato, quasi quasi si augurava, affinchè non fosse danneggiata la Società Adriatica, che questo miglioramento di servizio non fosse per verificarsi.

Nell'ipotesi che la Mediterranea faccia un servizio migliore, evidentemente le merci che arrivano dal Gottardo per destinazioni al sud dell'Italia, correranno sulle linee del Tirreno; poichè a chi spedisca merci o da Chiasso o dalla Svizzera non si potrà impedire di far trasportare le loro merci da quella Società che faccia un migliore e più accurato servizio.

È nell'ordine naturale delle cose.

Ma codesti miglioramenti di servizio saranno impediti dal servizio cumulativo della linea Chiasso-Milano; essendovi, in sostanza, due padroni, nessuno dei due avrà libertà di azione. Dovranno, per andare d'accordo, fare un servizio cattivo.

Ma questo prova come Governo e maggioranza mal si appongano nel credere che l'esercizio privato possa farsi meglio dell'esercizio governativo; perchè appunto là dove la concorrenza fra due Società sarebbe possibile e gioverebbe a migliorare il servizio ferroviario, si cerca di eliminarla; e la si elimina col servizio cumulativo, vincolando, come viene fatto per l'articolo 18, la libertà di azione delle due Società; o per meglio dire, dando loro la libertà di fare un servizio cattivo, non quello di fare un servizio buono.

Questo a me pare sia un assurdo; e questo assurdo dimostra precisamente come l'espedito escogitato per la linea Milano-Chiasso non sia

stato determinato da criteri economici, ma da criteri politico-parlamentari.

Del resto di assurdi ne sorgono ad ogni momento in tutti gli articoli ed in numero considerevole. Ma, questo a parte, io vi affermo che, sia che lasciate la direzione dell'esercizio alla Società Mediterranea, sia che la diate all'Adriatica, gli inconvenienti che ne deriveranno non potranno essere soppressi.

Dal momento che fu respinta la proposta che io feci perchè la linea Milano-Chiasso fosse esclusivamente affidata alla Società Mediterranea, io e gli amici miei Berio e Priario, prendendo argomento da una dichiarazione fatta dal mio egregio amico e collega l'onorevole Cavalli, presentammo l'emendamento di cui l'egregio presidente ha dato testè lettura, e col quale il servizio cumulativo dovrebbe cessare fra qualche anno.

L'emendamento consiste in questo: che, quando sieno aperti all'esercizio i due tronchi ora in costruzione e che avvicineranno Venezia a Chiasso più di quello che l'avvicini la linea Milano-Chiasso, questa linea sia affidata in esclusivo esercizio alla Società Mediterranea.

Quando verrà quel giorno fortunato per la città di Venezia, allora, onorevole Maurogò nato, cesserebbe qualunque ragione per mantenere l'esercizio promiscuo. Allora la Chiasso-Milano dovrà passare nell'orbita della Società Mediterranea; allora la Milano-Chiasso servirà agli alti scopi per quali fu costruita. Ed io confido che lo stesso onorevole Maurogò nato vorrà associarsi a questo nostro emendamento, il quale, meglio di qualunque altro, risolve questa difficilissima questione. Poichè, lo ripeto, non si avrà sulla Milano-Chiasso un buon esercizio se non sia fatto da un'unica Società. Colla votazione dell'altro giorno, per raggiungere questo scopo non c'è altro mezzo che l'approvazione del nostro emendamento, al quale voglio sperare si associerà anche l'onorevole Maurogò nato.

Lugli. Chiedo di parlare.

Sanguinetti. Dal momento poi che l'onorevole Maurogò nato ha dichiarato che il valico del Gottardo ha fatto danno non soltanto ai porti del Mediterraneo, ma anche al porto di Venezia, perchè la Germania, mercè le tariffe differenziali, ha tolto anche a Venezia una parte del traffico dei carboni e dei ferri, io di questa sua dichiarazione prendo atto, perchè quando verranno in discussione le tariffe, dimostrerò in qual modo a questo inconveniente si possa riparare.

Mi auguro che l'onorevole Maurogò nato vorrà allora unirsi a me per difendere gli interessi

della sua Venezia, che oggi non avrebbero alcuna tutela dalla proposta che egli fece.

Concludo confidando che Ministero e Commissione vorranno fare buon viso alla proposta mia, e degli amici miei Berio e Priario.

Presidente. L'onorevole Prinetti propone un emendamento al secondo comma di questo articolo 18, col quale chiede che, invece di dire: "L'esercizio della suddetta linea sarà fatto per conto comune e con eguali diritti, sotto la direzione della Società esercente della rete Mediterranea colle seguenti norme e condizioni:", si dica: "sotto la direzione di un apposito commissario nominato dal Governo con le seguenti norme e condizioni, ecc."

L'onorevole Prinetti ha facoltà di svolgere il suo emendamento.

Prinetti. Allorchè si è discussa alla Camera la questione del riparto delle reti, e quindi della Società alla quale sarebbe stata assegnata la linea Milano-Chiasso, io ho difeso allora il concetto sostenuto dal Governo, che cioè quella linea dovesse essere comune alle due Società, riservandomi soltanto di sollevare, discutendo quest'articolo, la questione della direzione. Imperocchè a me pare, signori, che se comune deve essere la linea, indipendente dalle due Società dovrebbe esserne la direzione. Io credo questa un'argomentazione così logica, da far difficile a tutti di contrapporvi convincenti ragioni. Se vogliamo risalire alla origine della vertenza, la prima domanda che viene spontanea alla mente è questa: perchè la Milano-Chiasso ha dovuto essere considerata come linea comune alle due Società?

Inoltre, a chi consideri che vi sono due accessi al valico del Gottardo, non può non venire in capo questo concetto: che, cioè, sarebbe giusto assegnare uno di questi accessi al versante tirreno, e l'altro al versante adriatico della penisola.

Senonchè il fatto, come ho già detto alla Camera, ha provato che di queste due linee costruite allo scopo di dare accesso al Gottardo, una sola, quella di Milano-Chiasso, ha assorbito la più gran parte del traffico. L'ha assorbito, malgrado che le cure maggiori del Governo si siano invece rivolte alla Novara-Pino; e l'ha assorbito perchè la linea Milano-Chiasso, percorrendo un più lungo tratto sul territorio svizzero, può più largamente usufruire per le merci delle tariffe immensamente ribassate, che la ferrovia del Gottardo concede a quelle che viaggiano sulle sue reti. Questo è un fatto estrinseco, un fatto che non è in nostro potere di mutare, ed è un fatto che avrà come conseguenza per un lungo periodo di tempo, di far sì che la

linea Milano-Chiasso sia la vera linea d'accesso al passo del Gottardo.

Data questa condizione di cose, è evidente che la questione che noi agittiamo oggi è molto grave. È una questione non solamente d'interesse regionale, ma d'interesse generale del paese; è una questione la quale vuole essere risolta con un principio indiscutibile di equità e di giustizia, se vogliamo evitare che lasci dietro di sé strascichi deplorabili.

Io accettai, appunto per obbedire a questo sentimento, il concetto della comunanza di questa linea fra le due reti ferroviarie italiane; ma ora io mi rivolgo al Governo, e domando se la logica deduzione, se la conseguenza più evidente di questo principio non debba essere questa: che la direzione di questa linea non sia affidata né alla Società Mediterranea né a quella Adriatica. Io credo, o signori, che non si possa sfuggire a questo dilemma. O voi credete che la direzione di questa linea debba essere soltanto affidata a chi abbia rapporti con le due Società fra le quali sono divise le reti ferroviarie italiane, ed allora vi domando se unicamente per un criterio di sorte siate stati indotti ad affidare questa direzione alla Società Mediterranea piuttosto che alla Società Adriatica. Oppure voi credete che l'avere questa direzione dia modo d'esercitare un'influenza sullo svolgimento del traffico che a questa linea viene dal valico del Gottardo, ed allora io vi domando per quale ragione abbiate affidata questa direzione alla Società Mediterranea anziché a quella Adriatica.

Imperocchè, lo ripeto ancora una volta, per rispetto alla geografia, posto che la Novara-Pino è diretta al Mediterraneo, voi dovrete lasciare la linea Milano-Chiasso diretta all'Adriatico.

Ma io non faccio una proposta simile, perchè sono fermamente convinto che, nello svolgimento giornaliero del traffico sulla Milano-Chiasso, avrà un'influenza grande quella Società la quale ne avrà la direzione. Il Governo, con un articolo che è fatto bene, che è dettagliatissimo, tende a prevenire tutti i casi di contestazione, e di questi casi, ove sorgano, si riserva la decisione. Ma è però indiscutibile che la Società la quale ogni giorno, ogni ora determinerà il movimento dei treni, dirigerà l'andamento della vita ferroviaria su questa linea, avrà una larga influenza in tutto quel cumulo di piccole condizioni che formano una delle parti principali degli utili, e degli inconvenienti di un servizio ferroviario.

Io quindi credo che la mia proposta sia la deduzione più logica, l'applicazione più elementare

del principio che il Governo, nell'articolo 10 ha difeso, e che io pure ho difeso e difendo ancora con lui; ma credo anche che la mia proposta sia la sola che valga a tutelare in equa misura tutti gli interessi della penisola italiana.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Lugli.

Lugli. L'egregio mio amico il deputato Sanguinetti, nel suo 17° discorso (*Si ride*) intorno al disegno di legge che discutiamo, ha ritenuto che la linea, già dichiarata comune, Milano-Chiasso, debba appartenere alla Società Mediterranea, non appena che sarà costruito il tronco Lecco-Como. Egli anzi, a conforto di questa sua proposta, chiamava in aiuto l'avversario di ieri, l'onorevole Maurogònato, cercando di persuaderlo che, non appena questo tronco fosse costruito, tutte le provenienze della Venezia avrebbero dovuto preferirlo, e quindi poteva senza difficoltà consentire che il tronco Milano-Chiasso restasse interamente a disposizione della Società Mediterranea. Ma l'onorevole Sanguinetti non si è reso esattamente conto di due fatti.

Il primo, che la linea Lecco-Como non è una linea costruita con criteri d'interesse internazionale, poichè appartiene, se non vado errato, alla terza categoria.

La seconda è, che se è vero in parte il ragionamento dell'onorevole Sanguinetti per le provenienze dell'Alto-Veneto, le quali potranno servirsi della Bergamo-Lecco e Lecco-Como per accedere al Gottardo, non avverrà così delle altre provenienze che fanno capo a Bologna, e che certamente non potrebbero avere interesse, anzi avrebbero danno, andando per la linea Bergamo-Lecco, Lecco-Como; inquantochè dovrebbero percorrere linee che le allontanerebbero dal passo del Gottardo.

Così è che l'onorevole Sanguinetti, invece di rivolgersi, come ha fatto, esclusivamente all'onorevole Maurogònato, il quale più specialmente in questa questione rappresenta gli interessi dell'Alto-Veneto, poteva anche rivolgersi a qualche altro deputato non di quelle regioni. Se egli si fosse, per esempio, rivolto a me, io gli avrei detto: non posso appoggiare la vostra proposta, perchè sarebbe in contraddizione cogli interessi di una parte importante d'Italia.

Data dunque questa condizione di cose, la Camera deve respingere l'aggiunta dell'onorevole Sanguinetti come quella che tende a ferire interessi, che colle disposizioni dell'articolo 18, data la comunanza della linea Milano-Chiasso alle due reti, si è creduto di dovere tutelare. E io spero

anzi che l'onorevole Sanguinetti, persuaso di queste ragioni, per quello spirito di imparzialità che tutti gli riconoscono, si unirà a me per respingere la sua aggiunta. (*Si ride*)

Presidente. L'onorevole Baccarini ha presentato un emendamento, col quale propone di sostituire all'ultimo comma, aggiunto dalla Commissione, dello articolo 18, il seguente capoverso:

“ Un ispettore governativo vigilerà direttamente l'esercizio ed il traffico della linea Milano-Chiasso, con autorità di dare, nel modo che sarà stabilito dal regolamento, ordini agli agenti delle due Società per l'uniforme esecuzione di questo articolo del contratto. ”

L'onorevole Baccarini ha facoltà di svolgere la sua proposta.

Baccarini. La mia proposta, nella sostanza, è quella dell'onorevole Prinetti. Egli anzi propone qualche cosa di più, di creare sulla linea Milano-Chiasso l'esercizio di Stato. Ora io non so se fino a questo limite il Governo voglia andare.

In questo dubbio, propongo soltanto di sostituire al paragrafo ultimo, aggiunto all'articolo dalla Commissione, la locuzione che era già stata approvata dalla Commissione medesima, e che poi fu revocata perchè Governo e contraenti non la vollero accettare.

Io spero che adesso, per le raccomandazioni che vengono da diverse parti, ed anche da quelle che gli sono amiche, il Governo vorrà essere un po' più deferente alle nostre proposte. Il paragrafo che io propongo non ha altra differenza che questa: che nel mentre quello della Commissione lascia le cose come sono, e concede facoltà che non c'è nessun bisogno di concedere perchè già stabilite dal regolamento, mira a dare facoltà vere e concrete nell'interesse del commercio. Anche l'onorevole Prinetti, per esempio, dà l'autorità all'ispettore di risolvere *hic et nunc* le divergenze fra le due Società, caso per caso, a beneficio del commercio. Questa è la differenza fra la proposta attuale della Commissione, e quella che la Commissione stessa aveva accettato e che poi ha revocato.

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

Maurogò nato. Io voleva solamente rispondere all'onorevole Sanguinetti che mi spiace togliergli la speranza di vedere da me appoggiato il suo emendamento, come d'altronde egli s'inganna quando crede che io abbia parlato nell'interesse della sola Venezia. Io ammetto che quando fosse compiuta la linea Lecco-Como, Venezia arriverebbe al Gottardo con maggior sollecitudine e sicurezza.

Perciò io affretto col desiderio l'apertura di quella linea, come l'onorevole ministro mi ha già promesso, ed io non ho mai dubitato della sua grande lealtà. Quello che poi voleva dire si è, che la proposta degli onorevoli Berio e Sanguinetti non servirebbe a niente e non ci darebbe alcuna soddisfazione, perchè gl'inconvenienti da noi lamentati non cesserebbero. La ferrovia fermandosi a Como, potrebbe trovare colà i medesimi impedimenti a proseguire. Quei dieci chilometri sono le Termopoli di quella linea. Ciò fu notato anche dalla Commissione.

Del resto il suo emendamento mi pare improcedibile, perchè la Camera ha già deliberato in senso contrario, una volta deciso che tutta la linea Milano-Chiasso sia comune alle due reti. E poi, perchè fu pure deciso che il contratto deva durare per 20 anni, è certo che per 20 anni non si potrebbe fare ciò che domanda l'onorevole Sanguinetti, cioè accordare alla Mediterranea la linea Milano-Chiasso appena fosse aperta la linea Lecco-Como.

Presidente. Oltre le proposte, di cui già diedi comunicazione alla Camera, c'è una proposta aggiuntiva dell'onorevole Nervo, del tenore seguente:

“ Il Governo prenderà con la Società esercente della linea del Gottardo gli opportuni concerti per ottenere che le merci provenienti dalla linea stessa in Italia vengano distribuite sulle linee Bellinzona-Chiasso e Bellinzona-Pino nel senso della loro destinazione sia verso Milano, sia verso Genova e Torino per Novara. ”

L'onorevole Nervo ha facoltà di parlare.

Nervo. In seguito all'aver la Camera approvato che la linea Chiasso-Milano sia esercitata in comune dalle due Società, ne venne la conseguenza che la Società della rete Mediterranea avrà anche l'esercizio della linea fino a Bellinzona.

Ora è evidente che il traffico proveniente dal Gottardo in Italia, non ha una sola direzione verso la parte inferiore dell'Alta Italia, ma che una parte del traffico medesimo è diretto alle provincie subalpine da Pino a Novara verso Torino, verso Alessandria. Quindi è che, se la Società Mediterranea non distribuirà equamente il traffico sopra le sue linee, verrà grandemente pregiudicata la condizione economica di quelle provincie.

Amesso che tutto il traffico che proviene dal Gottardo non è tutto diretto verso l'Italia inferiore, nè tutto verso Genova, ma che una parte è diretto alle provincie subalpine, e che se la linea Cuneo-Ventimiglia esistesse, questa parte di traffico già valicherebbe le Alpi e andrebbe a Ventimiglia, a San Remo e nella Provenza, con molto

vantaggio delle provincie stesse; ammesso questo, dico, si deve fino da ora provvedere acchè la distribuzione di questo traffico sia fatta in modo da non pregiudicare le condizioni economiche delle provincie alle quali alludo.

Quindi io credo che questo concetto debba essere bene precisato in una disposizione del contratto.

La linea Novara-Pino, se non erro, costa più di 10 milioni, e bisogna che anch'essa sia alimentata dal traffico. Io ebbi occasione di passare un anno fa per Bellinzona, e seppi che si era provveduto in modo che quasi nessun passeggero e nessuna merce passasse per la linea stessa.

E io credo, onorevoli colleghi, che quando si fanno tante spese per avere le linee di accesso al Gottardo, occorra anche provvedere affinché la distribuzione del traffico sia fatta in modo equo e senza pregiudizio di alcuna di queste linee.

Io spero che questa mia proposta sarà favorevolmente accolta dal ministro dei lavori pubblici e dalla Commissione.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Cavalli per una dichiarazione.

Cavalli. Ho chiesto di parlare per una semplice dichiarazione. Avendo firmato la proposta dell'onorevole Maurogò nato che modificava l'articolo 18, e vedendola da lui cambiata invece in un ordine del giorno, avendo ragione a dubitare che gli ordini del giorno, massime in presenza di un contratto, potrebbero non avere la necessaria efficacia; vista e udita la proposta dell'onorevole Prinetti, che mi pare più equa, come quella che non attribuisce, nè alla Società Mediterranea, nè a quella Adriatica l'esercizio della linea Milano-Chiasso, io mi unisco alla proposta dell'onorevole Prinetti. Se la linea Milano-Chiasso ha un interesse, e se questo interesse deve essere equilibrato fra le due Società, nessun altro meglio che il Governo può, esercitandola, mantenere questo equilibrio.

Questa è la dichiarazione, che volevo fare.

Maurogò nato. Chiedo di parlare per un fatto personale.

Presidente. Onorevole Maurogò nato, non c'è fatto personale.

Maurogò nato. L'onorevole Cavalli ha detto che ho ritirato la mia proposta, e ciò non sussiste.

Presidente. No, onorevole Maurogò nato, ha detto che l'ha modificata, l'ha trasformata in un ordine del giorno.

Maurogò nato. Se mi permette, dico all'onorevole Cavalli le ragioni per cui l'ho trasformata.

Presidente. Io le do facoltà di parlare, poichè

Ella è nel suo diritto, non essendo chiusa la discussione, ma non per fatto personale.

Maurogò nato. Come vuole. A me preme di notare che trattandosi di contratti bilaterali, la Camera non può da sola cambiare i patti stipulati. In omaggio ai giusti suggerimenti dati dall'onorevole nostro presidente al principio della discussione di questa legge, ho creduto che fosse, come è infatti, più corretto invitare l'onorevole ministro ad aprire trattative per modificare il contratto nel senso che io aveva proposto.

Il mio ordine del giorno è precisamente identico alla mia prima proposta; non si tratta che di questione di semplice forma. Ed anzi ho soggiunto che bisognerebbe naturalmente sospendere l'articolo 18, perchè l'onorevole ministro ci possa render conto dell'esito di queste trattative, dopo di che la Camera avrebbe deliberato sull'articolo medesimo.

Il mio ordine del giorno in questo caso speciale dovrebbe avere pienamente, e in ogni modo, il suo effetto, perchè il Ministero, se vuole che l'articolo 18 si voti, deve prima partecipare alla Camera l'esito delle sue pratiche. Ciò che io feci adunque è perfettamente regolare, e l'onorevole Cavalli non ha motivo di fare alcuna osservazione.

Presidente. Se vi fossero deputati che non avessero ancora votato li pregherei di recare la loro scheda nell'urna, perchè non accada che la Camera non si trovi in numero.

Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore, per esprimere il parere della Commissione.

Barazzuoli, relatore. La molteplicità e la contraddittorietà delle diverse proposte intorno alla linea Milano-Chiasso, ha fatto sempre più persuasa la Giunta di essere nel giusto e nel vero, e che la soluzione proposta da essa concilia nel miglior modo possibile gli interessi in conflitto tra loro, delle due Società Mediterranea e Adriatica.

La questione della comunione della linea è oramai risolta col voto della Camera in una delle tornate passate.

Due sole questioni rimangono quindi ad esaminarsi e risolversi: a chi affidare la direzione dell'esercizio? Come regolare l'intervento del Governo, nel caso di possibili conflitti fra le Società coesercenti della linea Milano-Chiasso?

La Giunta persiste nel ritenere che la direzione debba essere affidata alla Mediterranea, sia perchè è maggiore la somma degli interessi e dei traffici di questa al paragone della Adriatica, sia perchè la città di Milano... (*Conversioni.*)

Voci. Non si ode nulla! Forte!

Presidente. Facciano silenzio, se vogliono udire l'oratore.

Barazzuoli, relatore. ... sarà probabilmente destinata a sede della direzione centrale della Mediterranea. E sarebbe assurdo che una linea di questa importanza, che fa capo alla città dove la Mediterranea ha la sua sede principale, spettasse alla Società Adriatica che ha altrove la sua residenza.

È stato proposto un temperamento: il temperamento che la direzione dell'esercizio non sia data né alla Adriatica, né alla Mediterranea, ma sia invece affidata ad un delegato governativo.

La proposta dell'onorevole Prinetti mi pare invero che contrasti direttamente con l'ultima deliberazione presa dalla Camera in proposito; per la quale deliberazione si riconosceva il condominio della linea nelle due Società.

Sarebbe strano che un terzo dovesse far esso da padrone, spossessando i due condomini.

L'onorevole Prinetti osservò inoltre che in questo modo noi veniamo a costituire un esercizio di Stato limitato ad una linea. Ma vale la pena di far questo per evitare certi temuti inconvenienti, i quali saranno molto minori di quello che si crede? (*Conversazioni*)

Presidente. Ma facciano silenzio. Come è possibile che si vada innanzi nella discussione in questo modo?

Barazzuoli, relatore. Noi abbiamo molti esempi di convivenza di Società sotto lo stesso tetto. Basterebbe ricordare le stazioni di Pisa e di Bologna nelle quali coconvengono linee di due Società diverse, e nelle quali una sola delle Società ha la direzione dello esercizio; eppure tutto procede regolarmente.

È da considerare inoltre che, essendo in costruzione la linea Lecco-Como, quando essa sia giunta a compimento, le occasioni di attrito tra le due Società verranno quasi a sparire, imperocché l'Adriatica avrà interesse d'andare verso il Gottardo piuttosto per la linea Bergamo-Lecco-Como, di quello che per la più lunga, Bergamo-Milano-Como.

Quindi la Commissione non potrebbe accettare la proposta Prinetti, siccome quella che ripristina l'esercizio di Stato; come non potrebbe accettare l'ordine del giorno dell'onorevole Maurogònato, pel quale si darebbe alla Società che ha minore somma d'interessi, la prevalenza che spetta a chi ha la maggiore quantità di traffici, di rapporti e d'interessi nella linea cointeressata. Molto meno poi potrebbe la Commissione accettare la proposta d'una direzione comune delle due Società, im-

perocché o dirige uno solo, o si ha la confusione e l'anarchia. E del pari la Commissione non può accettare la proposta dell'onorevole Sanguinetti di risolvere la questione della linea Milano-Chiasso a favore della Mediterranea, quando si verificano certi determinati eventi, che sia cioè costruita la linea Lecco-Como; imperocché ciò che è comune, non è in facoltà di un terzo di fare che cessi di essere tale, ed anche con tale costruzione rimarrebbe sempre comune il tronco Como-Chiasso. Questo per ciò che concerne la direzione dell'esercizio; rispetto al quale la Commissione persiste, lo ripeto, nel ritenere che la miglior soluzione sia quella proposta dal Governo, ed accettata dalla Commissione. Per ciò poi che concerne l'intervento del Governo nelle possibili controversie e nei possibili attriti tra le due Società, nella linea Milano-Chiasso, la Commissione crede che l'aggiunta fatta da essa all'articolo ministeriale, soddisfi al bisogno di un intervento moderatore, e all'occorrenza vigoroso del Governo.

L'onorevole Baccarini ha risuscitata una proposta, che, in Giunta, ebbe per un momento accoglienza. Se non che, la proposta della Commissione serve allo stesso intento, con diversa forma, ma col medesimo scopo e col medesimo spirito. Ed invero, per qual motivo la Commissione, alla sua primitiva proposta, sostituì l'attuale paragrafo? Perché non si volle, innanzi tempo, pregiudicare la questione relativa ai limiti dei poteri da conferirsi al delegato governativo. La Commissione fu assicurata dal Governo che, con opportuno regolamento, sarebbero state e date al delegato od ispettore governativo quelle facoltà, che fossero necessarie, acciò l'esercizio comune della linea Milano-Chiasso procedesse senza inconvenienti e con l'osservanza dei rispettivi diritti da ambedue le parti.

Infatti il paragrafo aggiunto suona così:

“ Un ispettore governativo vigilerà direttamente l'esercizio della linea Milano-Chiasso, con le norme che saranno stabilite per regolamento. ”

Quindi il regolamento stabilirà e determinerà i poteri da affidarsi all'ispettore governativo.

Nè d'altra parte la proposta risuscitata dall'onorevole Baccarini modifica questa condizione di cose, dal momento in cui si dice che gli ordini che può dare il delegato governativo saranno stabiliti con regolamento; quindi il regolamento bisogna che ci sia in ogni modo; e allora fra la proposta Baccarini e quella della Commissione accettata dalle altre parti contraenti, val meglio attenersi a quest'ultima, per non rimettere in

controversia ciò che fra le parti è convenuto sia nella sostanza, sia nella forma.

Per queste considerazioni, la Commissione tiene fermo in ogni sua parte l'articolo qual'è stato proposto, e che fu soggetto di studi e di esame accuratissimo; e non può accogliere nè gli emendamenti, nè le proposte sia sospensive sia aggiuntive che furono fatte dalle diverse parti della Camera. (*Bene!*)

Presidente. L'onorevole ministro ha facoltà di parlare.

Genala, ministro dei lavori pubblici. Non credeva che in occasione dell'articolo 18 risorgesse di nuovo la questione della Milano-Chiasso e si delineasse proprio come già l'abbiamo veduta spiegarsi nella discussione della tabella 4. Ma la questione è proprio risorta e con essa così da parte dei fautori della Mediterranea come da parte dei fautori dell'Adriatica, sono risorte le antiche proposte, per guisa da togliere quasi valore al voto già dato dalla Camera.

Anzi, una di queste proposte, quella degli onorevoli Berio e Sanguinetti, ha contro di sé come pregiudiziale il voto della Camera che ha dichiarato per tutta la durata del contratto comune ad entrambe le reti la linea Milano-Chiasso.

Sanguinetti. Fu fatta una riserva.

Genala, ministro dei lavori pubblici. Non fu fatta nessuna riserva a quel voto intorno alla comunanza della linea, ma soltanto intorno ai modi con cui regolare questa comunanza, perchè appunto i modi di regolarla non erano indicati nella tabella 4, bensì stabiliti nell'articolo 18 del contratto che ora si discute.

Ed intorno al valore di questo articolo 18, hanno, a parer mio, preso abbaglio gli onorevoli oratori che ne hanno discorso, e segnatamente gli onorevoli Maurogò nato e Sanguinetti.

Il primo è preoccupato da un grave timore: crede che malgrado tutte le prescrizioni dell'articolo 18 l'essere affidata la direzione di questa linea alla Società Mediterranea riduca quasi al nulla gli effetti della comunanza; e mi rammenta una risposta che gli diedi or sono molti mesi, la quale implicava la promessa che la linea Milano-Chiasso sarebbe stata interamente comune ad entrambe le reti. Come può chiamarsi interamente comune, egli domanda, se la direzione di quella strada è data alla Mediterranea?

Per giudicare convenientemente di questioni di questa natura, è necessario, signori, avere innanzi tutte sott'occhio le disposizioni dell'articolo 18 del contratto. A me sembra che molti degli oratori non abbiano fatto attenzione a ciò che ivi

è apertamente ed esplicitamente stabilito. Vediamo in che cosa consiste la comunanza della linea. Innanzi tutto le spese, le entrate, i prodotti di questa linea appartengono all'una e all'altra Società, metà per ciascuna; e questo appunto dichiara l'articolo 18: una metà si accollerà alla Mediterranea, una metà all'Adriatica. — I treni poi sono regolati dal comma secondo:

“ Le due Società avranno eguale facoltà di far percorrere sulla linea Milano-Chiasso i propri treni rispettivi, da e per le linee, avute in esercizio dal Governo, che si innestano alla linea Mediterranea. ”

Dunque l'Adriatica non ha bisogno di dipendere mai dal beneplacito della Mediterranea, avendo tra gli altri diritti di comunanza anche quello di far continuare i suoi treni nella linea comune sia che vengano da Milano, sia che vengano da Seregno, o da Como.

“ Gli orari dei treni viaggiatori, in coincidenza coi treni della linea del Gottardo, saranno regolati in modo da tutelare in giusta misura gli interessi delle due Società. In caso di disaccordo fra le Società stesse, deciderà il Governo, al quale le due Società sottoporranno i propri progetti di orario colle relative osservazioni. ”

Vedete adunque da queste disposizioni che le proposte devono essere fatte di accordo, e, se l'accordo non si può conseguire, il Governo decide da arbitro le questioni.

“ Oltre le tariffe generali e speciali degli allegati D ed E, saranno estese alla linea Milano-Chiasso le tariffe locali, che di comune accordo fra le due Società venissero proposte al Governo e da questo approvate. ”

Avremo dunque anche le tariffe comuni ed in caso di disaccordo anche qui la decisione spetta al Governo.

Inoltre: “ Le tariffe speciali che fossero adottate per una delle due reti saranno di diritto applicate anche ai trasporti in servizio interno ed internazionale sulla linea Milano-Chiasso. ”

E questo perchè la parità delle tariffe nel riparto dei treni, così dei viaggiatori, come delle merci, sia perfettamente conservata.

Segue quindi una serie di prescrizioni per regolare la spedizione e la consegna delle merci.

“ Le merci provenienti a Chiasso dalla linea del Gottardo, e dirette a Milano od oltre, saranno senza distinzione di destinazione trasportate a Milano e consegnate al destinatario locale od a

quella delle due Società nella cui rete si trova la stazione di destinazione, e se questa fosse stazione comune alle due reti, il trasporto sarà fatto per la via più economica per lo speditore, tranne che egli abbia indicata una via diversa. »

Ed allora è la volontà dello speditore che sceglie una linea diversa da quella prescritta dall'articolo 18.

« Le merci provenienti a Milano dalle varie linee delle due reti che vi fanno capo e dirette alle stazioni della linea Milano-Chiasso, non che quelle dirette a Chiasso od oltre, saranno avviate collo stesso ordine di precedenza con cui sono arrivate... »

Vede, onorevole Maurogò nato, che non è possibile quello che Ella teme, poichè dice che le merci: « saranno spedite collo stesso ordine di precedenza con cui sono arrivate, senza distinzione di provenienza e con parità di trattamento delle merci originarie di Milano, osservati i termini stabiliti per la resa delle merci a destinazione, come se le linee appartenessero alla stessa Amministrazione.

« Le merci provenienti a Chiasso dalla linea del Gottardo, e dirette alle linee date dal Governo in esercizio ad una delle due Società e che si diramano dalla Chiasso-Milano, saranno rilasciate nelle rispettive stazioni di biforcazione alla Società nella cui rete si trova la stazione destinataria. »

Ed ecco come è stato provveduto, almeno per la massima parte, anche al desiderio espresso dall'onorevole Nervo:

« Le merci provenienti a Chiasso dalla linea del Gottardo, o dirette alle linee date dal Governo in esercizio ad una delle due Società e che si diramano dalla Chiasso-Milano, saranno rilasciate nelle rispettive stazioni di biforcazione alla Società nella cui rete si trova la stazione destinataria.

« Le merci infine provenienti da linee avute in esercizio, come sopra, che fanno capo a stazioni della linea Milano-Chiasso, e dirette a stazioni della linea stessa, a Chiasso od oltre, saranno inviate colla maggiore sollecitudine e con lo stesso ordine di precedenza con cui sono arrivate alle rispettive stazioni di biforcazione e con parità di trattamento delle merci di origine locale, osservati sempre i termini di resa che sopra. »

Ma l'onorevole Maurogò nato dice: stanno bene tutte queste prescrizioni, quando siano osservate.

E potrà forse anche darsi qualche volta che

non siano osservate; ma se l'esperienza dimostrerà la necessità di altre prescrizioni di simile natura, noi abbiamo già nel contratto stabilito con l'articolo 8, che una Commissione, composta d'arbitri dell'una e dell'altra parte e con tre arbitri del Governo, possa introdurre quelle ulteriori norme che fossero riconosciute necessarie affinchè l'esercizio di questa linea comune non vada a detrimento nè dell'una nè dell'altra parte, e che quando le Società non si trovassero d'accordo, la decisione delle controversie competeva a questa Commissione arbitrale. Ma ci sono inoltre altre maniere di sindacato.

L'articolo 18 le prescrive molto chiaramente.

« Convenzioni speciali fra le due Società esercenti delle reti Mediterranea ed Adriatica regoleranno l'uso proprio del materiale ed il servizio delle stazioni comuni, la cui direzione spetterà alla Società Mediterranea, salvo il diritto alla Società della rete Adriatica di tenere nelle suddette stazioni uno o più delegati pel riscontro delle operazioni fatte nello interesse comune. »

Dunque non solamente sono state prescritte le opportune norme, ma si è pure provveduto alla loro esecuzione, e la Società Adriatica, come quella che non ha la direzione, ha il diritto di tenere appositi suoi delegati in tutte le stazioni della linea Milano-Chiasso per vigilare che tutte le predette norme siano puntualmente eseguite.

« La Società della rete Adriatica avrà pure il diritto di riscontrare negli uffici di ragioneria della rete Mediterranea i prodotti e le spese della linea comune. »

Ecco un altro diritto grandissimo che è riservato alla Adriatica; il quale ha anche l'effetto pratico e finanziario delle altre clausole dianzi lette. E inoltre:

« Ciascuna delle due Società avrà diritto di fare sulla predetta linea i trasporti in servizio richiesti dai bisogni dell'esercizio della propria rete, al prezzo di due centesimi per tonnellata-chilometro da portarsi in diminuzione della spesa di esercizio della linea stessa. »

Vede dunque la Camera che questa comunanza non solamente trova effetto efficace, ma è stata davvero spinta fino al più estremo limite.

L'onorevole Maurogò nato vorrebbe ancora che la direzione della Milano-Chiasso venisse cumulativamente esercitata dalle due Società.

Ma come è possibile che la direzione di una stessa linea venga affidata contemporaneamente

a due diverse amministrazioni? Non è questo il solo tronco comune alle due reti; e la comunanza è un fatto che accade non solamente in Italia, ma in tutto il mondo. Non c'è paese che abbia tutte le strade ferrate esercitate da un ente solo; e di stazioni e tronchi comuni, l'Inghilterra, per esempio, ne ha a profusione.

Ebbene, che cosa si fa in tutte queste stazioni comuni?

Si stabiliscono le norme da osservarsi a tutela dei diritti dei comproprietari; ma poi la direzione viene affidata ad una persona sola; altrimenti nascerebbe una gran confusione. Per esempio una valanga intercetta la strada, o avviene qualche altro inconveniente; chi sa dove anderebbero a finire i treni, e come e quando si provvederebbe agli infortuni con due direzioni invece di una? Quando, come la Camera vede, si sono stabilite tutte le norme necessarie a regolare la comunanza della linea; quando con altre disposizioni sarà regolato il servizio delle stazioni dei tronchi comuni; quando, ove queste disposizioni non bastino, c'è il Governo il quale sorveglia la linea con un ispettore per assicurarsi che ogni patto del contratto sia eseguito, io non so veramente qual fondamento abbiano i dubbi dell'onorevole Maurogò nato. Non è questo, ripeto, un far risorgere sotto un'altra forma quella questione che la Camera ha già decisa, col suo voto di alcuni giorni or sono?

L'onorevole Prinetti ha creduto di risolvere la questione in un altro modo; non affidando, cioè, la direzione a due od a più persone, scelte dalle Società, ma ad un delegato del Governo. L'ispettore governativo diventerebbe il direttore di questa strada.

Ma comprenderà l'onorevole Prinetti che questo suo emendamento è assolutamente inaccettabile e aggiungerò anche che ha contro di sé la pregiudiziale, perchè, essendo la linea comune, evidentemente deve essere esercitata dalle Società, e non dallo Stato. Del resto non può esercitare bene una linea, chi non ha tutta intera la responsabilità del servizio. Questo direttore nominato dal Governo disporrebbe di un personale, che non dipende dal Governo; darebbe ordini di spese, che il Governo non pagherebbe; e questi patti non sarebbero certo accettati dalle Società, le quali non potrebbero ammettere che l'esercizio di questa linea, appunto perchè linea importante, fosse fatto da un terzo.

La proposta dell'onorevole Prinetti condurrebbe a questa conseguenza: la linea Milano-Chiasso si dovrebbe stralciare dalle due reti, e farne un

esercizio a sé. Così la comprenderei; ma che il delegato ordini spese e le Società paghino; che le Società abbiano tutta la responsabilità del personale, e che questo personale sia agli ordini di un delegato governativo, confesso che mi pare un concetto che urta contro tutte le norme di amministrazione.

Spero quindi che l'onorevole Prinetti non vorrà insistere nella sua proposta, tanto più che riflettendoci si persuaderà che la comunanza della linea Milano-Chiasso è stata circondata da tante guarentigie e così accuratamente tutelata contro ogni eventuale soverchieria di una Società a danno dell'altra da rendere assolutamente impossibile ogni abuso.

Permetta la Camera che in poche parole io le presenti un riassunto di queste guarentigie.

Abbiamo le norme stabilite coll'attuale legge; abbiamo le norme da stabilire nel regolamento; abbiamo il Governo che decide in caso di disaccordo; abbiamo l'interesse della Società Adriatica di non vedere deviato artificialmente il traffico per opera della Mediterranea; abbiamo l'interesse della Mediterranea di non vederlo deviato dall'Adriatica, così che una Società che controlla e sindaca l'altra; abbiamo di più anche l'interesse degli speditori e dei destinatari, che la merce percorra la strada da essi desiderata e prescelta.

Com'è egli possibile che tutto questo non basti? Eppoi c'è tutta la sorveglianza governativa per cui si stabilisce un apposito ispettore che non ha altra attribuzione fuorchè quella di sorvegliare l'andamento della linea. Credo che tutte queste norme e quelle altre che si potranno escogitare ove queste non bastassero siano tali che debbano tranquillare l'animo degli onorevoli deputati compreso anche quello dell'onorevole Maurogò nato.

Io capisco ch'egli abbia parlato nell'interesse del suo paese dove fu data un'importanza esagerata a questa questione anche prima di conoscerne i termini e quando si credeva che la Bergamo-Seregno e la Bergamo-Lecco-Como fossero date alla Mediterranea. Capisco che allorquando non erano note nè le condizioni dell'esercizio nè la vera divisione delle reti potessero nascere dubbi come quelli che egli ha espresso, ma questi dubbi debbono oramai scomparire dall'animo di lui e di tutti gli altri deputati.

L'onorevole Nervo ha fatto una proposta alla quale implicitamente mi pare di avere già risposto. Egli ha poi anche non so se fatta la proposta od espresso il desiderio che venissero sospesi tre comma di quest'articolo attinenti alle tariffe.

Ma mi pare che non vale la pena di sospenderli perchè qui non si decide nulla delle tariffe in genere: quella è una questione riservata. Quà si dice soltanto che le tariffe generali e speciali ecc. che valessero per una Società valgono anche per l'altra.

Nervo. Se permette onorevole ministro... mentre ora l'approveremmo per legge.

Genala, ministro dei lavori pubblici. Non è pregiudicata la questione. Ad ogni modo credo che anche approvando questa non s'intenda pregiudicata; dove il voto della Camera modificasse il sistema delle tariffe.

Presidente Questo l'ho già dichiarato io all'onorevole Nervo: è cosa che appartiene a me.

Genala, ministro dei lavori pubblici. (*All'onorevole Baccarini*) Non ha più ragione di essere dopo questo approvato dalla Commissione ed accettato dal Ministero. Io quindi rivolgo viva preghiera agli onorevoli Maurogò nato, Prinetti, Sanguinetti, Nervo e Baccarini, di voler ritirare i loro emendamenti e le loro proposte sospensive. La questione è ormai matura; non c'è nulla da sospendere. I provvedimenti che sono qui contenuti e gli altri che si possono aggiungere sono piuttosto esuberanti che insufficienti. Quindi io credo che l'esperienza darà piena ragione al Governo e tranquillerà interamente l'animo degli onorevoli proponenti.

Voci. Ai voti! ai voti!

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

(*È appoggiata.*)

Essendo appoggiata la pongo a partito.

(*È approvata.*)

Avverta bene la Camera che, rispettando sempre il principio già votato, che cioè, la linea Milano-Chiasso sia comune alle due reti Mediterranea e Adriatica, gli onorevoli Sanguinetti, Berio e Priario avevano all'articolo 18 proposto la seguente aggiunta:

“ Quando sarà aperta all'esercizio la linea attualmente in costruzione Lecco-Como, la linea Milano-Chiasso sarà esclusivamente assegnata alla rete Mediterranea. ”

L'onorevole Maurogò nato ed altri deputati, ispirandosi in parte ad un concetto opposto, avevano presentata una modificazione all'articolo 18, per effetto della quale la direzione della linea Milano-Chiasso dovrebbe essere affidata alla rete Adriatica. È vero?

Maurogò nato. Oppure comune.

Presidente. Questa proposta di modificazione all'articolo l'onorevole Maurogò nato l'ha trasfusa in un ordine del giorno che è il seguente: “ La Camera invita il Ministero ad aprire trattative con le due Società per modificare l'articolo 18 nel senso, che la direzione della linea comune Milano-Chiasso spetti alla Società Adriatica, od almeno che la direzione stessa sia comune alle due Società; in base ad un regolamento che sarà approvato dal Ministero, il quale deciderà inappellabilmente sulle questioni che potessero insorgere nella sua applicazione. ”

L'onorevole Prinetti, ispirandosi ad un sentimento di conciliazione, propone che si modifichi il secondo comma dell'articolo 18 in questo senso: che dove è detto: sotto la direzione della Società esercente della rete Mediterranea, si dica invece: sotto la direzione di un commissario governativo.

L'onorevole Baccarini poi, ispirandosi ad un medesimo concetto, propone che all'ultimo paragrafo dell'articolo 18 della Commissione, sia sostituito il paragrafo da lui proposto:

“ Un ispettore governativo vigilerà direttamente l'esercizio ed il traffico della linea Milano-Chiasso, con autorità di dare, nel modo che sarà stabilito dal regolamento, ordini agli agenti delle due Società per l'uniforme esecuzione di questo articolo del contratto. ”

Viene poi la proposta aggiuntiva dell'onorevole Nervo, che è così concepita:

“ Il sottoscritto propone la seguente aggiunta all'articolo 18: Il Governo prenderà con la Società esercente la linea del Gottardo gli opportuni concerti, per ottenere che le merci provenienti dalla linea stessa in Italia vengano distribuite sulle linee Bellinzona-Chiasso e Bellinzona-Pino, nel senso della loro destinazione sia verso Milano sia verso Genova e Torino per Novara. ”

L'onorevole Nervo aveva inoltre proposto la sospensiva del comma che si riferiva alle tariffe, ma io l'ho pregato di desistere.

Nervo. Ritiro la sospensiva e prendo atto di ciò che diceva l'onorevole presidente.

Presidente. Queste sono le diverse proposte che sono state presentate.

Debbo ancora soggiungere che l'onorevole Torrigiani ha presentato l'ordine del giorno puro e semplice su tutte le proposte, il quale, ove fosse approvato, avrà per effetto di cancellare tutte le proposte di modificazione e di lasciare l'articolo com'è formulato.

L'onorevole presidente del Consiglio ha facoltà di parlare.

Depretis, presidente del Consiglio. Dirò due brevissime parole.

La questione dell'assegnazione della linea Milano-Chiasso alle due reti fu argomento di trattative lunghe e difficilissime, e la soluzione che fu presentata ed approvata, è, a giudizio del Governo, tutto quel più che il Governo stesso ha potuto ottenere nell'interesse del paese.

Io non dirò le mie opinioni particolari, che sono abbastanza conosciute, su questa questione. Per me gli accessi del Gottardo sono un interesse prevalente, superiore a tutti gli altri, l'interesse cioè del nostro commercio marittimo; le altre considerazioni vanno in seconda linea. Sarà un'opinione erronea, ma, secondo me, con la comunione della linea Milano-Chiasso resa comune alle due reti si è data soddisfazione a tutte le esigenze delle varie parti d'Italia.

Ora si propongono variazioni a questo articolo, e l'onorevole Maurogò nato invita il Governo ad aprire trattative per ottenere una modificazione.

Perchè il Governo possa accettare anche solo l'invito di aprire trattative, ha bisogno di due cose: prima di tutto bisogna che sia persuaso che il concetto di chi ha presentato questa mozione sia in sè buono ed accettabile dal Governo.

Ora io dichiaro francamente che il Governo non ha questa convinzione e che anzi crede pessima questa proposta.

Perchè in verità una comunione fatta in qualunque modo, e così che ci siano due padroni, rappresentati da uno o più direttori, non potrebbe avere buoni effetti, e l'onorevole Maurogò nato conosce l'adagio: *Societas mater litium*.

C'è poi già la difficoltà, e l'articolo della convenzione lo dimostra, di regolare questo servizio, e di mettervi tante precise disposizioni perchè proceda bene; e a questo si è provveduto largamente.

Fare di più, non sarebbe che complicar l'esercizio e renderlo più difficile, e forse anche impossibile.

Ci vuole poi almeno un filo di speranza di riuscire nell'intento che si propone l'onorevole Maurogò nato.

Ora questo filo di speranza il Governo non l'ha. Per conseguenza io prego vivamente i proponenti le modificazioni di ritrarle, e prego la Camera di non accettare nessuna di queste proposte, le quali sarebbero, lo dichiaro francamente, pericolose, e d'altra parte non avrebbero una ragione sufficiente, perchè non c'è un inte-

resse che non sia garantito. In caso diverso dichiaro che il Governo dovrebbe riservarsi la sua libertà d'azione.

Nervo. Mi permetta, onorevole presidente: siccome vedo minacciata la riuscita della mia proposta, la ritiro, e ne farò oggetto di una proposta per un articolo successivo.

Presidente. Va bene; per ora la ritira; la ripresenterà poi quando vorrà.

Rimangono ora le proposte degli onorevoli Pri-
netti e Baccarini, l'ordine del giorno dell'onorevole Maurogò nato, e l'ordine del giorno puro e semplice dell'onorevole Torrigiani.

Verremo dunque ai voti sopra l'ordine del giorno puro e semplice, coll'avvertenza, che ove questo fosse accettato, s'intenderanno respinte tutte le altre proposte di modificazioni, e approvato l'articolo 18 qual'è.

Sanguinetti. Anche la parte che riguarda le tariffe?

Presidente. Tutto quello che riguarda le tariffe, e i comma 4 e 5 rimangono impregiudicati.

L'onorevole Nervo aveva fatta una proposta sospensiva, ma l'ha ritirata, perchè qui non si tratta che di una dichiarazione di principio, la quale non pregiudica per nulla la questione delle tariffe.

Pongo dunque a partito l'ordine del giorno puro e semplice dell'onorevole Torrigiani.

(È approvato.)

Resta così approvato l'articolo 18 come stà.

Discussione intorno all'ordine del giorno.

Presidente. Dichiaro chiusa la votazione.

Propongo alla Camera che domattina voglia tener seduta per condurre a compimento la discussione sulla riforma della leva marittima.

(Molti deputati scendono nell'emiciclo.)

Abbiano un po' di pazienza! Anch'io sto seduto qui dalle due.

Cibrario. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Cibrario. Vorrei pregare l'onorevole presidente e la Camera di trovar modo d'inserire nell'ordine del giorno di una delle sedute mattutine quelle molteplici aggregazioni territoriali che sono ai numeri 19, 20, 21, 24, 26, 38 dell'ordine del giorno.

Presidente. Onorevole Cibrario, questa proposta, la fa per conto altrui o per conto suo?

Cibrario. Per conto mio: perchè si tratta di una misura di massima.

È un insieme di argomenti molto gravi, che stanno nel purgatorio da parecchi mesi; è meglio liberarli da questo purgatorio, valendoci di una seduta mattutina.

Presidente. Non aggraviamo il lavoro. La Camera può deliberare di tenere una seduta domattina, ma non ha deliberato ancora di tenerne altre in seguito. Qual'è la proposta che Ella fa?

Cibrario. Dietro l'osservazione dell'onorevole presidente, faccio la proposta speciale per il disegno di legge che mi sta più a cuore, ed è quello segnato al numero 20: "Aggregazione del comune di Palazzo Canavese al mandamento d'Ivrea.

Indelli e Ruspoli chiedono di parlare.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Indelli.

Indelli. Prego l'onorevole presidente d'inscrivere nell'ordine del giorno della tornata mattutina di domani il disegno di legge numero 33: "Aggregazione al mandamento di Cori dei comuni di Norma e Roccamassima."

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Ruspoli.

Ruspoli. Mi sarei associato ben volentieri alla prima proposta, quando avesse avuto per iscopo di far discutere tutti questi disegni di legge della stessa natura; ma non capisco perchè un disegno debba aspettare e l'altro essere soddisfatto.

Si tratta di disegni di legge poi quali basta la semplice lettura; essi verranno approvati senza che le Commissioni abbiano neppur l'incomodo di prendere il loro posto.

Io quindi riassumo e riprendo la proposta prima Cibrario, onde si mettano all'ordine del giorno delle sedute mattinali tutti questi progetti di legge che riguardano cambiamenti di circoscrizioni.

Presidente. Facciano questa proposta complessiva e me la mandino per iscritto; poi il Governo esprimerà il suo avviso.

Ruspoli Emanuele. Spero che il Governo non si opporrà.

Presidente. Per ora io non ho proposte.

Cibrario. Dichiaro che io mi associo alla proposta dell'onorevole Ruspoli.

Presidente. La Camera delibererà domani. Se non ho una proposta per iscritto, non posso metterla a partito.

L'onorevole Indelli che cosa propone?

Bonacci. Chiedo di parlare.

Indelli. Io, ripeto, proporrei che si discutesse il disegno di legge segnato al n. 33 dell'ordine del giorno per aggregazione al mandamento di Cori dei comuni di Norma e Roccamassima.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Bonacci.

Bonacci. Ho domandato di parlare per far rilevare come nei primi due giorni della ripresa dei nostri lavori, in novembre, si trovava inscritta all'ordine del giorno, al n° 3, una mia risoluzione, che fu la conclusione di un'interpellanza che ebbi l'onore di fare all'onorevole presidente del Consiglio circa alla riforma della legge comunale e provinciale. Non so a chi potesse dar noia codesta modesta proposta la quale, per deliberazione stessa della Camera, invertendosi l'ordine del giorno, fu posta immediatamente dopo il disegno di legge per l'esercizio ferroviario. Non so per qual fatto sia avvenuta la cancellazione di questa mozione dall'ordine del giorno.

Questa è la spiegazione che io desidero; e se poi non v'è ragione la quale giustifichi questa cancellazione, domanderei che quella mozione fosse rimessa al suo posto.

Presidente. Onorevole Bonacci, la spiegazione è semplice.

Quando la Camera è stata chiamata a deliberare sul suo ordine del giorno, in principio della ripresa dei lavori in fine di novembre, l'onorevole presidente del Consiglio ha fatto istanza che il disegno di legge sull'esercizio delle ferrovie avesse la precedenza su tutti gli altri; ed Ella allora non ha nulla exceptito e non ha fatta alcuna proposta;...

Bonacci. Chiedo di parlare.

Presidente. ...quindi la sua mozione non è stata più inscritta; essa è caduta.

L'onorevole Bonacci ha facoltà di parlare.

Bonacci. Io ho molta deferenza per Lei, onorevole signor presidente, ma non posso però rassegnarmi a quello che Ella dice. Se la deliberazione della Camera ha decretato l'inversione dell'ordine del giorno, la mia proposta doveva essere cancellata? A me pare di no.

Per quella deliberazione la mia proposta veniva subito dopo le convenzioni, ma non doveva essere minimamente cancellata. Tanto ciò è vero, che io credo di non ingannarmi affermando, che per molto tempo la mia mozione è rimasta inscritta nell'ordine del giorno, immediatamente dopo le convenzioni ferroviarie. Io non credo che la deliberazione della Camera abbia tolto un diritto a me e ad altri, perchè la mozione che viene da un deputato presentata dopo aver svolta la sua interpellanza, appartiene non solamente a lui ma a tutti i deputati, i quali si possono inscrivere in favore o contro, e prendere parte alla discussione. Per queste ragioni io non credo che quella mozione si potesse cancellare dall'ordine del giorno.

Presidente. La sua mozione non è stata iscritta nell'ordine del giorno, perchè Ella non ha fatto nessuna istanza in proposito; parmi anzi, se la memoria non mi tradisce, che Ella stessa avesse acconsentito che fosse cancellata.

Se avesse manifestato invece il desiderio che la sua mozione fosse mantenuta nell'ordine del giorno, il suo desiderio sarebbe stato soddisfatto.

Ella ora rinnova la sua istanza in senso opposto, e domanda che sia iscritta nell'ordine del giorno.

Credo non vi possano essere difficoltà. La sua mozione è stata cancellata, perchè si è creduto che Ella stessa avesse desiderato che non vi fosse conservata.

Bonacci. Onorevole presidente, io non ho mai acconsentito alla cancellazione di quella mozione dall'ordine del giorno.

Aggiungo che non era il caso che io dovessi fare alcuna istanza, perchè la mozione vi era iscritta.

Ora, dopo le parole dell'onorevole presidente, chiedo che la mozione mia sia rimessa al posto a cui si trovava, cioè immediatamente dopo le convenzioni ferroviarie.

Presidente. È tanto vero che Ella non ha avuto difficoltà che la sua mozione fosse cancellata che non ha mai presentato osservazione in contrario. Ora Ella fa istanza che sia rimessa al suo posto; è nel suo diritto e la Camera delibererà.

Bonacci. Dopo le convenzioni.

Presidente. Questa è un'altra proposta sulla quale la Camera pure delibererà.

L'onorevole Bonacci propone che la sua risoluzione, intorno a separare la parte che si riferisce al voto amministrativo dal rimanente del disegno di legge sulla riforma comunale e provinciale, sia nuovamente iscritta nell'ordine del giorno e prenda il posto dopo la discussione delle convenzioni ferroviarie.

Non essendovi osservazioni in contrario, s'intenderà approvata la proposta dell'onorevole Bonacci.

(È approvata.)

Cavalli. Chiedo di parlare.

Presidente. Su che?

Cavalli. Sull'ordine del giorno.

Presidente. Scusi, onorevole Cavalli, ma la Camera non può procedere nei suoi lavori se ad ogni tratto si vuol discutere sull'ordine del giorno. Io ho già dichiarato che ciò non è possibile.

È stata presentata la seguente proposta:

“ I sottoscritti propongono che siano messi nel-

l'ordine del giorno della seduta mattutina di domani, dopo quelli già iscritti, i seguenti disegni di legge coi numeri 19, 20, 21, 24, 26, 33 e 38.

“ Ruspoli, Mariotti G., Cibrario, Zeppa. „

Cavalli. Chiedo di parlare contro questa proposta:

Presidente. Ne ha facoltà.

Cavalli. Precisamente perchè questi progetti non hanno nessun interesse generale, possono e debbono essere rimandati alla discussione della legge comunale e provinciale; devonsi invece discutere altri argomenti che da molto tempo sono dichiarati d'urgenza, e che riguardano interessi più generali e più nazionali. (*Movimenti, conversazioni — Molti deputati occupano l'emiciclo*)

Presidente. Prendano i loro posti. Non è nemmeno dignitoso per la Camera discutere in questo modo e non prestare attenzione a quello che si fa!

Ruspoli. Chiedo di parlare.

Presidente. Parli, onorevole Ruspoli.

Ruspoli. Io non comprendo qua dentro questa distinzione di questioni generali e locali. Quando si tratta di sistemare i comuni, è interesse generale, qualunque sia il nome del comune, è questione d'ordine pubblico, come quando si tratta di qualunque altra legge.

Abbiamo preferito quelle proposte di legge, non già perchè abbiano un carattere generale o locale, ma perchè esse non daranno luogo a discussione alcuna. Ripeto: le Commissioni non avranno alcun bisogno di aprir bocca sopra questi disegni; il Governo non avrà bisogno neanche di prendersi l'incomodo di dare il suo parere, perchè l'ha già dato; dunque non si tratta che di una semplice formalità.

Ora domando io, perchè questi comuni, che attendono con tanta ansietà le nostre deliberazioni, dovranno ancora aspettare degli anni ed essere rimandati di Sessione in Sessione? Perchè non vogliamo tradurre in atto dei progetti da tanto tempo preparati e lasciare insoddisfatti dei giusti desideri che per essere appagati richiedono da noi sì poco tempo?

In quanto alla relazione poi che possono avere queste legghine colla legge provinciale e comunale io non la vedo davvero, giacchè questa nulla provvede intorno alle circoscrizioni.

Per conseguenza non vi sarebbe nè vantaggio, nè opportunità alcuna a rimandare queste disposizioni alla discussione di quella legge; nè credo che vi sia bisogno d'attendere più oltre per accon-

tentare questi pochi comuni, i quali domandano legalmente la loro sistemazione. (Bene! *al centro*)

Presidente. Dunque gli onorevoli Ruspoli, Mariotti Giovanni, Cibrario e Zeppa propongono che per la seduta mattutina di domani siano iscritti nell'ordine del giorno i disegni di legge portanti i numeri 19, 20, 21, 24, 26, 33 e 38 dell'ordine del giorno d'oggi.

Indelli. Chiedo di parlare.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Indelli.

Indelli. Io mi associerei a questa proposta purchè fosse compreso anche il numero iscritto nel n. 33.

Presidente. È già compreso, onorevole Indelli.

Indelli. Tanto meglio.

Venturi. Chiedo di parlare.

Presidente. Parli pure, onorevole Venturi.

Venturi. Io mi oppongo all'iscrizione del numero 26.

Presidente. Procederemo dunque per ordine. (*Rumori.*)

Depretis, presidente del Consiglio. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Depretis, presidente del Consiglio. Se non tutti, la maggior parte di questi disegni di legge riguardano correzioni alle viziose circoscrizioni attuali dei comuni, specialmente nei rapporti giudiziarii. Si tratta di rendere più comodo per gli abitanti di un comune l'accedere ad una pretura piuttosto che ad un'altra; e di questo io stesso posso far fede, perchè ho presentato il disegno di legge che concerne il comune di Monticelli d' Ongina, che è posto in una condizione incomodissima, se deve rimanere com'è la circoscrizione attuale, e diventa invece comodissima, anche per un tramvia aperto ultimamente, se sarà accettato il disegno di legge relativo. E pertanto non ci può essere una gran discussione; e se ci saranno osservazioni speciali, come quelle accennate dall'onorevole Venturi, si potranno, come sempre, discutere. Ma in genere questi disegni di legge rimediano ad alcuni inconvenienti a vantaggio delle popolazioni. E però io pregherei la Camera di consentire, come del resto ha sempre fatto in passato per questi piccoli disegni di legge, che siano discussi nella seduta mattutina.

Voci. Ai voti! ai voti! (*Vivi segni d'impazienza*)

Presidente. Onorevole Venturi, insiste nella sua proposta?

Venturi. Insisto perchè la mia è questione pregiudiziale. (*Rumori*) Io faccio parte di quella

Commissione. In essa non fu tenuto conto, nello scrivere la relazione, del voto della minoranza...

Voci. Lo dirà domani. (*Rumori*)

Ruspoli. Chiedo di parlare.

Venturi. ... quindi non deve essere posto nell'ordine del giorno il numero 26, altrimenti mi riservo di presentare la questione pregiudiziale.

Presidente. Dunque insiste nella sua domanda, onorevole Venturi?

Voci. No! no!

Venturi. Mi riservo la pregiudiziale.

Zeppa. Chiedo di parlare.

Presidente. Su che cosa?

Zeppa. Siccome l'onorevole presidente non ha letta una delle aggregazioni che m'interessa... (*Oh! oh! — Rumori*)

Presidente. Interessa Lei? (*Si ride*) Io credevo che interessasse il paese.

Zeppa. Interessa me ed il paese. Il numero 25 non l'ho sentito a leggere. (*Rumori*)

Presidente. Non vi è nessuna istanza per il numero 25.

Una voce a sinistra. Si è sbagliato. (*Vivissimi segni d'impazienza*)

Presidente. (*Con vivacità*) Prego la Camera di non venir meno alla dignità di un'assemblea. Onorevole Zeppa, faccia una proposta se vuole che io possa parlar a partito.

Zeppa. Propongo che sia pure iscritto il numero 26: "Aggregazione del comune di Anguillara al mandamento di Bracciano."

Presidente. Dunque la proposta è che per domani mattina siano iscritti nell'ordine del giorno i disegni di legge che portano i numeri 19, 20, 21, 24, 26, 33 e 38, cioè i disegni di legge che si riferiscono a modificazioni di circoscrizioni comunali.

Metto dunque a partito la proposta che domani mattina si tenga una seduta straordinaria a fine di proseguire la discussione del disegno di legge sulla leva marittima, e unitamente metto a partito la proposta degli onorevoli Ruspoli, Cibrario ed altri.

(*Le due proposte sono approvate.*)

Comunicansi alcune interrogazioni.

Presidente. Ora darò lettura di due domande d'interrogazione.

La prima è dell'onorevole Merzario, ed è del tenore seguente.

" Il sottoscritto chiede di interrogare gli onorevoli ministri delle finanze e degli affari esteri

sulle relazioni fra l'Italia e la Svizzera riguardanti: 1° le questioni doganali ai confini della provincia di Como con il Canton Ticino; 2° la separazione del Canton Ticino dalle diocesi di Como e di Milano; 3° la remozione dell'ultimo console d'Italia in Lugano.

“ Merzario. ”

Presidente. Prego l'onorevole presidente del Consiglio di voler comunicare al suo collega il ministro degli affari esteri questa interrogazione.

Depretis, presidente del Consiglio. Sarà comunicata.

Presidente. Si dà lettura di un'altra interrogazione all'onorevole presidente del Consiglio presentata dagli onorevoli Tegas e Buttini.

“ I sottoscritti desiderano interrogare il ministro dell'interno per conoscerne le ulteriori notizie pervenute al Governo circa i disastri avvenuti per le valanghe nelle valli del Piemonte, ed in ispecie in quelle del Clusone e della Varaita.

“ Buttini, Tegas. ”

Presidente. Prego l'onorevole presidente del Consiglio di dichiarare se e quando intenda rispondere a questa interrogazione.

Depretis, presidente del Consiglio. Se gli interroganti volessero consentire, direi in poche parole le notizie che mi sono giunte; nella valle della Varaita si è confermato il grave disastro avvenuto nel comune di Frassino, con la sola variante, che invece di tre borgate, non ne sono state sepolte che due, ma il disastro è risultato anche più grave di quello che dalle prime notizie appariva, perchè, secondo notizie avute questa mattina, si sono estratti 41 cadaveri, e di trenta persone non si seppe ancora la sorte.

Riguardo alle altre parti del Piemonte non ho notizie che della valle del Cuornè, dove, nella località di Locana, vi fu qualche disgrazia, quantunque di non molta importanza; dalle altre parti delle valli alpine nessuna notizia è da aggiungere a quella di ieri.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Tegas.

Tegas. Le notizie che l'onorevole presidente del Consiglio ha voluto comunicare alla Camera mi attristano profondamente.

Il disastro è più esteso e più grande di quello che si credesse da principio e supera ogni memoria d'uomo in fatto di valanghe.

Ma mi duole che queste notizie, non sieno ancora, per così dire, precise e complete come avrei desiderato; perchè il ministro ha rispo-

sto, come ieri per i circondari di Susa, Saluzzo e Cuneo, non per quello di Pinerolo. Ora a me risulta da lettera pervenutami durante la seduta da quelle località, che sulla strada da Pinerolo a Fenestrelle vi sono due metri e mezzo di neve e che le comunicazioni sono interrotte. A Mentoulles, che si trova fra Perosa, Argentina e Fenestrelle, crollò la chiesa, pel peso della neve, rimanendo schiacciate parecchie persone. La notizia di questo disastro ancora non è giunta al Ministero, mentre i giornali accennano già a qualche disgrazia avvenuta nella valle del Clusone; ed aggiungono particolari strazianti intorno alle disgrazie succedute tanto nella valle di Varaita e Stura quanto nella valle della Dora; mentre nel tempo stesso accennano ai provvedimenti solleciti presi dall'autorità ed al contegno lodevole delle popolazioni; ed in ispecie allo zelo e al coraggio delle truppe alpine, le quali danno veramente un mirabile e nobilissimo esempio di coraggio e di abnegazione per le opere di salvataggio.

Ciò detto, non ho che da ringraziare l'onorevole ministro, e pregarlo di voler sempre comunicare alla Camera tuttocì che può interessare non solo i rappresentanti della nazione, ma tutti quelli che hanno relazioni con quelle popolazioni, raccomandando i più solleciti ed energici provvedimenti.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Buttini.

Buttini. Ringrazio l'onorevole ministro dei nuovi schiarimenti dati. Purtroppo questi schiarimenti provano che la sventura di Frassino è molto grave.

Quelle 30 persone, che i dispacci pervenuti al Governo dicono non ancora rinvenute, non si può più avere speranza di estrarle vive.

Una lettera che anch'io ricevo in questo momento dal segretario comunale di quella località, mi dice che il numero delle vittime ascende ad 80. In questa lettera si fanno i più grandi encomii alle autorità, ai carabinieri, alle compagnie alpine che accorsero con prontezza da Saluzzo, nonchè ai rappresentanti del Governo nel nostro circondario. Naturalmente le autorità giunsero quando la catastrofe era avvenuta. Purtroppo due borgate, furono addirittura schiacciate. Io quindi prego l'onorevole presidente del Consiglio a fare in modo che le buone intenzioni, da lui ieri manifestate, siano prontamente attuate.

Si tratta di miserie immense, perchè intere popolazioni si trovano senza ricovero e prive di tutto.

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

Depretis, presidente del Consiglio. Io ripeterò quello che ho detto ieri, che il Governo non mancherà di fare il suo dovere, e che ha largamente soccorso le vittime di questa catastrofe. (*Bene!*)

Presidente. Domani alle 10 antimeridiane seduta pubblica.

La seduta è levata alle ore 7,15.

Ordine del giorno per le tornate di domani.

Seduta antimeridiana.

1° Seguito della discussione del disegno di legge per la riforma della legge sulla leva marittima. (45)

2° Circoscrizione giudiziaria ed amministrativa dei due mandamenti di Pistoia. (118)

3° Aggregazione del comune di Palazzo Canavese al mandamento d'Ivrea. (213)

4° Aggregazione del comune di Penango al mandamento di Moncalvo. (212)

5° Aggregazione del mandamento di Monticelli al circondario di Piacenza. (214)

6° Aggregazione del comune di Anguillara al mandamento di Bracciano. (184)

7° Aggregazione al mandamento di Cori dei comuni di Norma e Roccamassima. (276)

8° Aggregazione al comune di Bastida Pancarana della frazione Minutole del Gerone, mandamento di Casatisma, circondario di Voghera. (238)

Seduta pomeridiana.

1° Svolgimento di una proposta di legge dei deputati Adamoli e Papa.

2° Svolgimento di una interrogazione del deputato d'Ayala-Valva al ministro della marineria.

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° Discussione di una risoluzione proposta dal deputato Bonacci, relativa a disposizioni della legge per la riforma della legge comunale e provinciale.

5° Seguito della discussione sul disegno di legge per modificazioni della legge sull'ordinamento dell'esercito e sui servizi dipendenti dall'amministrazione della guerra. (181)

6° Provvedimenti relativi alla marina mercantile. (149) (*Urgenza*)

7° Responsabilità dei padroni ed imprenditori nei casi di infortunio degli operai sul lavoro. (73) (*Urgenza*)

8° Ordinamento dei Ministeri e istituzione del Consiglio del Tesoro. (187) (*Urgenza*)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

18° Provvedimenti relativi alla Cassa militare. (23)

19° Modificazioni alla legislazione sugli scioperi. (114)

20° Impianto graduale del servizio telegrafico. (190)

21° Impianto di un osservatorio magnetico in Roma. (207)

22° Riforma della legge provinciale e comunale (1)

23° Istituzione della riserva navale. (198)

24° Riordinamento della imposta fondiaria. (54)

25° Disposizioni sul divorzio. (87)

26° Convenzione di amicizia, di commercio e di navigazione tra l'Italia ed il Madagascar. (227)

27° Approvazione di contratti di vendita di beni demaniali. (263) (*Urgenza*)

28°-29° 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)

30° Maggiori spese nel bilancio definitivo del 1883. (186)

31° Abolizione dell'*erbatico* e *pascolo* nelle provincie di Treviso e di Venezia e del diritto di *pascolo* e *boscheggio* nella provincia di Torino. (271)

PROF. AVV. LUIGI RAVANI

Capo dell'ufficio di revisione.