

CCCLXXIV.

2ª TORNATA DI MERCOLEDÌ 28 GENNAIO 1885

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE BIANCHERI.

SOMMARIO. Il deputato Perelli chiede sia dichiarata urgente la petizione registrata col n. 3513 ed il deputato Falconi quella col n. 3535. = *Votazione per la nomina di tredici membri della Commissione per il Codice penale.* = *Seguito della discussione del disegno di legge per l'esercizio delle strade ferrate* — Sull'articolo 42 parlano i deputati Napodano, Curioni (uno dei tre relatori) — *Approvansi gli articoli dal 42 al 45* — *Osservazioni del deputato Napodano sull'articolo 46 al quale risponde il relatore Barazzuoli* — *Approvasi l'articolo 46* — *Sull'articolo addizionale A parlano i deputati Placido, Della Rocca, Capo, Baccarini, Di San Donato, Sanguinetti, il ministro dei lavori pubblici, il relatore Barazzuoli ed il presidente del Consiglio* — *Sull'ordine della votazione parlano i deputati Della Rocca, Di San Donato, Lazzaro e Depretis* — *È approvato un ordine del giorno dei deputati Fusco e Capo ed è pure approvato l'articolo addizionale A* — *Il deputato Nervo svolge un articolo addizionale in sostituzione dell'articolo B* — *Dichiarazione del ministro dei lavori pubblici* — *Sull'ordine della votazione parlano i deputati Crispi, La Porta, il ministro dei lavori pubblici, i deputati Romeo e Lazzaro* — *Il presidente dichiara approvato l'articolo B aggiunto, e così tutto il contratto con gli allegati A, B e C, meno gli articoli 16 e 17* — *Senza discussione sono approvati i due primi articoli del capitolato* — *Sull'articolo 3 parlano i deputati Romeo, Curioni (uno dei tre relatori), Carmine ed il ministro dei lavori pubblici* — *Approvasi l'articolo 3* — *Osservazioni dei deputati Sanguinetti e Lazzaro sull'articolo 4* — *La proposta del deputato Lazzaro non è approvata.* = *È annunciata una domanda di interrogazione del deputato Di Breganze* — *Il ministro di grazia e giustizia si riserva di rispondere alle interrogazioni dei deputati Di Breganze e Costa.* = *Il presidente estrae a sorte il nome dei deputati che dovranno fare lo spoglio delle schede della votazione fatta in principio di seduta.*

La seduta comincia alle ore 2,30 pomeridiane.

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

Petizioni.

3533. La deputazione provinciale di Milano manda una petizione relativa alle spese di

riordinamento delle ferrovie, alle condizioni di esercizio per la linea Gallarate-Laveno, alle tariffe e alle nuove linee da costruirsi, secondo il disegno di legge attualmente in discussione sulle convenzioni ferroviarie.

3534. La giunta municipale di Casei-Gerola chiede provvedimenti atti a far cessare l'attuale crisi dell'industria agricola.

3535. Florindo Nuzzi, a nome dei commessi

ipotecari di Campobasso, chiede alla Camera provvedimenti atti a migliorare la condizione di quella classe d'impiegati.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Perelli.

Perelli. Prego la Camera di dichiarare d'urgenza la petizione n. 3513 della deputazione provinciale di Sondrio per provvedimenti a sollievo della piccola proprietà, petizione compresa con altre dello stesso genere mandate da altri corpi morali.

(L'urgenza è concessa.)

Presidente. Onorevole Falconi, ha facoltà di parlare.

Falconi. Chiedo che sia dichiarata urgente la petizione n. 3535.

(L'urgenza è concessa.)

Congedi.

Presidente. Chiedono congedo, per motivi di famiglia gli onorevoli: Pavese, di giorni 4; Carpeggiani, di 5; Spirito, di 8; Cavalli, di 15. Per ufficio pubblico l'onorevole Speroni di giorni 8.

(Sono concessi.)

Votazione per la nomina di tredici membri della Commissione incaricata dell'esame del nuovo Codice penale.

Presidente. L'ordine del giorno reca: *Votazione per la nomina di tredici membri della Commissione incaricata dell'esame del progetto di Codice penale.*

Si proceda alla chiama.

Quartieri, segretario, fa la chiama.

Presidente. Si lasceranno le urne aperte.

Seguito della discussione relativa all'esercizio delle strade ferrate.

Presidente. L'ordine del giorno reca: *Seguito della discussione sul disegno di legge per l'esercizio delle reti ferroviarie Mediterranea, Adriatica e Sicula e costruzione delle strade ferrate complementari.*

Ieri fu approvato l'articolo 41 e l'allegato C.

Ora passeremo all'articolo 42.

“ Art. 42. Il pagamento del materiale rotabile e d'esercizio e degli approvvigionamenti, fino alla concorrenza di centotrentacinque milioni (135,000,000) di lire o di quella maggior

somma che sarà stata pagata dalla Società come prezzo del materiale rotabile e d'esercizio al principio del contratto, dedotto l'importare delle perdite e del deprezzamento di cui all'articolo 41, verrà eseguito mediante denaro in una o più rate dentro un anno dalla cessazione del contratto.

“ Sulle dette somme decorrerà a favore della Società l'interesse del cinque per cento al netto dall'imposta di ricchezza mobile, dalla cessazione del contratto fino al giorno del pagamento.

“ In pagamento e saldo del materiale acquistato dalla Società, mediante la Cassa per gli aumenti patrimoniali, o con le obbligazioni per le nuove costruzioni, lo Stato assumerà in luogo e vece della Società il residuo debito delle obbligazioni state emesse per l'acquisto del materiale medesimo e la Società ne rimarrà interamente esonerata. ”

L'onorevole Napodano ha facoltà di parlare su questo articolo.

Napodano. La Camera non creda che io voglia ritardare il fatale andare di questa fatalissima legge.

Dirò poche parole per richiedere dalla cortesia della Commissione e dall'onorevole ministro alcune spiegazioni intorno al significato dell'articolo 42; il quale mi sembra offenda il principio di eguaglianza che deve regnare in qualunque convenzione.

Già in tutte le disposizioni di questa legge, per tutto quello che fu detto da valorosi oppugnatori della medesima, il senso di eguaglianza ed il senso di giustizia si fanno grandemente desiderare: da molti si è osservato che una grande quantità di benefici e di concessioni sono fatte alle Società a cui non corrisponde un adeguato corrispettivo a favore del Governo. Io, leggendo questo disegno di legge e le convenzioni annesse, sono stato tratto da me medesimo a questa spiacevole conclusione, che la cosa pubblica sia stata trattata come cosa altrui. Non ritornerò sopra quello che si è detto. Soltanto mi limito a quella osservazione a cui rigorosamente mi richiama l'intelligenza dell'articolo 42, che è in esame.

Per effetto del contratto, lo Stato vende alle Società concessionarie il materiale rotabile di esercizio e gli approvvigionamenti, fino alla concorrenza di 135 milioni.

Nell'articolo 42 è regolato il modo, secondo il quale, alla fine del contratto, la Società riconsegna allo Stato il materiale rotabile d'esercizio e di approvvigionamento, e ripiglia, fino alla concorrenza di 135 milioni, il prezzo del primitivo acquisto.

Leggendo questo articolo, si vede con maravigliosa sollecitudine prevista, nell'interesse della Società concessionaria, ogni più piccola e minuta circostanza per quel che significa scadenza e termine, entro cui il pagamento delle somme debba essere eseguito; e per giunta è pattuito un interesse che decorre dal giorno in cui il contratto scade. Nè basta, giacchè per compimento d'opera, è anche dispensata dal pagamento della ricchezza mobile la Società, la quale guadagna gli interessi sulle somme suddette.

D'altro canto, in tutta la legge e nel capitolato annesso al contratto non v'ha alcuna parola (ed è quello di che attendo d'esser chiarito dalla cortesia della Commissione e dell'onorevole ministro) che accenni a cautele per conto dello Stato, in quanto al modo con cui debba seguire il pagamento, che al principio del contratto deve fare la Società al Governo per compenso del materiale che le vien ceduto.

Ora, signori, se deve esservi parità fra i contraenti, tutto quello che voi stabilite a favore di uno di essi, non potete prescindere che sia stabilito a favore dell'altro; poichè scaduto il tempo della concessione, quel prezzo, il quale dapprima viene pagato dalla Società al Governo, viene da questo restituito alla Società. Se a favore della Società voi siete stati così teneri da accogliere queste condizioni, cioè che su questa somma decorra a suo favore l'interesse del 5 per cento al netto dell'imposta di ricchezza mobile, dalla cessazione del contratto fino al giorno del pagamento, io domando in che modo avete provveduto perchè il pagamento, che deve fare la Società allo Stato, sia pure accompagnato da quelle guarentigie, da quelle condizioni, le quali assicurano il giorno del pagamento, e l'interesse in caso di ritardo?

Domando poi a che stabilire un privilegio a favore di queste Società concessionarie, quando voi di punto in bianco le dispensate da un obbligo, cioè l'esenzione dal tributo di ricchezza mobile, obbligo che per legge comune gravita sopra un capitale qualunque, l'imposta che produce frutti al suo proprietario.

Quindi io domando all'onorevole Commissione spiegazioni al riguardo, e la prego di dirmi dove in questo contratto, o in quale parte del capitolato si può trovare quello che manca nell'articolo 42.

Mi si potrebbe rispondere: ma è naturale che il pagamento da parte della Società debba essere fatto nel momento in cui il contratto avrà la sua esecuzione. Ed io alla mia volta potrò rispondere: che non vi era bisogno di stabilire un patto speciale per la restituzione del capitale alla fine del

contratto, poichè quella stessa presunzione che regola il cominciamento delle convenzioni, quella stessa l'avrebbe accompagnato nella sua fine. Dunque dateci spiegazioni; fate in modo che anche per questo, che non mi pare tanto lieve cosa, non si abbiano ad incontrare difficoltà od a lamentare disuguaglianze.

Come ho detto poc'anzi, per una fatalità inesplicabile, noi siamo costretti ad assistere e vedere approvata ciecamente una convenzione, che favorisce immensamente una delle parti, mentre è a danno di quella, che noi abbiamo il dovere di proteggere e di tutelare.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Curioni.

Curioni, relatore. L'onorevole Napodano ha parlato contro le disposizioni dell'articolo 42, il quale si trova in relazione all'incriminato articolo 12, di cui tanto si è parlato nella seduta del 21 corrente. Nell'articolo 12 si trova che alla Società per la rete Mediterranea si corrisponderebbe un semestre di interesse di più di quello che alla medesima si dovrebbe effettivamente corrispondere: ma sia dall'onorevole ministro, sia da me, vennero citate le ragioni per le quali questo si faceva; e la bontà di quelle ragioni fu solennemente confermata dal voto nominale di giovedì scorso.

L'onorevole Napodano viene ora a dire che non c'è parità di trattamento fra la Società e lo Stato nelle disposizioni dell'articolo 12 e dell'articolo in discussione; ed io gli rispondo: che lo Stato non si trova nelle condizioni in cui si troverà la Società della rete Mediterranea nel primo anno di esercizio, e che il disposto dei citati articoli non è altro che il risultamento di lunghe trattative contrattuali, contro le quali qualsiasi osservazione non regge.

L'onorevole Napodano ha anche domandato perchè si dà alla Società il 5 per cento, e il netto della tassa di ricchezza mobile, sulle restituzioni posticipate del valore del materiale rotabile, d'esercizio e degli approvvigionamenti, mentre tutti i cittadini che hanno delle rendite devono pagare questa tassa. La ragione è semplicissima: perchè, secondo le convenzioni, lo Stato deve pagare, per corrispettivo dell'uso dei detti materiali, il 5 per cento netto della ricchezza mobile e della tassa di circolazione.

Per rapporto al tasso d'interesse c'è adunque sostanzialmente parità di trattamento, sia per le somme che la Società dovranno pagare al Governo, sia per quelle che il Governo dovrà pagare alle Società, e quindi l'osservazione stata fatta

dall'onorevole Napodano sull'articolo in discussione non ha alcuna importanza.

Presidente. Non essendovi proposte, rimane approvato l'articolo 42.

“ Art. 43. In caso d'inosservanza, imputabile alla Società esercente, delle prescrizioni del Governo in tempo di guerra, il Governo, oltre ai provvedimenti di cui all'articolo 255 della legge sui lavori pubblici, avrà il diritto di pronunciare la decadenza del presente contratto.

“ Inoltre nel caso di mancato pagamento delle somme dovute allo Stato, o di grave e continuata compromissione della sicurezza e regolarità del servizio, che siano imputabili alla Società il Governo, invitata inutilmente la Società a provvedervi, avrà facoltà di provvedervi d'ufficio, a spese ed a carico della Società stessa, e quando questa non ottemperi alle ingiunzioni del Governo, lo stesso, dopo trascorsi almeno 15 giorni da una formale ingiunzione rimasta senza effetto, avrà diritto di pronunciare la decadenza suddetta.

“ In ciascuno dei casi suespressi, la decadenza sarà pronunciata mediante decreto reale, sentito il Consiglio dei ministri.

“ Pronunciata la decadenza, il Governo avrà facoltà di compiere tutti quegli altri atti che valgano ad assicurare la regolare continuazione del servizio. ”

Ha facoltà di parlare l'onorevole Trincherà.

Trincherà. Veramente, onorevole presidente, io aveva domandato di parlare per chiedere, non più alla cortesia della Commissione, la quale pare che abbia esaurito tutti i suoi argomenti, ma a quella del ministro maggiori schiarimenti sull'articolo 42, che è stato approvato mentre io domandavo di parlare.

Presidente. Onorevole Trincherà; se Ella fosse stato presente negli scorsi giorni, avrebbe conosciuto quale sia il metodo di discussione che io suggerii alla Camera e che la Camera volle approvare. Tutti gli allegati, appunto perchè allegati, si leggono; e tutti gli articoli sui quali non vi è osservazione e nessuno chiede di parlare, s'intendono approvati con la lettura. L'onorevole Napodano, che ne aveva fatto richiesta, ha parlato. Terminato il suo dire, e non udendo io altri chiedere di parlare, ho dichiarato che non essendosi fatta nessuna proposta, rimaneva approvato l'articolo. Ho seguito quindi scrupolosamente il metodo approvato dalla Camera.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Napodano.

Napodano. Io rispondo all'onorevole Curioni, che mi duole di non vedere più al suo posto, che

egli mi ha risposto col non rispondermi; poichè io gli chiedeva se non si fosse fatta una condizione ineguale ai contraenti, ed egli mi ha risposto che questo era quello che doveva farsi. Allora lo ringrazio e mi convinco sempre più che questa è una legge fatale. E chi può resistere alla fatalità delle cose?

Presidente. Non essendovi proposte, rimane approvato l'articolo 43.

“ Art. 44. Tutto il materiale rotabile e d'esercizio e tutti gli approvvigionamenti di proprietà della Società rimarranno vincolati verso lo Stato a cauzione della piena esecuzione del presente contratto in ogni sua parte e dei danni che dall'inosservanza di qualsivoglia disposizione del medesimo per parte della Società potessero derivare allo Stato. ”

“ Art. 45. Si dà atto che i concessionari hanno comprovato di aver depositato nelle casse erariali seicentotantacinque mila (675,000) lire di rendita consolidata italiana, cinque per cento, a titolo di cauzione provvisoria, la quale sarà restituita ai concessionari medesimi all'atto del primo versamento di cui all'articolo 12.

“ Questa cauzione sarà perduta dai concessionari stessi e devoluta in proprietà dello Stato se, promulgata la legge che approva il presente contratto, essi non avranno adempiuto integralmente agli obblighi assunti. ”

Non essendovi proposte, si intendono approvati gli articoli 44 e 45.

“ Art. 46. Il presente contratto non sarà valido nè definitivo se non dopo che sarà stato sanzionato per legge.

“ Qualora questa legge non venisse promulgata tre mesi prima del 1° gennaio 1885, il presente contratto entrerà in vigore il 1° luglio dello stesso anno, e in questo caso si intenderanno ritardate di sei mesi le scadenze di cui agli articoli 6 e 12 del contratto stesso.

“ Non potendosi, per difetto di approvazione legislativa, attuare il presente contratto a partire dal 1° luglio 1885, il medesimo si riterrà come non avvenuto e le parti si intenderanno prosciolte da ogni obbligo relativo. ”

Ha facoltà di parlare l'onorevole Napodano.

Napodano. Qui vi sarebbe da deplorare un'altra disuguaglianza di trattamento fra i contraenti, a meno che la solita cortesia dell'egregio relatore non voglia persuadermi del contrario.

L'articolo 46 dice:

“ Il presente contratto non sarà valido nè de-

finitivo se non dopo che sarà stato sanzionato per legge.

“ Qualora questa legge non venisse promulgata tre mesi prima del 1° gennaio 1885, il presente contratto entrerà in vigore il 1° luglio dello stesso anno, e in questo caso si intenderanno ritardate di sei mesi le scadenze di cui agli articoli 6 e 12 del contratto stesso.

“ Non potendosi, per difetto di approvazione legislativa, attuare il presente contratto a partire dal 1° luglio 1885, il medesimo si riterrà come non avvenuto e le parti si intenderanno prosciolte da ogni obbligo relativo. ”

Ora io domando: ritardandosi l'approvazione del disegno di legge, rimarranno sciolte solamente le Società concessionarie, oppure rimarrà sciolto anche il Governo?

Ercole. Questo e quelle!

Napodano. Questo è ciò che desidererei di sapere.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

Barazzuoli, relatore. Qualora si verifichi l'evento contemplato dall'onorevole Napodano, la conseguenza ne è chiara: cioè che rimangono sciolte le Società, e rimane sciolto anche il Governo da qualunque impegno contrattuale.

Napodano. Prendo atto di questa dichiarazione e ringrazio l'onorevole relatore.

Presidente. Non essendovi altre osservazioni, rimane approvato l'articolo.

“ Art. A (*Articolo sostituito*) La Società assumerà l'esercizio dei due stabilimenti dei Granili e di Pietrarsa presso Napoli, dei quali dovrà servirsi *come di opifici primari* pei bisogni della rete.

“ All'acquisto del macchinario, degli attrezzi e dei materiali si applicheranno le norme stabilite nel capitolato. ”

A questo articolo l'onorevole Capo propone la seguente aggiunta:

“ La Società accetterà il personale lavorante dei due stabilimenti con le stesse norme, come il personale ferroviario. ”

Su questo articolo è iscritto a parlare l'onorevole Placido. Ne ha facoltà.

Placido. Sento il debito di constatare, onorevoli colleghi, che questa disposizione della legge, sulla quale ora discutiamo fu oggetto di non lieve disamina da parte della Commissione.

La Commissione, quando proponeva una modificazione all'articolo presentato nel progetto mini-

steriale, già mostrava d'interessarsi non poco delle condizioni di questi due opifici, Pietrarsa e Granili, che costituiscono la più ricca sorgente di lavoro e d'industria nelle provincie del Mezzogiorno.

Difatti nell'articolo che si è sostituito oramai non è più indeterminata la sorte di questi due opifici.

Oramai è accettato che essi avranno uno svolgimento sicuro della loro vita industriale senza ondeggiare tra la vita e la morte, tra l'esistenza degli espedienti e quella della stabilità. La minaccia di una retrocessione di Pietrarsa, il pericolo della sua vendita, la incertezza di una esistenza congiunta o separata dei due opifici ora veramente più non esistono.

Ambedue questi opifici saranno insieme come complemento l'uno dell'altro, ambedue saranno ceduti agli imprenditori dell'industria ferroviaria.

Sono lieto di poter constatare questo risultato. Anzi rendo vivissime azioni di grazie, anche a nome dell'onorevole collega ed amico Della Rocca, alla onorevole Commissione, la quale tenne conto delle preghiere, che in apposito ricordo a stampa rassegnammo alla sua sapienza.

Però mi si consenta, o signori, che anche una volta io manifesti i miei dubbii sulla possibilità dell'avvenire.

Mi domando: quest'articolo risponde appieno alle esigenze di quei due stabilimenti? Garantisce la vita industriale che vi traggono circa 2000 tra operai ed impiegati?

“ La Società ” è detto “ assumerà l'esercizio dei due Stabilimenti dei Granili e di Pietrarsa presso Napoli, dei quali dovrà servirsi *come di opifici primari* pei bisogni della rete. ”

Ma è determinata la quantità e qualità dei lavori? È forse detta una parola sola su quanto si attiene alla sicurezza di questo personale, sia tecnico, sia amministrativo? Quali ne saranno le sorti per l'avvenire? Saranno mantenuti i diritti acquisiti da buona parte di questi figli del lavoro?

Molti sono infatti coloro che hanno diritto ad una pensione. Operai parificati a quelli che sono addetti al servizio militare, perchè di nomina governativa; operai affranti dagli stenti, dal lavoro, dalle sofferenze, e persino dalle mutilazioni subite nello adempimento del proprio dovere; impiegati da lunga stagione sottoposti alle esigenze di un servizio pubblico, e quindi ai relativi diritti e doveri: ecco buona parte di quel personale.

Come saranno garantiti costoro pel dritto alla pensione?

Io comprendo che non è questo nè il tempo nè il luogo di muovere somigliante discussione; ma perchè, domando io, non è detto in questo articolo una qualche parola di riserva, che, pur rispettando i diritti acquisiti, assicurasse l'avvenire di tanti infelici?

Che più? Questi due opifici avranno molto o poco lavoro? Vivranno una vita prospera e rigogliosa, od invece, dovranno trarre a stenti una esistenza anemica, amareggiata dall'incertezza e dal pericolo della dimane? Certo non voglio, dinanzi a voi, o colleghi, ripetere tutta la dolorosa storia delle diverse fasi di questi due opifici. Io non ricorderò, ad esempio, che essi formarono oggetto di leggi, di inchieste, di contratti, di proposte e pure si videro sempre minacciati dalla spada di Damocle, che ne metteva in forse la vita. Io non ricorderò, che quando lo stabilimento di Pietrarsa venne ceduto alla industria privata, prima che questa vi stampasse una sua impronta, il sangue de' lavoratori allagò il piazzale di Pietrarsa; il piombo italiano penetrò nei petti di operai italiani! Nè rammenterò che la Società delle ferrovie Meridionali dimenticasse pur troppo i patti solenni da lei assunti, e come i 10 milioni che dovevano spendersi per la costruzione di un novello stabilimento, invano si attendessero infino ad oggi.

Nè basta ancora. Non v'aspettate che io rilevi come la Società, che pur doveva trarre il materiale mobile dagli opifici di Pietrarsa e dei Granili, dimenticasse a fatto i suoi impegni solenni; e come trascinandosi fra arzigogoli e cavillazioni d'ogni maniera, disputasse sul *provvedersi* o sul *costruire*, e trovasse modo di sottrarsi a tutti gli oneri stabiliti da leggi e da contratti.

Tutto questo è un passato che indarno si richiamerebbe ai vostri ricordi. Dirò però franca e sincera la mia parola: il passato non è garanzia dell'avvenire. È bene che si stabilisca sicuramente la sorte, l'avvenire, la condizione di tutto il personale che vive negli opifici di Pietrarsa e Granili. Lo domando meno per le condizioni individuali di questi figli del lavoro, quanto per la stretta, imprescindibile necessità che dobbiamo imporci, a tutela del lavoro e dell'industria nazionale. Domando quindi all'onorevole ministro, domando all'onorevole Commissione parlamentare: quali sono le condizioni stabilite con quest'articolo all'avvenire del personale tecnico ed amministrativo? Ne saranno rispettati i diritti già acquisiti?

Quale e quanta sarà la parte di lavoro assegnata a questi stabilimenti? Colle parole "do-

vranno servire per opifici primari", s'intende che solo l'opera delle riparazioni sarà ivi mantenuta?

Se questo non è, perchè non fu detto che fossero *opifici primari di costruzioni*? Il linguaggio chiaro, preciso, senza dubbiezze od ambiguità, è quello che si richiede in un contratto.

Intendo saperlo, o signori, poichè, lo ripeto, il passato di alcune Società ferroviarie non offre le migliori garanzie per l'avvenire.

Mi riserberò, dopo le risposte dell'onorevole ministro, e della Commissione, di presentare proposte, od aggiunte, se ne sarà il caso.

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

Della Rocca. Io sono stato già preceduto, e prevenuto, dall'onorevole mio caro amico e collega Placido. Quindi non credo utile di ripetere male ciò che egli ha detto: mi associo quindi alle considerazioni da lui esposte sia in quanto agli opifici che al personale. Mi permetto solo di soggiungere qualche altra riflessione che credo meriti l'attenzione della Commissione e dell'onorevole ministro.

Noi trattiamo un argomento che, in verità, più che per parole sonore e per argomenti clamorosi, dovrebbe meritare l'attenzione della Camera, poichè si tratta di quella giusta proporzione che deve darsi al lavoro nazionale ed agli operai.

Si è parlato tanto di questo lavoro nazionale! È la necessità di proteggerlo forma argomento dello studio, delle cure e delle proposte di tutti gli uomini di Stato.

Niuno ignora che il ferreo cancelliere dell'impero germanico concentra le sue cure, quasi totalmente, nella protezione del lavoro in Germania; e trova modo, anche con perdita dello Stato, di far sì che gli operai tedeschi lavorino, prosperino, guadagnino.

Ora, qui si tratta, non solo di opifici i quali concorrono all'incremento del lavoro nazionale ed al progresso, alla prosperità delle industrie della nazione, ma di opifici che sono *di proprietà* dello Stato. Quindi ci deve essere tutto l'interesse dello Stato in farli progredire e migliorare. Non è esatto quanto si disse altra volta, cioè che questi opifici furono sempre passivi per lo Stato, che non dettero mai proventi, guadagni. Se si scorre un po' la storia degli opifici di Pietrarsa e dei Granili, si vedrà che questi, quando si trovarono in condizioni normali, e furono bene avviati, fruttarono un discreto profitto alla industria privata che li amministrò, ed anche allo Stato che li ebbe in economica amministrazione.

Tutti sanno che l'opificio di Pietrarsa fu fondato nell'anno 1842 dal Governo borbonico; pure quel monarca ebbe una buona idea, della quale non possiamo fare a meno di essergli grati, quantunque fosse una delle troppo poche in quel regime condannato. Ferdinando II ebbe l'idea di emancipare il lavoro nazionale dallo straniero, di far attecchire in quello Stato l'industria e la meccanica. Di guisa che, o signori, questo opificio di Pietrarsa, fin da quel tempo, dal 1842, ebbe la fortuna, l'onore, di dare tutte le macchine che servirono per l'armata del regno delle Due Sicilie. Questo opificio fabbricava pure le rotaie, che oggigiorno non si fabbricano più in Italia, perchè oggigiorno le compriamo all'estero, o mandiamo quelle vecchie fuori d'Italia, che, poi, ci ritornano rinnovate. Quindi nel 1842 e nel 1843 si stava meglio, che non oggi, in questa specie di lavorazione; si potrebbe quasi dire che vi era più progresso allora che in oggi. (*Oh! oh!*) L'opificio di Pietrarsa fu molto utile, molto fruttifero per lo Stato, perchè lo provvide di tutto, comprese le rotaie.

Quando l'opificio di Pietrarsa uscì dalle mani dello Stato e passò all'amministrazione di un privato, siccome questo privato voleva sfruttarlo a suo modo, allora incominciarono le dolenti note. Questo privato iniziò la sua intrapresa col volere riscare sulla mercede degli operai; da qui le scene sanguinose di cui vi parlava il mio amico Placido.

L'opificio dei Granili sorse per iniziativa privata. I fondatori nei primi tempi della loro industria ricavarono il 12 per cento sul capitale impiegato; credo che ciò non fosse dispregevole. La amministrazione di Pietrarsa fu trovata in condizioni soddisfacenti dal compianto generale Ballegno e dal colonnello Grossi, i quali nel 1862 fecero un rapporto al Governo del Re che ne costatava le buone condizioni. Quindi fino a quell'epoca non c'era la passività, la perdita di cui qualche volta si è parlato. Dopo, quando questi opifici furono riuniti sotto l'unica amministrazione della Società d'industria meccanica, siccome questa Società dovette attraversare momenti critici, così non riuscì nelle sue intraprese. Sopraggiunse il disastroso corso forzoso del 1866, e la Società delle Meridionali non diede quelle commissioni che era in dovere di dare, talchè da un lato l'aggio ed il grave peso di far venire la materia prima dall'estero, dall'altro la mancanza delle commissioni, produsse che quella Società d'industrie meccaniche non ebbe il risultamento che si aspettava.

Io non proseguo questa storia, perchè è conosciuta da taluni e ad altri non interesserà molto; ma ciò che io voglio accertare è questo: che in costesti opifici nazionali il lavoro fruttò e diede quei risultati che si potevano sperare, quando l'amministrazione e i tempi furono normali.

Abbiamo avuto in ultimo l'amministrazione d'un commissario governativo, il quale doveva durare in carica per 6 mesi, ed ormai è il sesto anno che trovasi a quell'ufficio. Questo povero funzionario ha dovuto lottare con difficoltà gravi, strannissime, fino al punto di dover firmare delle cambiali ad ogni piè sospinto e di vederselo protestare ogni giorno sui giornali e di sentirsi condannare dai tribunali commerciali come un debitore moroso, egli commissario del Governo e rappresentante del Ministero del commercio.

Ma si può prendere a sistema e a riscontro del risultato di quell'opificio l'amministrazione straordinaria ed eccezionale, che doveva essere transitoria e che dura da sei anni senza mezzi e senza base?

Ora, o signori, quale è l'interesse di tutti? È di assicurare la sorte di questo opificio non solo per gli operai, ma anche per l'industria nazionale.

Io debbo riconoscere che così l'onorevole ministro come la Commissione degnissima si sono occupati di questo grave argomento ed hanno fatto buon viso sino ad un certo punto ai desideri da noi espressi. Ma, secondo me, la Commissione è rimasta a mezza via; non è arrivata al punto a cui doveva arrivare. Ed ecco perchè io mi permetto d'invocare la sua attenzione e benevolenza affinché il concetto ispiratore dell'articolo in discussione sia completato e bene espresso, e ciò a scanso di equivoci e di danni. Il proposito di tutti, ripeto, deve esser quello di assicurare la sorte di questo stabilimento e degli operai. Ed in qual modo ciò si può ottenere? Col farlo progredire nella via finora percorsa e col renderlo un veramente importante stabilimento di costruzione e, se volete, anche di grandi riparazioni.

Finora questi opifici hanno costruito e costruito bene, almeno a giudizio delle persone competenti, e locomotive e macchine e caldaie e veicoli e vagoni, e sul lavoro nulla si è trovato a ridire.

Ora volete voi, sì o no, che queste costruzioni si proseguano? O volete voi mandare a fare questi lavori altrove, all'estero? Ma io non credo che ci sia alcuno in questa Camera che abbia simile pensiero. Ora per volere che queste officine, questi opifici seguitino a costruire è costruiscano bene, è d'uopo disporre le cose in modo che lo

scopo sia raggiunto, perchè chi vuole il fine deve volere anche i mezzi. E primo fra questi mezzi è il miglioramento dei locali che, come dissi, sono antichi; uno del 1839, l'altro del 1842: essi lasciano a desiderare specialmente in rapporto ai progressi delle industrie meccaniche di oggi e alla quantità delle costruzioni. Quindi bisogna porre in asse i locali, senza di che le grandi costruzioni non possono farsi.

Ora, quest'articolo provvede a tutto ciò? Non mi pare. Bisogna assicurare la sorte del personale.

Del personale però potremo e dovremo occuparci, quando si discuterà il tema di tutto il personale ferroviario. E se la Commissione accamperà questo *fine di non ricevere*, allora io mi riserva di richiamare l'attenzione della Camera sopra questo importante personale, quando si discuterà di tutto il personale ferroviario. Bisogna poi stabilire ed assodare che questi due stabilimenti si completano, perchè uno fa un genere di lavoro, e l'altro ne compie altro di riscontro, e pur complementare. Ed io non ho d'uopo di ripetere alla Camera, che ogni giorno il principio riformatore della bontà del lavoro e la specializzazione del medesimo si va maggiormente svolgendo.

Se uno stabilimento vuol far tutto, corre il rischio di non far bene, o fa mediocrementemente; invece quando dividete il lavoro, lo specializzate, allora ciascuno può lavorare meglio, e con maggiore perfezione.

Ciò a tutto ciò occorre dare il macchinario, gli attrezzi e tutto l'occorrente; perchè questi opifici hanno avute sì le grandi macchine per le costruzioni, ma non posseggono le recentissime, che si adoperano all'estero, specialmente in Germania, con grande utilità. La Germania ha il grande vantaggio di possedere la materia prima, e di avere le ultime macchine; quelle che più conferiscono alla bontà e speditezza della produzione. Ora di queste macchine difettano i nostri stabilimenti. È vero che l'articolo parla di macchinario e di attrezzi, ma ne parla quasi accademicamente, perchè non obbliga la Società assuntrice a provvedere, dentro un certo tempo, questi stabilimenti di siffatti attrezzi e macchine. Si potrà dire a tale proposito che la Società assuntrice avrà tutto l'interesse di fornire questi stabilimenti dell'occorrente perchè possano funzionare bene; ma, disgraziatamente il passato non ci affida molto, perchè pel passato non solo non si costruì il grande opificio meccanico ordinato dalla legge del 1862, ma si preferì di dare le commissioni all'estero, anzichè all'interno. Alcuni critici osservarono a tale proposito che le ordinazioni all'estero davano im-

portanza a coloro che ne esigevano certe indennità. Or se ciò fu deplorato pel passato, può pur darsi che la Società di là da venire avrà più premura od interesse di fornirsi dell'occorrente all'estero, anzichè all'interno, per questi opifici; ed allora si farà a dire al Governo che esso non può avere ciò che a lui bisogna da questi opifici, e questo articolo del contratto non avrà effetto pratico; ed ecco che le intenzioni della Commissione della Camera e del Ministero saranno frustrate.

Dunque occorre dare a quest'articolo tale una locuzione da non ingenerare equivoci, coll'imporre un obbligo assoluto alle Società di servirsi di questi stabilimenti per le grandi costruzioni, e di fare ad essi eseguire un lavoro corrispondente alla loro importanza.

Io ho sempre saputo che nei contratti è meglio parlar chiaro che fare delle frasi che i latini dicevano *ancipites*, che noi diciamo ambigue, e che possono dar luogo a litigi e quindi a sentenze. È meglio fare dei pleonasmii, dire delle parole soverchie, ma dirle con chiarezza per chiarire i concetti, anzichè avere questioni dopo.

Quindi io credo che Ministero e Commissione non avranno difficoltà di modificare l'articolo in questione. Non si tratta di cambiare l'articolo, non si tratta di fare innovazioni che possano forse non essere accettate; qui si tratta di esprimere lucidamente senza dar luogo ad ambiguità l'articolo in questione; perciò insisto e prego vivamente la Commissione ed il Ministero a voler essere benevoli verso il lavoro nazionale ed i lavoratori, acconsentendo che si dica a note manifeste: che questi opifici sono i primari di *costruzione e di riparazione*.

Quest'articolo dice: sono dichiarati opifici primari, ma di che? Ci manca il genitivo; c'è il nominativo ma manca il genitivo. (*Risa*)

Dunque anche grammaticalmente occorre completare la frase, e dire opifici primari di qualche cosa, perchè quando il contratto debba essere eseguito si possa sostenere che sono opifici primari di riparazione non solo, ma anche di costruzione; altrimenti la Società non se ne curerà. Se attualmente sono opifici primari di costruzione, e se nell'applicazione dell'articolo ambiguo si vuol sostenere che sono opifici primari soltanto di grandi riparazioni, faremo un regresso.

Si crederà forse che queste parole siano soverchie, ma è meglio parlar chiaro anzichè dar luogo a malintesi, a piati, ad opere di avvocati.

Io quindi, o signori, non intratterrò ulteriormente la Camera su di ciò; siccome si tratta di una questione troppo evidente e di stabilimenti

che fortunatamente sono noti ad una parte dei deputati, è inutile che io mi dilunghi su questo argomento.

Prima di finire però esprimo un desiderio, che cioè quella famosa Commissione nominata dal ministro della marineria, per visitare tutti gli stabilimenti meccanici e siderurgici d'Italia, ci faccia sapere quello che ha constatato. È una Commissione che girò solennemente per molto tempo l'Italia; se ne parlò moltissimo nei giornali di allora, e tutti aspettiamo di sentirne il verbo. Il rapporto della Commissione sugli stabilimenti in parola, per ora non è stato pubblicato, nè si sa a che se ne sia.

Onde è che io mi credo in dovere di richiamare su di ciò l'attenzione della Camera, perchè si solleciti la pubblicazione di questo documento, che se fosse pubblicato avrebbe potuto darci molti lumi su questa questione, e mostrare quale sia l'importanza degli stabilimenti di cui parlo.

Io dubiterei del buon volere di tutti, se temessi che queste mie idee non trovino favorevole accogliamento; e finisco quindi nella speranza di sentire una parola rassicuratrice da parte del Ministero e della Commissione.

Si badi e si rifletta che trattasi di articolo contrattuale; ed essendo lo Stato uno dei contraenti non ha diritto di far prevalere innanzi ai tribunali l'interpretazione che esso dà al patto oscuro in contraddizione dell'altro contraente.

Laonde, d'accordo con l'onorevole Placido, mando al banco della Presidenza, per ora, questo emendamento, cioè che si dica: *Opifici primari di costruzioni e di grandi riparazioni*. È una proposta questa troppo semplice, siccome ognuno vede, che non aggiunge nè toglie nulla; per cui voglio sperare che almeno questo innocente emendamento non correrà la sorte degli altri.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Capo.

Capo. Io ho presentato una aggiunta all'articolo addizionale. Ormai di questa questione di Pietrarsa e dei Granili la Camera se ne occupò parecchie volte nel 1880 e nel 1881; e questa questione torna oggi alla Camera, fortunatamente non nelle medesime condizioni d'allora. Di che si tratta ora? Ci sono due stabilimenti, i quali hanno sempre costruito locomotive e carri, che sono di proprietà del Governo; anzi il Governo, ora proprietario semplicemente dello stabilimento di Pietrarsa, un giorno comprese che era di suo interesse comprare anche quello dei Granili; e presentato, e approvato dalla Camera, un disegno di legge, ne fece l'acquisto.

Con quella legge però la Camera ebbe in mente non solo di completare questi due stabilimenti, ma di svolgerli; perchè, a giudizio di tecnici, erano i primi stabilimenti d'Italia in quanto a costruzioni speciali ferroviarie.

Ma, sventuratamente, io ho avuto l'onore di ripeterlo altra volta alla Camera, uno dei ministri trovò che bisognava far pagare il prezzo di acquisto dello stabilimento dei Granili alla società delle Meridionali, senza dargliene l'esercizio. La società non volle mettere fuori i denari; ed allora questi stabilimenti rimasero così come si trovano da sette anni, sotto l'amministrazione di un commissario governativo, il quale da una parte è commissario governativo e dall'altra *stralciera* delle vecchie società; e per questa doppia qualità ha il dovere di fare l'interesse del Governo e contemporaneamente quello dei vecchi azionisti. La Camera ha inteso come la posizione di questo egregio funzionario dello Stato sia divenuta tale, che io dichiaro che, senza un altissimo sentimento di compiere un grave dovere, nessun pubblico funzionario avrebbe potuto mantenerla.

Ora, quando io ebbi ad interrogare il presente ministro dei lavori pubblici sulla sorte che era riservata a questi due stabilimenti, e se avrebbe lasciata la dizione dell'articolo (che mi parve assolutamente insufficiente) così come l'aveva presentata, l'onorevole Genala promise che sarebbe stata modificata in maniera da assicurare le sorti dei due stabilimenti. E la Commissione a questo scopo ha lavorato ed ha cercato con una nuova dizione di rendere giustizia a quei due stabilimenti ed al diritto della provincia di Napoli di conservarli così come essi sono, cioè come i primi stabilimenti di costruzioni ferroviarie in Italia. Però io credo che la Commissione si sia trovata di fronte una grossa difficoltà, a risolvere la quale ha dovuto ancora accettare una dizione ambigua.

La Commissione si è trovata di fronte ad una Società la quale doveva avere non solo gli stabilimenti di Pietrarsa e dei Granili, ma, lungo tutta la sua rete, altri stabilimenti industriali di costruzione e di riparazione. Allora ha voluto fare un trattamento uguale per tutti; e nella nota che è nell'allegato, quando dice quali saranno gli stabilimenti che verranno assunti in esercizio dalla Società della rete Mediterranea, parla non solo degli stabilimenti dei Granili e di Pietrarsa, ma anche di quello di Torino e degli altri. Ed è qui, secondo me, che bisogna richiamare l'attenzione della Camera. Sono stabilimenti primari tutti; dunque, se voi domandate oggi che i vo-

stri diventino stabilimenti di costruzioni e di grandi riparazioni, evidentemente si domanderà che diventino stabilimenti di grande costruzione anche gli altri. Sono primari tutti; dunque a tutti bisogna fare lo stesso trattamento.

Ed allora io ho pensato se per altra via non si potesse raggiungere lo scopo a cui tutti miravamo. *Stabilimenti di costruzione e stabilimenti primari di grandi riparazioni*, va bene; ma se domani questa Società, che mi pare non rassicuri nessuno, pur conservando le grandi riparazioni e le costruzioni, le divide in modo da dare a Pietrarsa, nell'anno, tante costruzioni e tante grandi riparazioni da non arrivare ad un *minimum* di lavoro di 2 o 3 milioni, evidentemente, signori della Commissione, onorevole signor ministro, la conseguenza sarà questa: che pur conservando agli stabilimenti di Pietrarsa e dei Granili le grandi costruzioni e le grandi riparazioni, voi avrete come legittima conseguenza il licenziamento di una parte degli operai addetti a questi due stabilimenti.

Ora, o signori, di qui non s'esce; o voi potete garantire a questi due stabilimenti vostri un *minimum* di lavoro, ed io credo che vi riuscirebbe molto difficile il farlo; oppure voi, per altra via, potete obbligare la Società a dare a questi due stabilimenti tanta quantità di lavoro da poter tenerli in piedi così come sono, anzi migliorandoli e conservandone il personale, ed a me pare che questa sia la via che può esser benissimo accettata dalla Commissione e dal Governo.

Che cosa domandiamo noi?

Domandiamo che non si metta domani la Società nella condizione di poter licenziare una parte degli operai, unicamente perchè dice di non avere la quantità di lavoro necessaria per tenerli tutti. Nè questo deve far meraviglia, perchè la maggior parte di quegli operai sono stati sempre operai governativi, come lo sono gli operai di artiglieria, come lo sono gli operai degli arsenali.

Ora, se domani la Società licenzia questi operai per mancanza o per diminuzione di lavoro, quale sarà la situazione in cui si porranno?

Avranno essi il diritto di rivolgersi al Governo e domandare che sia loro concessa quella tale pensione che è stata concessa agli operai di marina e a quelli di artiglieria?

E se questo diritto essi l'hanno, come io credo, che servizio renderebbe la Società al Governo? Licenzerebbe, per non pagarli, questi operai i quali sarebbero addossati al bilancio dello Stato?

Ora, o signori, quando voi avrete accettato l'aggiunta da me proposta, avrete dato alla Società, per gli operai di questi due stabilimenti, gli stessi doveri che le date per il personale delle ferrovie; vale a dire che la Società, come dovrà presentarvi un ruolo per il personale ferroviario, così dovrà presentarvi un ruolo per il personale lavorante nei due stabilimenti. E quando questo ruolo sarà stato presentato e la situazione di questi operai sarà divenuta stabile, allora sarà interesse della Società di non pagare della gente senza farla lavorare; sarà interesse della Società di svolgere l'industria ferroviaria in questi due stabilimenti, e di completarli col macchinario necessario e corrispondente; sarà interesse di questa Società di dare a questi stabilimenti tale un capitale mobile, per il quale non si sia più obbligati a lavorare senza potere reggere alla concorrenza del lavoro straniero. Perocchè, o signori, se fino a questo momento gli operai, pur procedendo bene, anzi benissimo, non hanno potuto produrre alle stesse condizioni della Germania e del Belgio, è stato unicamente perchè, non avendo macchinario, non avendo capitale mobile, essi si sono trovati in questa condizione, che le spese generali hanno assorbito tanta parte del lavoro, da darvi poi come conseguenza il lavoro stesso a maggior costo.

Ora, o signori, io credo che dalle dichiarazioni non si cava più nulla. Nè io sono disposto in questa questione a contentarmi di dichiarazioni, vengano esse dal banco della Commissione o da quello dei ministri. I magistrati hanno sempre detto che le dichiarazioni fatte alla Camera non hanno la forza di modificare le leggi. Le leggi sono quali noi le facciamo e solo un ordine del giorno accettato dal Governo avrebbe la forza di dare all'articolo la legale interpretazione.

Ora finchè un articolo delle convenzioni rimane così come è scritto, nessuna dichiarazione potrà venire a modificarne la portata. E ciò tanto più che trattandosi di materia contrattuale, non essendo qui l'altra parte, noi non possiamo fare dichiarazioni che la impegnino.

Adunque se la Commissione crede di poter trovare una dizione diversa la quale rassicuri tutti, e riesca ad esser benevola veramente, d'accordo coll'onorevole ministro dei lavori pubblici, si potrebbe sospendere per un momento l'approvazione di questo articolo, e trovare tutti d'accordo una formula la quale possa contentare noi e la Commissione ed il Ministero. A questa condizione io sono disposto a far getto non solo del mio emendamento, ma anche di un altro discorso

che certamente dovrei fare dopo le dichiarazioni dell'onorevole ministro.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Baccarini.

Baccarini. Giacchè si è intavolato la questione degli stabilimenti di Pietrarsa e dei Granili, farò alcune considerazioni d'indole diversa da quella che ho ascoltato, vale a dire considerazioni d'indole puramente locale, alle quali si riferiva esclusivamente l'onorevole Capo; che mi pare abbia detto per giunta non trovarsi d'accordo nè con la Commissione, nè col Ministero. Mi piace qui di tenermi un po' più sulle generali e parlare di questi stabilimenti di Napoli, come parlerei di quello di Rimini o di qualunque altro luogo. La questione non è quella che fa l'onorevole Capo; sarebbe ristretta in troppo angusti confini; la questione, a mio avviso, è un'altra e molto importante. Tutte le linee italiane si dividono in due reti: ormai lo abbiamo votato, ed è inutile avere diverse predilezioni. Le due reti avranno, alla fine dei conti, alla metà almeno del ventennio, da 6 a 7,000 chilometri ciascuna. Questo basti per far comprendere come, di necessità, dovrà esistere per ciascuna rete una grande officina, una officina principale all'infuori di tutto ciò che serve alle piccole riparazioni. La rete Mediterranea ha già questa grande officina, ed è la officina di Torino; la quale, importantissima per sé stessa, si è pur trovata insufficiente per la sola Alta Italia; tanto che si sta attualmente rifabbricandola per dare ad essa maggiore capacità.

Questa officina acquisterà sempre maggiori proporzioni, a seconda del continuo ingrandimento che avrà le rete Mediterranea, cui deve servire. Invece, la rete Adriatica non ha una grande officina, che possa stare al paragone con quella di Torino. Quindi ho sempre ritenuto e ritengo che, siccome una grande rete come la Adriatica dovrà avere una grande officina, una officina principale, centrale, chiamatela come volete, simile insomma a quella che si sta ampliando a Torino, così ho sempre ritenuto e ritengo che essa debba essere stabilita a Napoli, non per la Mediterranea, ma per l'Adriatica che ne manca. È certissimo, o signori, che una delle officine dell'Adriatico dovrà prendere delle grandi proporzioni. Se voi non stabilirete nella legge che l'Adriatica dovrà fare capo agli opificii di Pietrarsa e dei Granili, che, secondo me, si prestano a questo grande concetto, finirete per sacrificarli.

Ora, siccome queste Società non faranno niente che coi mezzi che lor sono dati dal Governo, dallo Stato, perchè cominciano coll'incassare un pro-

dotto di 200 milioni, e tutto ciò che fanno, lo fanno con questi incassi, così ne cavo la conseguenza che quello che si vuole, a beneficio del paese, bisogna scriverlo nella legge e non lasciarlo sottintendere; e peggio poi lasciarlo all'arbitrio altrui.

Per conseguenza ripeto la proposta che approvò la Commissione, che cioè gli opificii di Pietrarsa e dei Granili, debbano servire da officina principale della Società Adriatica.

La Commissione veramente non l'ammise per l'Adriatica, ma per la Mediterranea.

La Commissione adoperava questa locuzione:

“ La Società assumerà l'esercizio dei due stabilimenti dei Granili e di Pietrarsa presso Napoli, dei quali dovrà servirsi come di opificii centrali; „ e dopo, a forza di stenti, vi fu introdotta la dizione di “ opificii primari. „

Questo è già qualche cosa; ma, secondo il mio concetto, non è quanto occorre, perchè di opificii primari ce ne possono essere dieci. Non è quello che s'intendeva di dire colle parole “ opificii centrali. „

Nella legge del 1862 per le strade delle Meridionali, discusse e votate sotto l'amministrazione dell'onorevole Depretis, la Società, molto più piccola di quella che sarà l'Adriatica, aveva assunto l'obbligo, e lo ha ancora, di costruire un grande opificio in Napoli; più tardi, con un ordine del giorno della Camera, fu inteso che potesse provvisoriamente servirsi di Pietrarsa e dei Granili.

E andava bene se se ne fosse servita sempre. Ho detto un'altra volta che dal 1878 a tutto il 1882 le amministrazioni ferroviarie dello Stato hanno fornito oltre 15 milioni di lavoro a Pietrarsa ed ai Granili, e la Società delle Meridionali poco più di 200,000 lire.

Ebbene; gli obblighi delle Meridionali erano e sono questi, secondo la legge del 1862, che nessuno ha abolita, anzi che con la legge del 1881 fu rinforzata:

“ La Società ha l'obbligo di fondare in Napoli un grande stabilimento, nel quale si possa costruire la metà almeno di tutte le locomotive e tutto il materiale circolante, necessario all'esercizio delle strade ferrate napoletane. „

Ciò riguardava la costruzione immediata delle linee di allora. E soggiunge:

“ Compita la rete, dovrà essere fabbricato nel detto stabilimento tutto ed indistintamente il ma-

teriale circolante, che sarà richiesto per i successivi aumenti e rinnovamenti del materiale. »

Nel 1862 qualche dottrinario, e fra gli altri l'onorevole Michelini, di buona memoria, parlava in favore della assoluta libertà delle provviste. Sapete che cosa rispondeva un collega dell'onorevole Depretis?

Ascoltate una voce di oltre tomba, quella dell'onorevole Sella, che era allora ministro delle finanze.

« Questo articolo ha semplicemente per oggetto di accelerare la formazione di uno stabilimento, nel modo stesso che la legge ha essenzialmente per oggetto di accelerare la costruzione delle ferrovie, di cui l'Italia ha tanto bisogno.

« Per chiunque si occupi di arti industriali è evidente, che a Napoli vi è stretta necessità di un grande stabilimento, in cui si attenda a lavorare il metallo. A questo riguardo esiste in Napoli una lacuna che si fa vivamente sentire.

« È cosa evidente che per provvedere al materiale fisso e mobile necessario all'esercizio, è indispensabile uno stabilimento.

« Orbene quest'articolo ha per oggetto d'accelerare quanto più si può l'impianto di questo grande stabilimento. »

E queste sue dichiarazioni l'onorevole Sella le confortava con quelle del conte Di Cavour, il quale, quantunque liberista, parlava altra volta press'a poco negli stessi termini per sostenere lo stabilimento Ansaldo.

Ora, o signori, facendomi forte delle dichiarazioni di questi uomini, che avevano certamente un'autorità che io non ho, dico, che se alla Società delle Meridionali, che è circa un quarto di quello che sarà la Società Adriatica, si metteva quest'obbligo, non so perchè non si profitti di una convenzione così colossale, non solo per confermare l'obbligo che nessuno ha cancellato ancora, ma per obbligare la Società Adriatica a servirsi non solo ma a trasformare quei due opifici in quel grande opificio centrale di cui l'Adriatica avrà bisogno, come esiste per la Mediterranea.

Se dunque voi lascerete l'articolo com'è, colla locuzione di *opifici primari*, che possono essere parecchi di numero, e li lascerete inoltre alla Mediterranea, non provvederete a nulla. È evidente che una Società non può essere obbligata ad avere due opifici principali; non è nel suo interesse; ed io non approvarei mai una Società, la quale, avendo un opificio come quello di Torino, volesse crearne un altro; sarebbe un lusso.

Lo stabilimento potrebbe servire di officina per le grandi riparazioni di cui parla quel tale allegato C, che non so se sia stato ancora adottato. (*Sì! sì!*)

Ebbene, se è stato adottato, leggete quell'allegato, e vedrete quanto c'è da fare. Dunque la questione si riduce a questo: se volete rendere veramente importante e assicurare la vita non solo, ma il miglioramento, il progresso di questi stabilimenti, dateli in esercizio all'Adriatica e parlate chiaro, molto più chiaro di quanto finora si è fatto. Altrimenti la Società si riderà della vostra legge e delle vostre locuzioni anfibie.

Con ciò, lasciando che chi è più interessato in questa questione se ne occupi un po' sul serio, domando una spiegazione all'onorevole ministro.

Qui non si parla punto di affitto. Ma questi stabilimenti sono proprietà dello Stato, il quale li ha acquistati, salvo le liquidazioni che non so quando saranno finite. L'affitto attualmente, se ben ricordo, è valutato di ottomila lire al mese, e l'articolo dice soltanto che il Governo vende le macchine.

Forse si vuol dar tutto senza far pagare nemmeno un centesimo di affitto? Fate almeno pagare una lira, fate risaltare almeno la vostra proprietà.

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

Di San Donato. Io sarò molto breve, anche più del solito.

L'onorevole Della Rocca, l'onorevole Capo e l'onorevole Baccarini vi hanno già, o signori, lungamente parlato di questi opifici di Pietrarsa e dei Granili. Io ho domandato di parlare, perchè spero di aver concorde con me la voce dell'onorevole presidente del Consiglio.

Depretis, presidente del Consiglio. Non posso parlare. (*Si ride*)

Di San Donato. Non può parlare? Ebbene, glielo ricordo io. (*Si ride*) Egli è il fortunato, o disgraziato autore dell'articolo, che imponeva alla Società delle ferrovie Meridionali di fondare nella città di Napoli quel tale opificio, di cui l'onorevole Baccarini vi ha ora letto le norme ed i doveri. E quell'articolo fu approvato tanto nell'Aula del palazzo Carignano, come nell'Aula del palazzo Vecchio di Firenze, come in quest'Aula di Montecitorio.

Voi avete inteso, onorevoli colleghi, ricordare sempre quel certo articolo 11 delle convenzioni del 1862, il quale fu poi sostituito e in certo modo ricomposto da un ordine del giorno della Camera, col quale, liberando la Società delle ferrovie Me-

ridionali della fondazione di quest'opificio, creava però il dovere di servirsi dei due opifici esistenti in Napoli, per tutto il materiale che occorre alle ferrovie Meridionali. Ora, io non vi nascondo, o signori, che fra le tante illusioni, che ebbi nella mia vita, ci è stata anche questa: e cioè che almeno questo fosse il momento di regolarizzare la condizione di Pietrarsa, il quale essendo oramai un opificio governativo, sarebbe veramente stato il caso di consolidarlo, di ordinarlo su basi stabili; perchè io credo che in questo solo modo, con grandi opifici nazionali, noi potremo anche emanciparci dallo straniero. Ma vedo pur troppo che la mia non era che un'illusione.

Dunque io aspetto una risposta dall'onorevole ministro dei lavori pubblici. E, se il mutismo dell'autore dell'articolo 11 continua ancora, io dirò che noi saluteremo l'onorevole presidente del Consiglio come Saturno, che mangia i propri figli, distrugge l'opera propria, perchè l'articolo 11, onorevole presidente del Consiglio, fu opera vostra.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Sanguinetti.

Sanguinetti. Le osservazioni fatte dall'onorevole Baccarini, per dimostrare che le officine dei Granili e di Pietrarsa dovrebbero darsi alla Società dell'Adriatica, mi pare siano di evidenza tale, che non vi sia bisogno d'insistervi.

Probabilmente la ragione per la quale si vogliono affidare questi opifici alla Società Mediterranea, anzichè all'Adriatica, è questa. La Società delle Meridionali ha dimostrato col fatto, per una lunga serie di anni, che dell'osservanza degli obblighi da essa assunti poteva non preoccuparsi, come non se ne è preoccupata; e lo prova il discorso testè pronunciato dall'onorevole Baccarini. Ora, dappoichè i contraenti per l'Adriatica sono gli stessi della Società delle Meridionali, il Ministero, colla proposta di affidare gli stabilimenti dei Granili e di Pietrarsa alla Società della Mediterranea, vuole provare se questa Società sia composta di pasta migliore.

Ad ogni modo, facendo da ciò astrazione, mi permetto di domandare all'onorevole ministro dei lavori pubblici quale sanzione esista quando la Società Mediterranea non adempia agli obblighi che assume con questo articolo; perchè nel contratto delle sanzioni per l'inadempimento, da parte della Società, degli obblighi assunti, ne esistono; ma quelle sanzioni mi pare non siano applicabili a quest'articolo.

Ora io gli faccio su questo punto una domanda esplicita: quando la Società Mediterranea non assumesse l'esercizio di questi due stabilimenti, io

domando all'onorevole ministro in qual modo potrebbe obbligarvela, e se le sanzioni che riguardano altri patti contrattuali, come ad esempio quelle stabilite nell'articolo 43, possano anche riferirsi a questo speciale articolo.

In fine io debbo chiedere un'altra spiegazione all'onorevole ministro, la quale mi pare abbia non lieve importanza. È dichiarato che la Società assumerà questi due opifici, ed è anche stabilito in qual modo si debba valutare il macchinario, gli attrezzi ed il materiale.

Evidentemente l'esercizio delle officine da parte della Società Mediterranea deve durare per il periodo di tempo pel quale dura l'esercizio delle ferrovie, cioè per 20, 40, 60 anni. Cessando dall'esercizio ferroviario, la Società avrà diritto del pari di cessare dall'esercizio dei due stabilimenti metallurgici in questione. Or bene, ecco la domanda chiara ed esplicita, che io intendo rivolgere all'onorevole ministro: in qual modo, alla fine del contratto, sarà valutato il macchinario, gli attrezzi ed il materiale di questi opifici? Perchè se nell'articolo è stabilito in qual modo si determina il valore del macchinario, degli attrezzi e dei materiali, nell'atto in cui se ne farà la consegna alla Società, nulla è stabilito per la riconsegna che la Società debba farne allo Stato, alla fine della sua gestione.

Nè basta ancora. Ci sono, almeno a me pare, altre lacune in questo articolo, così come esso è concepito.

La Società deve esercitare questi opifici in conto sociale col Governo, oppure deve esercitarli a suo esclusivo rischio e pericolo? Questa questione si collega coll'obbligo che ha la Società, della rinnovazione del materiale mobile; perchè evidentemente la Società le locomotive e le vetture che fabbricherà essa stessa, non le comprerà da stabilimenti privati. Ora l'onorevole ministro ha previsto in qual modo verrà determinato il valore delle locomotive e delle vetture che per avventura costruisse essa stessa?

Quindi le domande che io volevo fare su questo punto sono due: la prima, se l'esercizio di questi stabilimenti la Società debba farlo in conto sociale collo Stato, cioè a dire se le perdite ed i profitti dell'esercizio debba congregarli con quelli dell'esercizio delle ferrovie; perchè, in questa ipotesi lo Stato, per la partecipazione al prodotto lordo, dovrebbe sottostare alle perdite, ed usufruire dei profitti.

La seconda domanda, che mi sono proposto di rivolgere all'onorevole ministro, questa: siccome nell'articolo addizionale non si fa parola dei fab-

bricati degli opifici, così io domando quali saranno i rapporti di diritto, che sorgeranno fra lo Stato e la Società riguardo ad essi. I fabbricati sono di proprietà dello Stato. Si è preoccupato l'onorevole ministro di quello che di essi possa avvenire durante l'esercizio? Delle difficoltà, che potranno sorgere alla fine della concessione, quando, cioè, la Società dovrà restituirli allo Stato; al valore, che essi potranno avere in seguito ad ingrandimenti e modificazioni, che la Società abbia interesse di farvi? E come lo si debba valutare?

Io credo che queste questioni non debbano rimanere sotto silenzio e confido quindi che l'onorevole ministro vorrà dare sulle obiezioni da me mosse le necessarie spiegazioni.

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

Genala, ministro dei lavori pubblici. Dovrei cominciare dal rettificare la storia, che l'onorevole Placido ha fatto degli opifici di Pietrarsa e dei Granili, se io intendessi oggi occupare la Camera, dei fatti passati anziché dei provvedimenti che si devono prendere per l'avvenire, e sono contemplati dall'articolo che ora si discute.

Quindi io non mi fermerò ad esporre quale fosse il nascimento degli opifici, quali inconvenienti si notassero, quali obblighi venissero dati alla Società delle strade ferrate Meridionali, quali modificazioni a questi obblighi venissero apportate da ordini del giorno o da leggi successive. Prenderò invece lo stato dei fatti, e di fronte a questo esaminerò il valore dell'articolo in discussione.

Oggi l'opificio di Pietrarsa appartiene allo Stato e quello dei Granili sta per appartenergli in virtù di una legge di riscatto. La liquidazione non è interamente compiuta, ma è vicina al suo compimento. Già le parti si sono scambiate, direi quasi, il loro *ultimatum*; ond'è omai vicino il giorno in cui si potrà dare un assetto definitivo a questi opifici. Il Governo ha principalmente studiata e considerata la questione sotto l'aspetto delle industrie del nostro paese e in particolare della città di Napoli.

Dovendosi dare un nuovo riordinamento alle strade ferrate non si potevano dimenticare le officine di Pietrarsa e dei Granili che hanno fin qui fornito alle nostre ferrovie una parte del loro materiale; e però è stato imposto alla Società Mediterranea l'obbligo di assumerne l'esercizio.

Ma il Governo non volendosi precludere la via a prendere in seguito quelli altri provvedimenti che l'avvenire potesse consigliare per dare in

Napoli un maggiore sviluppo alla industria della costruzione delle caldaie e delle locomotive mediante un eventuale ingrandimento dell'opificio di Pietrarsa, aveva creduto opportuno non vincolarsi assolutamente con la Società Mediterranea, e di riservarsi quindi la facoltà, sia di alienarlo, sia di darlo in esercizio anche ad altri.

E in questo senso era formulato appunto l'articolo come è stato in origine presentato dal Governo. La facoltà che questo si voleva riservare aveva altresì per iscopo di studiare se lo stabilimento di Pietrarsa poteva per avventura essere utilizzato nell'interesse dell'industria nazionale e specialmente napoletana anche per i bisogni della marineria.

Ma visto che per varie ragioni pareva alla Commissione che la sorte dei due opifici fosse meglio assicurata affidandone senza riserve l'esercizio alla Società Mediterranea, e quelli stessi che si credevano più da vicino interessati in questa questione desideravano che il Governo rinunziasse alle facoltà che si voleva riservare, non ci parve conveniente d'insistere, ed abbiamo accettata la modificazione proposta dalla Commissione.

Ed ecco che ora ci sentiamo domandare: ma queste due officine di Pietrarsa e dei Granili dovranno dunque essere unite per sempre e inseparabili come due fratelli siamesi, e correre sempre le medesime sorti? E come ne avete assicurata la vita? E quali lavori faranno?

Voi le avete chiamate *officine primarie* per i bisogni della rete. Perché non si chiamarono *opifici centrali*? Io avrei avuta poca difficoltà a chiamarle anche *centrali* piuttosto che *primarie* perchè sono questioni di parole, e la sola difficoltà è stata che ci sono anche le officine di Torino, e per queste la denominazione di centrali data a quelle di Napoli poteva sembrare una specie di *diminutio capitis*. Ciò non era certamente nell'intenzione di chi aveva proposto la parola *centrali*. E poichè la parola *primarie* significava a un dipresso il medesimo ed escludeva ogni dubbio a danno di quelle di Torino, fu preferita quest'ultima denominazione all'altra.

Ma quel che importa non sono le parole, ma i fatti. Che cosa sarà di queste officine? Io ho già avuto replicatamente occasione di rispondere a questa domanda: la prima volta quando l'onorevole Capo ne fece argomento d'una interrogazione alla Camera, la seconda volta nella discussione della tabella A, votata a richiesta dell'onorevole Della Rocca.

Ebbene, io non ho nessuna difficoltà di dichia-

rare nuovamente (*Segni di attenzione*) che le officine di Pietrarsa e dei Granili dovranno servire per le grandi riparazioni della rete, perchè è necessario che la Società Mediterranea abbia officine dove fare queste riparazioni; ma dovranno inoltre servire anche alle nuove costruzioni.

Sarebbe davvero peccato che si lasciasse per trascuranza deperire la forza produttiva di queste officine, che, a canto a quella di Ansaldo, si può dire che sono state per lungo tempo le sole che fabbricassero in Italia vere locomotive.

Sarebbe quindi, ripeto, veramente un danno anche per l'esercizio delle strade ferrate se non si continuasse a dare alimento a opifici di questa natura.

Di San Donato. Ma perchè non dirlo nella legge?

Genala, ministro dei lavori pubblici. La legge dice: che la Società Mediterranea assumerà l'esercizio degli stabilimenti dei Granili e Pietrarsa, e siccome in quelli stabilimenti non si fabbricano che locomotive e carri, evidentemente questo esercizio non potrà essere diverso da quello che è ora e non cambiere natura.

Del resto la locuzione usata per gli opifici napoletani è quella stessa che la legge usa per le altre officine, perchè noi abbiamo seguite per tutte le medesime norme. Per quelle di Torino, ad esempio, non è stato punto detto: che vi si continuerà a fare quello che si fa oggi, e vi sarà mantenuto quel personale che c'è oggi, e vi si spenderanno tanti milioni l'anno quanti se ne spendono oggi; si è detto soltanto che la Società continuerà a mantenere quelle officine che naturalmente faranno il lavoro che è richiesto dalle necessità della rete.

L'ipotesi che la Società trascuri gli opifici napoletani o non dia loro sufficiente alimento non è una ipotesi ammissibile perchè, anche volendo, la Società non potrebbe fare a meno di servirsene per i bisogni della sua rete, e perchè è vincolata col Governo da un espresso patto contrattuale che la obbliga a continuare ad esercitarli come sono stati esercitati finora.

Ma l'onorevole Placido, l'onorevole Della Rocca e l'onorevole Capo domandano: Che cosa avverrà del macchinario? Il macchinario che voi vendete alla Società, rimarrà sempre tal quale? o sarà migliorato? E che avverrà dell'ingrandimento? E queste stesse domande sono state ripetute anche più esplicitamente dall'onorevole Sanguinetti.

Quanto al macchinario, a giudizio mio, il secondo comma dell'articolo non era nemmeno necessario, perchè avendo considerato gli stabilimenti

di Pietrarsa e dei Granili di fronte alla Società Mediterranea come officine della rete, tutte le norme del contratto che si riferiscono alle altre officine comprendono anche queste.

Infatti, se guardate la tabella A, voi vedete che vi figurano queste due officine insieme a quelle di Torino, Verona e via discorrendo.

Epperò il macchinario sarà stimato nel medesimo modo, con cui si stima il macchinario delle altre, e gl'ingrandimenti successivi verranno fatti nello stesso modo, come si faranno quelli delle officine di Torino, di Verona e degli altri luoghi.

Il macchinario dovrà essere rinnovato e mantenuto a spese della Società. Invece gli aumenti saranno, come per le altre officine, a carico della Cassa per gli aumenti patrimoniali, alla quale toccherà pure di sostenere le spese per l'ingrandimento di queste officine.

E alla fine del contratto poi si farà la stima del materiale di Pietrarsa e dei Granili, nel medesimo modo come saranno fatte le stime degli altri opifici.

Anche questa è una conseguenza del fatto già accennato che gli stabilimenti di Pietrarsa e dei Granili sono compresi nella tabella A che la Camera ha oramai approvata. Essi non possono quindi non seguire l'andamento ordinario: la cosa del resto contrattualmente non è mai stata messa in dubbio, e ci siamo già su questo punto intieramente chiariti.

Vengo ora al personale.

Io comprendo come il personale di queste officine debba stare a cuore agli onorevoli deputati che ne hanno così a lungo parlato; ma anche qui la mia risposta è molto facile. La Società è obbligata a rilevare tutto il personale ferroviario compreso quello delle officine. Quindi anche il personale addetto a Pietrarsa ed ai Granili.

L'obbligo della Società si estende perfino al personale straordinario addetto alle costruzioni, il quale non ha per conseguenza nessuna connessione con l'esercizio. Come si può dubitare che non comprenda quello di due officine, senza le quali si può quasi dire che la rete non si potrebbe esercitare?

Il personale di Pietrarsa e dei Granili sarà certamente rilevato dalla Società precisamente come quello di tutte le altre officine della rete.

L'onorevole Baccarini avrebbe desiderato che anzichè alla Mediterranea, venissero queste due officine date in esercizio alla Adriatica. La cosa per verità fu dibattuta; anzi, sulle prime, era quello il concetto anche del Governo. Ma, visto

poi che la rete Adriatica avrà pochi contatti con Napoli, perchè la linea Eboli-Reggio e l'altra oggi appartenente alle Meridionali dovranno passare alla Mediterranea, e visto d'altra parte che per la costruzione della Eboli-Reggio e delle rimanenti linee che si dovranno aprire nel Mezzogiorno era necessario assegnare una grande officina alla Società Mediterranea che dovrà esercitare tutte le ferrovie delle Calabrie e non ha che un piccolo opificio a Taranto, parve miglior consiglio al Governo di affidare ad essa l'esercizio degli stabilimenti di Napoli, che si trova quasi al centro della rete Mediterranea, ed è invece appena toccato dalla rete Adriatica.

Abbiamo quindi dato Pietrarsa e i Granili a quella Società che aveva più interesse a svilupparli e maggior lavoro onde alimentarli.

Quando la Società Adriatica non trovasse sufficienti pel lavoro della sua rete le officine che ha ora, e dovesse fare degli ampliamenti, allora si studierà dove sarà più opportuno farle: se a Verona, o ad Ancona, o a Foggia o altrove, secondo i bisogni.

Ma, così come stanno ora le cose, gli è certo che la Mediterranea avrà un lavoro più che sufficiente per alimentare le officine di Napoli, specialmente se si bada alle ferrovie nuove che si dovranno costruire. Del resto, questa questione è già stata risolta dalla Camera...

Della Rocca. Chiedo di parlare.

Genala, ministro dei lavori pubblici. ...la quale, votando l'allegato A, ha stabilito che Pietrarsa e Granili siano esercitati dalla Mediterranea.

Gli onorevoli Sanguinetti e Baccarini hanno domandato quale affitto sarà pagato pei locali. Anche sotto questo aspetto le officine napoletane sono pareggiate alle altre. L'affitto non si è considerato perchè...

Lazzaro. Chiedo di parlare.

Genala, ministro dei lavori pubblici. ...è una spesa in conto capitale. Le officine stesse e il macchinario fisso se non ci fossero dovrebbero esser fatti a spese della Cassa per gli aumenti patrimoniali. Quelle che ci sono si danno senz'affitto, perchè, come l'affitto non fu mai calcolato fra i loro redditi, così non va considerato come una spesa da mettersi a carico dell'esercente; molto più che queste officine non sono di per sé un'attività, ma piuttosto un onere dell'esercizio.

Quanto alla gestione, evidentemente tutto ciò che si riferisce a riparazioni la Società deve farlo a suo rischio e pericolo, poichè è spesa di esercizio quella di riparare il materiale mobile, che per ve-

tustà o per casi fortuiti di forza maggiore fosse diventato inservibile.

Quanto poi al nuovo materiale, se è di quello che la Società sostituisce perchè per l'uso è consumato, o per casi fortuiti o di forza maggiore è andato distrutto, la spesa è tutta a carico della Società. Se invece si tratta di ampliamenti o di aumenti, la spesa sarà a carico della Cassa per gli aumenti patrimoniali; ma così in un caso come nell'altro il prezzo dev'essere determinato, e l'articolo 12 del capitolato è quello che stabilisce il modo con cui si determina.

Epperò anche gl'ingrandimenti successivi — lo noti anche l'onorevole Sanguinetti — non potranno essere fatti se non come gl'ingrandimenti delle altre officine, e quindi sul fondo della Cassa per gli aumenti patrimoniali, e non si consentirà l'ingrandimento se non quando ne sarà dimostrato il bisogno.

L'onorevole Sanguinetti inoltre ha domandato: se la Società non eseguisse questi patti, credete voi che si possa invocare l'articolo 43 del contratto? Certamente, non v'ha dubbio; si può invocare quest'articolo, nonchè tutti gli altri delle leggi, perchè noi abbiamo delle leggi in Italia le quali obbligano i contraenti ad eseguire i patti stipulati nei contratti. Ma nel caso citato dall'onorevole Di San Donato, fu la Camera stessa che con un ordine del giorno ha disposto altrimenti.

Di San Donato. Cinque anni dopo.

Genala, ministro dei lavori pubblici. Sia pure.

La Società sorse nel 1862 e le linee non erano state ancora fatte, onde non si potevano pretendere opifici per strade che esistevano soltanto allo stato di progetto. Ad ogni modo allora io non era nato alla vita politica; anzi si può dire che è da poco che vi sono entrato...

Di San Donato. C'era il presidente del Consiglio.

Genala, ministro dei lavori pubblici. Ma è un fatto che la sostituzione di un'altra Società a quella delle Meridionali nell'esercizio delle officine di Pietrarsa e dei Granili è avvenuta per deliberazione della Camera. E fu poi la legge Baccarini che ritornò sul passato e fece obbligo preciso, alla Società delle Meridionali, di esercitarli a metà perdita e metà guadagno.

Così almeno mi pare che stiano le cose, benchè non possa dirlo con certezza assoluta non avendo presenti tutti gli elementi. A ogni modo, questa è una quistione che esce dal campo della discussione odierna, alla quale mi affretto a ritornare.

Che cosa facciamo con le presenti convenzioni?

Noi provvediamo all'avvenire delle due officine in un altro modo. Le avremmo date senza difficoltà all'Adriatica se i bisogni prevalenti della rete Mediterranea non ci avessero consigliato diversamente; ma non credo che gli oratori che hanno parlato su quest'articolo, vorranno ritenere insoddisfatti i loro voti, perchè questi lavori verranno fatti dalla Mediterranea anzichè dall'Adriatica. Ciò che importa si è che il lavoro sia mantenuto, e continuamente alimentato; e questo lavoro sarà alimentato perchè i bisogni della rete lo richiedono e sarà mantenuto anche il personale con tutti i diritti che esso ha.

Certamente non si può assicurare a tutti l'inamovibilità, nè accordare in occasione di quest'articolo agli impiegati e agli operai diritti che già non abbiano, ma tutti i diritti che hanno saranno rispettati, e saranno usati al personale tutti i riguardi che esso merita.

E così mi pare di aver risposto a tutti gli oratori, compreso l'onorevole Di San Donato.

È vero che la legge del 1862 obbligava le Meridionali a creare questi grandi opifici; ed è vero altresì che le leggi posteriori a questa che ora discutiamo mutano in parte le disposizioni della legge del 1862; ma l'importante è che le due officine che ora esistono si mantengano e saranno effettivamente mantenute.

Anzi come mio intendimento personale, aggiungerò che nel proporre l'articolo com'era in origine volevo tenermi aperta la via a ingrandire l'opificio di Pietrarsa trovando d'accordo col Ministero della marineria una combinazione che possa assicurare loro un crescente sviluppo, per quella parte dei lavori, in cui abbiamo già una maestranza molto bene istruita e capace.

Barazzuoli, relatore. Chiedo di parlare.

Presidente. Comunicherò ora alla Camera le diverse proposte. L'onorevole Della Rocca propone all'articolo addizionale quest'aggiunta: " opificio primario di costruzioni e di riparazioni; „ l'onorevole Capo propone quest'aggiunta: " La Società accetterà il personale lavorante dei due stabilimenti alle stesse condizioni e colle stesse norme come per il personale ferroviario; „ poi viene la seguente proposta dell'onorevole Di San Donato: " Gli stabilimenti di Pietrarsa e dei Granili saranno affidati alla Società *Adriatica* perchè li usi come stabilimenti di costruzione ed anche come stabilimenti principali di riparazioni.

" Di San Donato, Simconi, Billi. „

Questa proposta verrebbe a modificare non solo la presente convenzione, ma anche l'altra con la Società *Adriatica*.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Barazzuoli.

Saccarini. Chiedo di parlare.

Barazzuoli, relatore. A nome della Commissione dichiaro che essa si associa nel modo più formale alle dichiarazioni fatte dall'onorevole ministro dei lavori pubblici.

La Camera sa che l'articolo sostituito è opera della Commissione, onde consegue che se la Commissione volle mutato in questa parte il progetto di contratto, non lo volle certamente perchè di Pietrarsa e dei Granili si facessero degli stabilimenti di second'ordine, mentre lo scopo pel quale la Commissione volle sostituito un articolo suo a quello del Governo, fu invece, e non poteva essere altro che quello di assicurare a questi due stabilimenti la vita che avevano, ed anzi una prosperità maggiore.

Il tenore dell'articolo ci sembra, nella sua sobrietà, abbastanza chiaro per assicurare gli onorevoli deputati, i quali hanno fatte delle domande, ed emessi dei dubbi! Allorquando si dice nell'articolo che la Società assumerà l'esercizio dei due stabilimenti, dei Granili e di Pietrarsa, si intende necessariamente, di voler continuato il loro stato presente, e che quindi Pietrarsa e i Granili seguitino ad essere stabilimenti di grandi ordinazioni e di grandi riparazioni ferroviarie; altrimenti, se le parole devono avere un significato, l'articolo non avrebbe più senso.

È stato inoltre molto opportunamente notato dall'onorevole ministro dei lavori pubblici che nella nota delle diverse officine annesse all'allegato A, si legge, nella stessa categoria dei Granili e di Pietrarsa, lo stabilimento di Torino, a riguardo del quale non è detto che continuerà, oltrechè ad essere stabilimento di grandi riparazioni, ad essere stabilimento di costruzione, come lo è. E ne verrà per questo che non si continuerà a fare le costruzioni anche nello stabilimento di Torino?

Quindi, da questo lato può essere più che sicuro chiunque aveva dei dubbi, che lo scopo ed il significato letterale di quest'articolo si è quello di mantenere a questi due stabilimenti di Napoli la loro natura, non che di grandi riparazioni, di costruzioni.

Nè gli onorevoli interroganti si pongano in pensiero perchè la rete Mediterranea avrà due stabilimenti anco di costruzione, cioè quello di Torino e gli stabilimenti napoletani. Pietrarsa ed i Granili dovevano servire prima alla piccola Società delle Meridionali, che contava, e doveva avere tutto al più 2000 chilometri di ferrovie, e nessuno riteneva che con ciò questi due opifici non avreb-

bero prosperato: oggi che la rete Mediterranea ne deve avere un settemila, ne viene di conseguenza che ci sarà lavoro molto e continuo per Torino come per Napoli.

Ciò per quanto riguarda la qualità del lavoro che dovrà continuare a farsi a cura ed obbligo della Mediterranea nei due stabilimenti di Pietrarsa e dei Granili.

Per ciò pure che concerne il personale, la Commissione si associa alle dichiarazioni del ministro dei lavori pubblici. Questo personale diventa personale ferroviario, gli vengono mantenuti tutti i titoli acquisiti, gli viene assicurato il presente per l'avvenire come agli addetti alle ferrovie.

Io sono inoltre incaricato dalla Commissione di dichiarare che, mentre essa non assentirebbe a nessuno degli emendamenti presentati e molto meno a quello dell'onorevole Baccarini per dare Pietrarsa alla Società Adriatica, che incontra l'ostacolo della pregiudiziale, è disposta ad accettare qualunque ordine del giorno che prenda atto delle dichiarazioni del ministro alle quali ha fatto adesione la Commissione.

Voci. Ai voti! ai voti!

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Baccarini.

Baccarini. Ho chiesto di parlare per rettificare lo stato di fatto, e mi dispiace di disgustare qualcuno in questa Camera; il che però non mi impedirà di parlare anche più lungamente di quello che volevo.

È inutile adoperare circonlocuzioni: la Società delle Meridionali ha l'obbligo, per la legge del 1862, di costruire un opificio proprio a Napoli, e per esso si valutarono sei milioni o giù di lì.

Ciò risulta dalla discussione della legge del 1862, che ognuno può vedere alla biblioteca della Camera; ma la Società non ha mai adempiuto a quell'obbligo. Siccome esistevano gli stabilimenti di Pietrarsa e dei Granili, visto che non adempiva all'obbligo di impiantare uno stabilimento proprio, fu detto: almeno servitevi di questi due stabilimenti; e fino che fu al mondo la buonanima del comm. Bona, la Società fece costruire circa 3500 veicoli in quegli stabilimenti; il che prova che potevano costruirsi utilmente. Dal 1877 o 1878 in poi non furono date che 200 mila lire di lavori, salvo le commissioni che fossero state date in questi ultimi tempi e che io non conosco.

E quest'obbligo della costruzione di uno stabilimento vige sempre; ma siccome tornava utile anche allo Stato, divenuto proprietario, di rafforzare la vita degli stabilimenti di Pietrarsa e dei Gra-

nili, così nel 1881 la Società delle Meridionali fu obbligata ad esercitarli.

Ecco l'articolo 21 della legge 23 luglio 1881:

“ Art. 21. Qualora sia deciso per parte del Governo il riscatto degli stabilimenti di Pietrarsa e dei Granili, ivi comprese le macchine, attrezzi e lavori in corso, la Società anticiperà le somme, che a tale scopo le saranno richieste dal Governo stesso, mediante il pagamento di un annuo interesse commisurato al saggio medio in Italia della rendita nel trimestre precedente a quello in cui sarà fatta l'anticipazione e senza che l'interesse stesso possa mai eccedere il 6 per cento lordo.

“ Gli stabilimenti predetti saranno dal Governo consegnati alla Società franchi e liberi da ogni ipoteca od altro peso qualsiasi, con inventario e perizia d'accordo compilati del loro contenuto, e la Società sarà obbligata ad esercitarli, ripartendo col Governo i profitti o le perdite nello stesso modo e proporzione, con cui si ripartiscono le spese generali comuni all'esercizio delle due reti Meridionale e Calabro-Sicula a norma della convenzione 28 ottobre 1871.

“ Qualora le macchine, provviste ed attrezzi provenienti dal riscatto e consegnati alla Società non fossero sufficienti alla gestione dei due stabilimenti e fossero necessari lavori di adattamento o di trasformazioni di officine, stabili, piazzali, acquisti di nuove macchine ed attrezzi, aumenti di provviste od altro, la Società anticiperà a misura del bisogno il capitale necessario, ed il relativo interesse al 5 per cento sarà portato nei conti semestrali delle spese.

“ Cessando la Società dall'esercizio delle ferrovie Calabro-Sicule, gli stabilimenti dei Granili e di Pietrarsa saranno riconsegnati allo Stato unitamente alle macchine, provviste, attrezzi e lavori in corso, contro restituzione tanto delle somme da essa anticipate per il libero riscatto, quanto del maggior capitale circolante sborsato per la loro regolare gestione, di cui la Società dimostrerà la consistenza in opere, macchine, provviste eseguite negli stabilimenti od esistenti nei cantieri. ”

Dunque, o signori, finchè continuava l'esercizio della rete Sicula, vale a dire fino al 1894, questi stabilimenti dovevano essere esercitati dalle Meridionali. Finito l'esercizio delle Sicule, la Società restituiva allo Stato gli stabilimenti, ma l'obbligo di avere uno stabilimento proprio, nessuno glielo ha tolto mai.

Dunque lo stato di fatto è questo, che l'esecente vero degli stabilimenti deve essere la Società

delle Meridionali, finchè almeno esercita le Calabro-Sicule.

Ora, siccome si costituiscono delle reti diverse che saranno esercitate dalla Società delle Meridionali, evidentemente se c'è qualche cosa di ragionevole è questo: che la Società la quale esercitando 1500 chilometri aveva l'obbligo di costruire un grande stabilimento, ora che eserciterà una rete assai maggiore, eserciti almeno questi stabilimenti se non vuole costruirne uno nuovo.

È opportuno che la Società costruisca uno stabilimento nuovo? Io non lo credo. Io credo invece che per Napoli importi più che i due stabilimenti esistenti siano esercitati ed assicurati nella loro vita. Invece la Società delle Meridionali, che, non so perchè, ha avuto sempre un'avversione a questi stabilimenti, finisce per liberarsene passandoli alla Mediterranea, che non ne ha bisogno assolutamente.

Osservo da ultimo, che nell'articolo non si parla di mantenerli come stabilimenti di costruzione, ma di mantenerli *per l'uso della rete*. Tutti sanno però, che le Società d'esercizio ordinariamente non costruiscono nè locomotive, nè vagoni, toltone qualcuno per modello.

E dopo queste considerazioni dichiaro che voterò unicamente una mozione, se c'è, colla quale si proponga di consegnare all'Adriatica questi stabilimenti. Non voterò l'articolo come ci è presentato, perchè non credo opportuno di consegnare quegli opifici alla Società Mediterranea.

Quanto all'aggiunta pel personale, la capirei se si trattasse di impiegati: ma si tratta di operai avventizi e non parmi potersi obbligare la Società fino a tal punto. Per una volta almeno, voi vedete che sostengo i diritti della Società.

Voci. La chiusura!

Presidente. Essendo chiesta la chiusura domando se sia appoggiata.

(È appoggiata.)

Placido. Chiedo di parlare contro la chiusura.

Presidente. Parli.

Placido. Onorevoli colleghi, non parmi che in sì grave disputa possa farsi questione di partito. Quando ebbi l'onore d'entrare in quest'Aula ho inteso voci autorevolissime che raccomandavano l'industria ed il lavoro nazionale. Io raccolsi le parole degli onorevoli Boselli e Luzzatti, e di altri rispettabili colleghi, che da ogni parte della Camera richiamavano l'attenzione del Governo sull'importante oggetto. Siamo ora giunti all'attuazione di teoriche splendidamente proclamate. Credetelo: non è questione regionale. Per noi è

tanto importante l'opificio di Pietrarsa o quello de' Granili, quanto è del pari meritevole della comune disamina quello di Ansaldo, od altro qualsiasi. Noi facciamo una sola questione: quella che si connette all'industria ed al lavoro nazionale.

Volete strozzare la discussione? E sia! Ma allora dirassi che sulle importanti questioni si pronunziano be' discorsi e si conclude nulla. Se invece, senza spirito di parte, senza idee preconcepite, la questione vuol discutersi in tutte le sue parti, consentiteci almeno di essere illuminati: consentite di poter dire le nostre ragioni in risposta a quelle presentate dal ministro o dalla Commissione. Impedirci ogni risposta, ogni osservazione, sarebbe distruggere le buone consuetudini parlamentari. Del resto, se anche più tardi verrà votato un articolo, danno non verrà ad alcuno, ed il paese saprà che in quest'Aula si discutono i veri interessi nazionali!

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

Depretis, presidente del Consiglio. Io sono costretto a chiedere facoltà di parlare per un fatto quasi personale.

L'onorevole Di San Donato mi ha accusato quasi di mutismo, e di mutismo quasi calcolato. Onorevole Di San Donato, la mia voce la persuadea che il mio mutismo d'oggi non è volontario, ma coattivo: mi è imposto da un raffreddore che mi ha preso stanotte. Tuttavia, anche con la voce fioca, io dirò poche cose su questa questione.

Io credo che gli onorevoli deputati, quelli specialmente della città di Napoli, non metteranno in dubbio il mio interessamento per l'incremento delle industrie e per il benessere di quella illustre città.

Questo pensiero già mi ispirava quando, nella prima legge per la concessione delle ferrovie Meridionali alla Società dell'Alta Italia, o, in altri termini, alla casa Rothschild, io imposi l'obbligo di erigere in Napoli uno stabilimento che dovesse importare la spesa di 5 milioni e non meno, e che dovesse costruire, prima una parte, e poi tutto quanto il materiale della rete.

Di San Donato. Anche la stazione?

Depretis, presidente del Consiglio. C'è poi anche l'affare della stazione; ma io ora mi limito a questo punto.

Ancora di recente mi pare di aver dato prova del mio interessamento per le classi lavoratrici di Napoli e delle città vicine, associandomi con tutto il cuore al progetto del mio illustre collega il ministro della marineria per la fondazione di un altro

stabilimento prossimo a Napoli, il quale, secondo me, tornerà esso pure di grande vantaggio a quella città.

Detto questo, io mi limito ad osservare che l'assegnazione di questi stabilimenti di Pietrarsa e dei Granili piuttosto all'una che all'altra rete è questione già decisa, perchè fu votata la tabella nella quale è prescritto che questi stabilimenti devono essere dati alla rete Mediterranea; e io credo che si sia fatto bene.

È necessità assoluta avere un grande stabilimento per le grandi riparazioni, che abbia sede proprio nella città di Napoli, perchè al disotto di Napoli abbiamo tutta la rete che percorre il vastissimo territorio che va, per così dire, dall'Appennino, che sovrasta alla pianura di Caserta, fino all'Jonio e fino a Brindisi: ed è una rete che si avvicina a 2000 chilometri, tutta inferiore a Napoli. È impossibile che a Napoli non vi sia un grande stabilimento di questa natura.

E quando io dico uno stabilimento per le grandi riparazioni, accenno a questo, perchè è naturale che questo stabilimento faccia principalmente le grandi riparazioni del materiale. Ma ciò non impedisce, anzi è naturale, che questo stabilimento debba fare anche costruzioni che occorreranno per l'esercizio della rete, quando avrà acquistato l'importanza che senza dubbio prenderà quando sarà fatta la rete Mediterranea, perchè è nell'interesse della stessa Società esercente di fare colà tutti questi lavori.

Io ho veduto all'esposizione di Torino una bellissima locomotiva, costruita nella officina delle grandi riparazioni di Torino: è un lavoro perfetto; e ciò dimostra che i nostri operai hanno l'abilità di fare i lavori perfetti così come si fanno all'estero, e ci rassicura che le costruzioni che saranno necessarie per l'esercizio della rete saranno sicuramente fatte in questo modo.

Un altro stabilimento abbiamo al nord, dove la rete è fitta e si estende per circa 3000 chilometri, e non potrà essere mosso da Torino dove si trova, dove vi sono grandi interessi, come già ho avuto occasione di dichiarare altre volte. Io credo che nessun Governo ragionevole vorrà turbare quegli interessi e dare alle popolazioni qualche altra causa di malcontento.

Lo stabilimento che esiste a Napoli e che sarebbe follia pregiudicare, è messo in tale posizione, che il lavoro vi dovrà necessariamente crescere, e non potrà mai in nessun modo diminuire.

Io spero pertanto che gli onorevoli colleghi, i quali difendono gl'interessi della città di Napoli,

in questa questione, si persuaderanno che hanno un alleato che è il più potente di tutti, perchè consiste nella natura delle cose, e nell'entità degli interessi che si creano con questa legge e che costringeranno la Società, volente o nolente, a valersi di queste forze già create, che sono gli stabilimenti di Pietrarsa e dei Granili.

Nessun dubbio pertanto può esservi intorno all'importanza di questi stabilimenti.

E io sono profondamente persuaso, che come non vi può essere dubbio sull'importanza di questi stabilimenti, così il grande sviluppo che da loro sarà dato all'industria sarà per crescere e non per diminuire: io ho fede che essi si perfezioneranno e prenderanno ogni giorno maggiore incremento, così che questa grande industria fiorirà nelle mani di una potente Società; e considerando la natura delle cose, io sono profondamente persuaso che nessuno possa dubitare che gli stabilimenti di Pietrarsa e dei Granili siano stabilimenti non solo principali, ma primari nel vero senso della parola. Forse nessun altro stabilimento che quello di Torino potrà gareggiare con essi.

Prego pertanto gli onorevoli miei amici Della Rocca, Placido e gli altri deputati che si sono loro associati, di non insistere nel loro emendamento, perchè mi pare che potrebbe piuttosto pregiudicare che vantaggiare i loro desideri, e di prendere atto delle dichiarazioni del Governo sulla natura e sulla importanza certa e indubitabile di questi stabilimenti, permettendo intanto che la Camera possa votare l'articolo come è formulato nel contratto.

Presidente. Pongo a partito la chiusura della discussione. Coloro che l'approvano, son pregati di alzarsi.

(La Camera delibera che la discussione sia chiusa.)

Della Rocca. Chiedo di parlare per una dichiarazione.

Presidente. Ritira Ella o mantiene la sua proposta?

Della Rocca. Vorrei dichiarare...

Presidente. No, no. La prego di dirmi se ritira o mantiene la sua proposta. Ella comprenderà che, la discussione essendo chiusa, io non posso darle facoltà di parlare.

L'onorevole Della Rocca propone di aggiungere all'articolo 4 la seguente aggiunta, cioè, che là dove si dice: *gli opifici primari*, si dica: *opificio primario di costruzione e di grandi riparazioni*.

L'onorevole Capo propone poi quest'altra aggiunta: " e che il personale di quelle officine sarà

rilevato dalla Società alle stesse condizioni e con le stesse norme come pel personale ferroviario. »

L'onorevole Di San Donato propone questo articolo sostitutivo: « Gli stabilimenti di Pietrarsa e dei Granili saranno affidati alla società Adriatica, perchè li usi come stabilimenti di costruzione ed anche come stabilimenti principali di riparazioni. »

Io debbo far notare all'onorevole Di San Donato che contro la sua proposta sorge la questione pregiudiziale. Imperocchè la Camera ha già approvato l'allegato A che fa parte dell'articolo 1, e nel quale è appunto accennato che sono assegnati alla rete Mediterranea gli opifici di Pietrarsa e dei Granili.

Possano fare oggetto di ulteriori deliberazioni gli emendamenti degli onorevoli Della Rocca e Capo; ma la proposta dell'onorevole Di San Donato no, avendosi già, in opposizione della medesima, un voto della Camera.

Viene poi finalmente il seguente ordine del giorno dell'onorevole Fusco:

« La Camera, udite le dichiarazioni del Governo, che cioè le officine dei Granili e di Pietrarsa serviranno, non solo alle grandi riparazioni della rete Mediterranea, ma altresì a costruzioni nuove, passa all'ordine del giorno. »

Ha facoltà di parlare l'onorevole Della Rocca per una dichiarazione.

Della Rocca. Io ho udite le dichiarazioni dei ministri e del relatore, e mi piace di mettere in sodo che siamo d'accordo nel ritenere che gli opifici, di cui parlasi, debbono servire, non soltanto per le riparazioni occorrenti, ma anche per le costruzioni, e che il personale di essi sarà trattato alla stessa stregua del personale ferroviario. Se si trattasse della mera esecuzione d'un provvedimento per parte unicamente del potere esecutivo, io, quantunque non d'accordo politicamente col Ministero, pure farei atto di fede nelle dichiarazioni degli onorevoli ministri, quantunque essi non sieno eterni. Ma siccome si tratta dell'esecuzione d'un contratto, ed uno dei contraenti è la società che ancora deve costituirsi e che dovrà eseguire questo patto, io domando: ove il concetto nel quale Governo e Commissione insieme a noi consentono, non sia chiaramente espresso, possono l'onorevole presidente del Consiglio e l'onorevole ministro dei lavori pubblici, affidarmi che il patto sarà eseguito nei termini che noi, tutti quanti d'accordo, sosteniamo?

Presidente. Onorevole Della Rocca, non posso lasciar riaprire la discussione.

Della Rocca. Ma vorrei soltanto... (*Rumori*)

Presidente. Permetta, io sono quà per fare il mio dovere.

Della Rocca. Chi mi può garantire che, in caso di possibili contestazioni davanti ai tribunali, questi diranno che ha ragione lo Stato, ovvero non daranno ragione alla Società?

Presidente. Onorevole Della Rocca, io la invito a dichiarare senz'altro se mantiene o ritira la sua proposta.

Della Rocca. Ma bisogna che dica le ragioni... (*Rumori vivissimi*)

Presidente. Ma scusi, questa è una lotta poco decorosa. Io sono qui per fare osservare il regolamento, a termini del quale Ella non può rientrare in discussione. La invito quindi a dichiarare se mantenga, o se ritiri la sua proposta.

Della Rocca. Per queste considerazioni, io sono nella penosa necessità di dovere insistere nel mio emendamento, poichè si tratta d'un contratto che altrimenti potrà essere inosservato e deriso.

Presidente. Sta bene; Ella mantiene la sua proposta.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Di San Donato.

Di San Donato. Onorevole presidente, debbo fare una modesta dichiarazione, anche per rispondere al cortese modo che usò a mio riguardo l'onorevole presidente del Consiglio, della cui benevolenza per Napoli non dubito punto. Ma, o signori, trattandosi d'una disposizione di legge che non è stata mai eseguita, ad accontentarmi d'una dichiarazione del Ministero, vi confesso francamente che mi adatterei molto mal volentieri. Io quindi ritiro il mio ordine del giorno, e mi associo a quello dell'onorevole Della Rocca.

Presidente. Rimangono quindi: la proposta dell'onorevole Della Rocca, e l'ordine del giorno dell'onorevole Fusco, a cui propone un'aggiunta l'onorevole Capo.

Metterò prima a partito l'ordine del giorno dell'onorevole Fusco, coll'avvertenza che quando fosse dalla Camera accettato, rimangono cancellati gli altri emendamenti, e si intende approvato l'articolo. Soltanto, a causa dell'aggiunta proposta dall'onorevole Capo, voteremo per divisione.

Lazzaro. L'emendamento dell'onorevole Della Rocca dovrebbe avere la priorità.

Presidente. No. L'onorevole Fusco ha proposto un ordine del giorno contro gli emendamenti.

Ora se l'ordine del giorno è approvato, è evidente che gli emendamenti sono respinti; altrimenti non ci sarebbe senso.

Lazzaro. Chiedo di parlare.

Simeoni. Chiedo di parlare.

Presidente. Se domandano di parlare così confusamente, non andremo innanzi. L'onorevole Fusco col suo ordine del giorno, si accontenta di prendere atto delle dichiarazioni del Governo, ed è quindi evidente che, se sarà approvato, si cancella la proposta Della Rocca.

L'onorevole Lazzaro ha facoltà di parlare sul metodo di votazione.

Lazzaro. A me pare che, a termini del regolamento, la priorità della votazione dovrebbe essere data all'emendamento dell'onorevole Della Rocca.

Presidente. Ma no, non capisco anzi come un vecchio parlamentare come Ella è, insista in questa interpretazione del regolamento.

Lazzaro. Mi lasci parlare, onorevole presidente; potrò errare, ma mi lasci esporre il mio pensiero.

Io comprendo che gli ordini del giorno possano precedere la votazione degli emendamenti; però non quando c'è una proposta modificativa che più si discosta dall'articolo in discussione. Quale è, in questo caso, la proposta che più si discosta? Quella dell'onorevole Della Rocca, perchè l'ordine del giorno dell'onorevole Fusco si avvicina moltissimo al disegno di legge; anzi, per meglio dire, non è che l'accettazione dell'articolo qual'è stato presentato dal Ministero, e solamente esprime un voto di fiducia nelle dichiarazioni del Governo. E siccome l'emendamento dell'onorevole Della Rocca respinge o almeno modifica l'articolo, a me pare che, a termini del regolamento, debba essere votato prima.

Capisco che il risultato è sempre uno, perchè coloro che credono di non votare l'emendamento dell'onorevole Della Rocca, accetteranno l'ordine del giorno dell'onorevole Fusco. Solamente ho fatto la mia osservazione, desiderando che si voti secondo il metodo più regolare.

Presidente. Onorevole Lazzaro, Ella è troppo esperto parlamentare, per non sapere che la proposta che più si discosta dalla proposta che si discute, è quella che più allarga il senso della proposta medesima. Ora, lo emendamento dell'onorevole Della Rocca comprende in sé una disposizione di legge; l'ordine del giorno Fusco, invece, vuole appunto evitare che la Camera voti questa disposizione di legge, e si accontenta di una semplice dichiarazione, sulla quale si può convenire o non convenire. Ed è dunque evidentissimo che questa proposta più delle altre si discosta dall'argomento di cui si tratta, dappoichè propone appunto che la Camera non prenda alcuna deliberazione. Un'altra prova della ragionevolezza di questo metodo di votazione sta in

ciò: che quando la proposta dell'onorevole Della Rocca fosse accettata, rimarrebbe inutile votare l'ordine del giorno dell'onorevole Fusco; mentre invece se questo non è approvato, si può sempre votare l'emendamento dell'onorevole Della Rocca.

Verremo dunque ai voti. La prima parte dell'ordine del giorno dell'onorevole Fusco è la seguente:

“La Camera, udite le dichiarazioni del Governo, cioè che le officine dei Granili e Pietrarsa serviranno non solo alle grandi riparazioni della rete Mediterranea, ma altresì a costruzioni nuove, passa all'ordine del giorno. „

L'onorevole Capo poi propone quest'aggiunta a questa prima parte, dopo le parole, *costruzioni nuove*: “e che il personale di quelle officine sarà rilevato dalla Società alle stesse condizioni e con le stesse norme come per il personale ferroviario. „

Ha facoltà di parlare l'onorevole presidente del Consiglio.

Depretis, presidente del Consiglio. Dichiaro alla Camera che il Ministero accetta l'ordine del giorno Fusco ed accetta anche l'aggiunta dell'onorevole Capo. Se mi fosse lecito avere ancora una speranza, io pregherei l'onorevole Della Rocca ed i suoi amici di non insistere per far votare il loro ordine del giorno. Il Ministero non può accettare una modificazione; e il risultato sarà che essi correranno rischio di pregiudicare una questione, sulla quale, in fondo, come ha dichiarato l'onorevole Della Rocca, siamo d'accordo ed alla quale serve di complemento, la proposta degli onorevoli Fusco e Capo.

Presidente. L'onorevole Capo ha facoltà di parlare.

Capo. Una volta accettata la mia proposta, non ho più occasione di parlare.

Presidente. Rileggo dunque l'ordine del giorno dell'onorevole Fusco, coll'aggiunta proposta dall'onorevole Capo. “La Camera, udite le dichiarazioni del Governo, cioè che le officine dei Granili e di Pietrarsa serviranno non solo alle grandi riparazioni della rete Mediterranea, ma altresì alle costruzioni nuove; e che il personale di quelle officine sarà rilevato dalla Società alle stesse condizioni e con le stesse norme come per il personale ferroviario, passa all'ordine del giorno. „

Questa proposta è accettata dal Governo e dalla Commissione.

Baccarini. Chiedo di parlare.

Presidente. A proposito di che?

Baccarini. Per sapere che cosa si voglia dire con questo personale “che sarà rilevato. „

Presidente. Io leggo le proposte come sono scritte; non le interpreto.

Baccarini. Ma, onorevole presidente, siccome ci sono altre trenta o quaranta officine in Italia, a me importa sapere se la sorte riservata al personale di un'officina, sarà riservata anche a quello di ogni altra officina nelle varie parti d'Italia.

Genala, ministro dei lavori pubblici. Ma certamente.

Presidente. Pongo dunque a partito l'ordine del giorno dell'onorevole Fusco coll'aggiunta dell'onorevole Capo, e che ho testè letto. Coloro che lo approvano sono pregati d'alzarsi.

(È approvato.)

Essendo approvato quest'ordine del giorno, rimane in pari tempo approvato l'articolo addizionale A.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Nervo, il quale propone il seguente articolo addizionale:

“ Il Governo avrà diritto di riscattare con preavviso di un anno la concessione dell'esercizio della rete.

“ Il prezzo di questo riscatto sarà costituito da una rendita 5 per cento corrispondente:

a) al capitale, che la Società avrà investito nel materiale mobile e negli approvvigionamenti da lei provvisti, esclusi quelli alla medesima ceduti dallo Stato a termini dell'articolo . . . del presente contratto;

b) al reddito netto che la Società avrà ricavato sull'ultimo anno dell'esercizio della rete e che le sarà stato attribuito nel riparto del prodotto, in conformità del contratto medesimo. ”

Nervo. Come vede la Camera, noi siamo giunti, dopo una lunga discussione, alla parte del contratto che contiene talune disposizioni eccezionali destinate a provvedere a diverse questioni che non potevano essere comprese negli articoli precedenti. (*Conversazioni*)

Fra le questioni d'ordine addizionale, io comprendo la possibilità di riscattare l'esercizio della rete, che con questo contratto sarebbe concesso alla Società. Il contratto non contiene alcuna disposizione relativa alla questione del riscatto; ed io dunque chiedo che si lasci al Governo la possibilità di rimediare a tutti quegli inconvenienti a cui per avventura potrebbe il contratto stesso dar luogo. E questi inconvenienti, onorevoli colleghi, potranno anche essere molti e gravi assai. Noi non sappiamo quali risultanze avranno le condizioni del contratto di cui ci siamo testè occupati. Ci sono le questioni dell'esercizio, le questioni atti-

nenti alle tariffe, le questioni attinenti all'accertamento dei prodotti.

(*Le conversazioni incessanti cuoprono la voce dell'oratore, il quale si pone a sedere.*)

Presidente. Ha finito, onorevole Nervo?

Nervo. Siccome ho sollevato una questione molto grave, se permette aspetterò che la Camera prenda un poco di calma.

Presidente. Ma a questo modo non andiamo avanti.

Nervo. Allora continuerò. Io dunque diceva che in tutte le concessioni di ferrovie, e soprattutto di esercizio, si riserva il Governo la facoltà di riscattare queste concessioni per quelle eventualità chesi possono presentare, e quando l'applicazione di un contratto di tale importanza si riconosca nociva all'interesse generale del paese.

Potrebbero, ad esempio, sollevarsi tali reclami, relativamente all'applicazione delle tariffe, da costringere Governo e Parlamento a prendere provvedimenti efficaci per rimediare agli inconvenienti medesimi.

Noi non sappiamo quali saranno le risultanze dell'applicazione delle tariffe che non abbiamo ancora nè esaminate nè discusse; noi non sappiamo quali saranno le gravi questioni che possono sorgere per il servizio di ferrovie composte di due sole reti, mentre ora ne costituiscono quattro; quali questioni possano sorgere colla direzione del traffico relativamente ai bisogni legittimi delle diverse provincie.

Ciò posto, mi sembra che sia prudente, mi sembra che sia consigliato dai più sacri doveri del Parlamento, di riservare al Governo la facoltà di riscattare la concessione di questi esercizi, al fine di evitare i mali che l'applicazione del contratto potrebbe cagionare.

Onorevoli colleghi, è questa una questione da risolversi così su due piedi e con tanta leggerezza? Io me ne appello a coloro che hanno studiato un po' le diverse concessioni ferroviarie, e li invito a dire se non sia vero che in tutte quelle concessioni è stata riservata al Governo la facoltà di riscattare in date circostanze, la concessione stessa.

Ora qui si tratta di un primo periodo che è di venti anni; ed io credo che sia prudenza politica e prudenza economica quella di provvedere al caso che sorgano legittimi reclami, e tali da non permettere al Governo ed al Parlamento di restarvi indifferenti.

Io chiedo dunque all'onorevole ministro dei lavori pubblici, che ha studiato con tanta intelligenza e tanto amore le questioni attinenti allo

esercizio ferroviario, se nell'intimo dell'animo suo non riconosca la giustezza della mia proposta, in considerazione dei gravi interessi che potrebbero essere pregiudicati dall'applicazione di queste disposizioni tanto nebulose dal punto di vista economico e tecnico.

Che ne sappiamo noi dell'organismo di questa Società che si deve ancora creare?

Noi conosciamo le degnissime persone che si sono fatte promotrici di questa Società; ma non sappiamo come essa sarà organizzata; nè in mano di chi saranno le azioni; nè se i possessori di queste azioni vogliono profittare, non a vantaggio del paese, delle condizioni che si fanno con questo contratto per l'applicazione delle tariffe e per la direzione del traffico.

Come si risolveranno, domando, tali vertenze? Dovranno il paese e il Parlamento aspettare venti anni, prima di potersi liberare da questa camicia di Nesso? Ecco la questione gravissima, che io mi permetto di sollevare nell'interesse del paese. Io vorrei avere l'autorità di molti dei miei colleghi nelle discipline giuridiche, per svolgere le considerazioni appropriate alla gravità dell'argomento. Non avendo questa autorità, mi limito a pregare il Governo e la Commissione di prendere in considerazione le mie parole, ed accettandone l'idea, di proporre una modificazione a questa parte addizionale del contratto.

Io credo che la proposta accennata nel mio articolo addizionale, dovrebbe dare al Governo la facoltà di riscattare, previo avviso di un anno, la concessione dell'esercizio, con tanta rendita al cinque per cento uguale al capitale impegnato dalla Società negli acquisti nuovi di approvvigionamenti e materiale mobile, e la cui cifra è costituita dal Governo, a termini dell'articolo 11 del contratto.

Mi pare che coll'introdurre questa valvola di sicurezza nel contratto, si farebbe opera di prudenza politica, e assolutamente utile agli interessi del paese.

Io credo, ripeto, che la questione meriti seria considerazione. E in ogni modo a me basta di avere richiamata l'attenzione del Ministero e della Commissione sopra questo argomento.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Genala.

Genala, ministro dei lavori pubblici. L'onorevole Nervo vorrebbe che il Governo si riservasse la facoltà di riscattare l'esercizio delle reti anche prima che si raggiunga il termine del ventennio.

Comprenderà però l'onorevole Nervo che non è possibile che si possa oggi accettare una proposta

di questa natura, dopo che la Camera ha già stabilito la durata del contratto.

La durata di esso, che sarebbe di 60 anni, fu appunto divisa in tre periodi, affinché il primo periodo potesse servire quasi di esperimento. E l'esperimento richiede una durata sufficiente per dar tempo alle Società, specialmente alle due nuove di mettere le loro reti in condizioni normali. La facoltà del riscatto col semplice preavviso di un anno basterebbe a scuotere tutta la solidità delle Società nascenti. Ma se lo scopo, al quale mira l'onorevole Nervo con questa sua proposta, è quello di rendersi conto degli effetti che le tariffe possono produrre, poichè è di questi effetti che egli soprattutto si preoccupa, lo prego a riservare le sue osservazioni in proposito a quando discuteremo le tariffe. Forse qualche cosa di vero ci può essere in quello che egli ha detto, non tanto per ciò che riguarda il riscatto dell'esercizio quanto all'opportunità di provvedimenti relativi alle tariffe. Ma vedrà l'onorevole Nervo che, anche lasciando le cose come sono, si potranno ottenere risultati, e come esercizio, e come applicazione di tariffe, più efficaci di quelli che si conseguirebbero con la proposta da lui fatta.

Quindi lo pregherei di non volerci ora insistere.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Nervo.

Nervo. Io non insisto nella mia proposta, perchè già prevedeva la risposta che l'onorevole ministro mi avrebbe fatta. Non si vuole ammettere nessuna modificazione al contratto, per quanto evidenti possano essere le ragioni che si adducono per migliorarlo.

Io ho studiato tutte le convenzioni ferroviarie che si sono fatte dal 1860 in poi alle Società dell'Alta Italia, delle Romane, delle Meridionali ecc; e in tutti i contratti ho trovato che il Governo si riservava la facoltà del riscatto; quindi a maggiore ragione, questa clausola dovrebbe includersi in questo contratto, vista la potenza che le Società concessionarie possono acquisire. Io ho fatto il mio dovere.

L'onorevole ministro si dà pensiero della questione delle tariffe; ma crede che, occupandoci poi delle modalità dell'applicazione di queste tariffe, si possa trovar modo di soddisfare al concetto che ho testè svolto dinanzi alla Camera.

Io non penso egualmente. Ma essendo persuaso che, anche pregando la Camera di votare, il voto sarebbe contrario alla mia proposta, io la ritiro e lascio al Governo, e in particolare all'onorevole Depretis, così provetto anche in queste questioni

d'ordine finanziario, la responsabilità di tutte le conseguenze che in avvenire possono derivare dal non avere il Governo conservato questo mezzo di tenere a freno le preponderanze o le troppo esagerate pretese di queste grandi Società che si vanno a creare.

Presidente. Essendo stato ritirato l'articolo addizionale dell'onorevole Nervo, leggo l'articolo *B* aggiunto dalla Commissione.

“ La Società dovrà assumere, a richiesta del Governo, il servizio cumulativo marittimo fra la rete Sicula e la rete Mediterranea, attraverso lo stretto di Messina. ”

Ha facoltà di parlare l'onorevole Crispi.

Crispi. Desidererei che fosse sospesa la discussione di questo articolo, per discuterlo quando saremo alla rete Sicula.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole presidente della Commissione.

La Porta. (*Presidente della Commissione*) La Commissione non ha alcuna difficoltà di consentire che si rimandi la discussione dell'articolo *B*, a quando si discuterà l'articolo consimile stabilito nella convenzione per la rete Sicula.

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

Genala, *ministro dei lavori pubblici.* Io veramente non comprenderei la ragione per la quale si dovesse rimandare questo articolo alla discussione del contratto per la rete Sicula, perchè lo articolo è identico tanto per la Mediterranea come per la Sicula.

Il Governo, riservandosi la facoltà di assegnare il servizio cumulativo dello stretto tanto a una Società, quanto all'altra ha avuto di mira specialmente lo scopo di migliorare il servizio stesso affidandolo a suo tempo a quella Società che offrirà maggiori guarentigie di farlo bene, senza escludere il caso che il servizio possa continuare ad essere esercitato dalla Società di navigazione che lo esercita ora, quando si trovasse modo di conciliare tutti gli interessi in maniera che ciascuno sia soddisfatto.

Quindi mi pare che, approvando questo articolo, il quale non fa altro che assicurare al Governo la facoltà di chiedere alla Mediterranea che assuma il servizio dello stretto, non si pregiudica nessuna questione.

Presidente. L'onorevole Romeo ha facoltà di parlare.

Romeo. Io ho domandato di parlare, per pregare l'onorevole ministro d'accettare questa sospen-

siva, poichè in quest'articolo aggiuntivo si parla di una rete sulla quale ancora si deve discutere.

Si tratta di fare assumere al Governo, il servizio cumulativo marittimo alla Società Sicula o a quella Mediterranea; ma tutto ciò che si riferisce alla Società Sicula dobbiamo ancora discuterlo; perfino l'esistenza di quest'ultima rete.

Quindi io pregherei l'onorevole ministro di volere accettare la sospensiva proposta dall'onorevole Crispi.

Presidente. Io debbo però avvertire, che se si tiene sospeso questo articolo, una volta votate le tariffe, non si potrà votare il paragrafo dell'articolo 1° della legge.

E siccome questo articolo è identico ad un altro del contratto per la rete Sicula, così parmi che, anche votando questo, la questione rimarrebbe impregiudicata, e che si potrebbe trattare quando si discuterà la convenzione per la rete Sicula. Così rimarrebbe esaurito questo contratto; e una volta discusse le tariffe, si potrebbe votare il paragrafo 1° che concerne la convenzione con la rete Mediterranea. Altrimenti converrà tenere tutto sospeso.

Romeo. Dopo queste dichiarazioni del presidente, non ho alcuna difficoltà di votare questo articolo.

Presidente. Ripeto che, anche votato questo articolo, s'intende che rimarrà impregiudicata qualunque questione in proposito, e che saranno tutte discusse quando ci occuperemo del paragrafo relativo alla rete Sicula.

L'onorevole Crispi ha facoltà di parlare.

Crispi. Io non vorrei mettermi in contraddizione coll'onorevole presidente. Però sembrami che la Commissione abbia accettata la sospensiva, e quindi non capisco come il Ministero, che sempre consente nelle proposte della Commissione, questa volta non si trovi d'accordo.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole presidente della Commissione.

La Porta. (*Presidente della Commissione*) La Commissione prega la Camera di volere accettare la sospensiva proposta dall'onorevole Crispi, perchè se i deputati vogliono discutere il modo come regolare questo servizio cumulativo, è bene che lo discutano una volta sola, e quando si tratterà della rete Sicula.

Presidente. Ma io torno a dire che, allora, dovremo tenere sospeso il paragrafo primo; perchè, quando avremo votata la tariffa, dovrei mettere ai voti il paragrafo primo che concerne la rete Mediterranea; e se invece si terrà sospeso questo articolo, non si potrà andare avanti.

Ecco perchè rivolgeva preghiera all'onorevole Crispi di non insistere nella sua proposta.

Genala, ministro dei lavori pubblici. Non avrei nessuna difficoltà di consentire al rinvio se non prevedessi questo grave inconveniente, che, dopo aver discusso tutto il contratto colla Mediterranea, noi non potremmo far votare il paragrafo primo del primo articolo della legge, solamente perchè è restato sospeso questo articolo, il quale non pregiudica per nulla la questione del modo con cui deve esser fatto il servizio dello stretto, e si limita a dare facoltà al Governo di obbligare le Società a fare questo servizio se ne sono richieste.

Ripeto, che se non ci fosse l'inconveniente, che ho accennato, non avrei nessuna difficoltà ad accettare il rinvio. Ma, del resto, anche per questo, io mi rimetto alla Camera.

Lazzaro. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Lazzaro. Se si trattasse di approvare tutto il primo articolo, e se la sospensiva del primo articolo portasse la sospensiva del disegno di legge, allora comprenderei le premure dell'onorevole ministro dei lavori pubblici. Ma qui si tratta solamente di sospendere per un certo tempo l'approvazione del primo paragrafo dell'articolo primo. Ciò, secondo me, non porta nessun danno. Ammettiamo che noi votiamo il primo paragrafo dell'articolo primo; ma il primo articolo non sarà mica votato per questo. Noi abbiamo bisogno di fare altre discussioni relativamente alla rete Adriatica e alla rete Sicula. Quindi non vedo nessunissimo danno per l'economia della legge dalla proposta dell'onorevole Crispi, e voglio sperare che l'onorevole ministro e la Commissione vi consentiranno.

Presidente. Dico per la terza volta, che se teniamo sospeso il primo paragrafo, sarà poi difficile andare oltre. Se vi fossero inconvenienti nel votare questo paragrafo, io converrei nella proposta sospensiva; ma, poichè ogni questione relativa a questo servizio cumulativo può essere riservata al momento nel quale si discuterà la convenzione con la rete Sicula, perchè creare un intoppo, specialmente quando la Camera dichiara di lasciare impregiudicata ogni questione?

Io credo che se l'onorevole Crispi pensa alle conseguenze della sua proposta, e considera che non vi può essere inconveniente a votare quest'articolo, egli non insisterà nella sua proposta.

Sorrentino. Chiedo di parlare.

Presidente. Parli pure.

Sorrentino. Vorrei uno schiarimento. L'onore-

vole presidente mi pare che abbia asserito questo: cioè che, votando l'articolo, è come se non votassimo niente. Ciò vuol dire che il contenuto di questo articolo non ha valore; altrimenti non si capisce come, una volta votato, sarebbe possibile ritornarvi sopra. Se, dunque, si tratta di una semplice formalità, tanto vale andare innanzi.

Presidente. Onorevole Sorrentino, siccome questo dispositivo si riferisce a due convenzioni; e siccome tanto in questa, quanto nell'altra convenzione può discutersi ampiamente la questione per gli effetti, s'intende che, anche votato questo articolo, nulla rimane pregiudicato, e che la questione che questo articolo tende a risolvere, rimane intatta.

Sorrentino. È dunque un articolo che non ha valore.

Presidente. La questione rimane impregiudicata per l'altra convenzione. Ha facoltà di parlare l'onorevole La Porta.

La Porta. (*Presidente della Commissione*) La Commissione accetta la sospensione; coll'intesa però che non pregiudichi la votazione del paragrafo primo, rimandando la questione dopo che avremo esaurita la discussione del capitolato e delle tariffe per la rete Mediterranea.

Presidente. Permetta, ma ciò non è possibile, poichè dopo il paragrafo primo, viene il secondo per la rete Adriatica, e poi il terzo per la rete Sicula. Non possiamo lasciar sospeso il paragrafo primo, e passar poi a discutere il terzo.

Ercole. Faccia come crede il presidente.

Presidente. Onorevole Crispi, insiste Ella nella sua proposta?

Crispi. Io non voglio mettermi in opposizione coll'onorevole presidente.

Presidente. Ma no, onorevole Crispi. Io debbo far rilevare gl'inconvenienti.

Crispi. Qui si tratta d'una questione che concerne non solo il passato, ma anche l'avvenire. È impossibile di sollevare in questo momento la questione sul come il contratto della rete Sicula è stato stipulato, mentre vi sono a questo proposito molte ragioni che a suo tempo discuteremo.

Il servizio cumulativo fin oggi è stato mal fatto, molto mal fatto; non solamente in quanto alla parte, direi, materiale, ma quel che è peggio poi, in quanto alla parte economica e finanziaria. Io non so se quel servizio sarà dato all'una od all'altra rete, e quali obblighi vi saranno. Certamente il Ministero, a suo tempo spiegherà i suoi concetti sopra questo servizio così delicato e così necessario.

È una sventura per le isole essere isole, in certi momenti. Hanno i loro vantaggi, perchè il mare ha la sua potenza, tanto economica, quanto, militare; è pure una garanzia; ma hanno poi il danno di non essere in congiunzione diretta col continente, e di doversi servire di varii mezzi perchè i loro commerci non soffrano nocimento. Noi ancora non abbiamo potuto sperimentare i varii modi i quali rendono facile questo servizio cumulativo; e l'anno scorso se ne sentirono maggiormente i danni quando scoppiò sventuratamente il colera nel continente.

Io credo che ancora questi inconvenienti non siano stati eliminati; basti il dire che la nave che portava i dispacci e le merci da Reggio a Messina arrivava dopo che il treno era partito per Palermo. Quindi succedeva questa strana coincidenza, cioè che le merci e le lettere restavano a Messina 22 ore, attendendo l'indomani per continuare fino a Palermo.

Quello che il commercio abbia sofferto non ho bisogno di rilevarlo, basta accennare il fatto perchè qualunque uomo di buon senso lo comprenda e si renda conto dei danni che ne sono derivati. Si migliorerà questo stato di cose con le presenti convenzioni?

Io non lo so; non lo so perchè i danni che si sono verificati io credo che si potevano evitare anche nelle condizioni attuali, soprattutto quando si rifletta che la Sicilia quanto a ferrovie era congiunta alle Calabrie. Infatti la rete chiamavasi e chiamasi Calabro-Sicula.

Ora, quando questo servizio non potè essere bene organizzato, perchè unica era l'amministrazione, e l'una e l'altra rete, la Continentale e la Sicula, facevano parte di un unico sistema, immaginate cosa avverrà quando saranno due le Società che avranno interessi diversi ed alla testa direttori diversi.

Ripeto, non mi pare opportuno discutere oggi su questo argomento; ho voluto accennare a queste poche cose per far capire alla Camera quanta importanza abbia questo servizio cumulativo, e come forse il concederlo alla rete continentale, anzichè alla rete insulare, possa arrecare più danno che vantaggio.

Ad ogni modo se la Camera vuol sospendere l'esame e la risoluzione della questione per poterla discutere più maturamente a suo tempo, lo farà, altrimenti mi sottometto ai suoi responsi.

Presidente. Metterò dunque a partito la proposta sospensiva dell'onorevole Crispi.

La Commissione accetta?

La Porta. (*Presidente della Commissione*) La Commissione se ne rimette alla Camera.

Presidente. Onorevole ministro?

Genala, *ministro dei lavori pubblici.* Le osservazioni dell'onorevole Crispi mi sembrano per la massima parte giuste. Vi sono infatti molte lagnanze e non infondate sul modo con cui si fa oggi il servizio dalla Società di navigazione; e sono appunto quelle che hanno consigliato il Governo a stipulare, nei contratti colla Società Mediterranea e colla Sicula, questo articolo che è così concepito: "La Società dovrà assumere a richiesta del Governo il servizio cumulativo marittimo tra la rete Sicula e la rete Mediterranea, attraverso lo Stretto di Messina."

È un fatto che la Società generale di navigazione che fa oggi il servizio per lo stretto, ha interessi che non sono sempre identici agli interessi ferroviari e di questo fatto bisognava tener conto. Or dunque, per non pregiudicare la questione e nell'intendimento appunto per cui ora l'onorevole Crispi ha chiesto la sospensiva, fu stipulato l'articolo che ho preletto, il quale è identico nei due contratti colla Mediterranea e colla Sicula. Quindi il Governo, pur rimettendosi alla Camera per la sospensiva o meno dell'articolo, afferma che anche votandolo la questione rimane assolutamente impregiudicata.

Per ora non si fa altro che dare al Governo la facoltà di obbligare, secondo che crederà più opportuno, la Società Mediterranea o Sicula ad assumere questo servizio. Quando saremo arrivati all'articolo A aggiunto al contratto con la Società esercente la rete Sicula si potrà fare un'ampia discussione che gioverà anche a fissare i criteri del Governo, circa il miglior modo di assicurare un regolare servizio cumulativo per lo stretto. Così parmi si sarà soddisfatto interamente il voto dell'onorevole Crispi.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole presidente della Commissione.

La Porta. (*Presidente della Commissione*) Dopo le dichiarazioni dell'onorevole Crispi e dopo quelle dell'onorevole ministro dei lavori pubblici, io sono indotto a pregare l'onorevole Crispi di voler ritirare la sua proposta sospensiva; poichè non si tratta qui di pregiudicare il modo, nè i mezzi, nè le condizioni del contratto pel servizio cumulativo, che il Governo deve fare con una delle due Società. All'articolo B non c'è che un'obbligo per la Mediterranea, non un'obbligo pel Governo di affidare il servizio alla Mediterranea: nè è stabilito qui il modo o la condizione di questo servizio cumulativo. Quando noi esamineremo nel contratto

per la Sicula l'identico articolo, noi potremo stabilire i modi, e raccomandare al Governo le cautele, le guarentigie, perchè questo importante servizio venga tolto dalle condizioni infelici in cui si trova, ed assicurato l'interesse del commercio dell'isola col continente, e del continente coll'isola.

Dopo queste considerazioni, rinnovo la preghiera all'onorevole Crispi di volere ritirare la sua proposta sospensiva, perchè resta impregiudicata la questione del contratto delle Calabro-Sicule.

Presidente. Onorevole Crispi, dopo le dichiarazioni dell'onorevole ministro o della Commissione, insiste Ella nella proposta della questione sospensiva?

Crispi. Io non voglio insistere sulla sospensiva, la quale ha un'importanza relativa, ma solamente domanderei al Governo ed alla Commissione di chiarire il seguente punto: tanto quest'articolo della convenzione della Mediterranea, quanto l'identico articolo inserito per la rete Sicula, non potrà stabilire che un principio, una massima...

La Porta. (*Presidente della Commissione*) Perfettamente.

Crispi. ... un momento: cioè che quando le Società si costituiranno, il Governo sceglierà tra l'una e l'altra Società, per fare questo servizio, e ci dovrà essere un contratto speciale.

La Porta. (*Presidente della Commissione*) Sicuro.

Crispi. E quali saranno i criterii? La Camera deve saperli; e mi pare che sia giusto che si dia qualche spiegazione.

In quest'articolo e nell'altro consimile per la Sicula noi abbiamo un obbligo dell'una e dell'altra Società di assumere il servizio, ma le condizioni di quest'obbligo non sono stabilite.

Dunque dovranno essere stabilite fuori della Camera.

Voci al banco della Commissione. No, no!

Crispi. Ma sì. Allora ditemi almeno quale è il progetto di questo contratto per il servizio cumulativo, perchè noi non l'abbiamo sott'occhio. Se voi mi presenterete un disegno sul modo come il servizio deve essere fatto, allora io dirò che a suo tempo discuteremo; ma quando mi avete soltanto fatto votare la massima, e, se volete, anche l'idea, posso cedere a che l'articolo sia votato, ma lasciando la questione impregiudicata nel senso che la Camera sappia il modo come questo servizio deve essere fatto; poichè è evidente che lasciando nel vuoto questa parte della concessione, essa resta al difuori del controllo parlamentare. Se il

Ministero mi promette, se la Commissione si incarica di determinare le norme direttive di questo servizio, io volentieri cedo al volere del presidente della Camera e a quello del Ministero.

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

Genala, *ministro dei lavori pubblici.* Coll'articolo di questo contratto e con quello identico dell'altro con la Società Sicula, noi non facciamo che stabilire un diritto da parte del Governo, ed un obbligo da parte delle Società per il servizio cumulativo dello Stretto di Messina, e non deroghiamo a nessuna legge dello Stato.

La domanda che fa l'onorevole Crispi è questa. Quando il Governo dovrà chiedere all'una o all'altra Società di assumere il servizio dello Stretto, crede egli di aver già per questa legge il potere di accordarglielo o sarà necessario che venga a domandarlo alla Camera?

Ricorderà l'onorevole Crispi che quando fu votata la legge per dare il sussidio alla Società di navigazione, vi era in questa legge un articolo che autorizzava il Governo a concludere un contratto per il servizio cumulativo dello Stretto di Messina. Il Governo allora valendosi di quella facoltà, fece con la Società di navigazione un contratto che seguirà ad aver vigore ancora per sei o sette anni.

Noi ci troviamo dunque oggi di fronte ad uno stato di diritto pel quale la Società generale di navigazione può continuare ancora per sette anni a fare il servizio dello Stretto. Ma nondimeno ci siamo preoccupati della continuazione del servizio per gli anni successivi, e quindi abbiamo voluto fin d'ora obbligare le due Società ferroviarie ad assumerlo in caso di bisogno quel giorno in cui lo Stato potrà riavere la sua libertà di fronte alla Società di navigazione. Allora se non si rinnoverà il contratto con la Società di navigazione, migliorando il servizio, il Governo potrà fare una convenzione o con la Società Mediterranea o con la Società Sicula; e se le facoltà dategli dalla legge non lo autorizzassero a questo, evidentemente dovrà chiederne alla Camera l'autorizzazione.

Qui non facciamo nessuna speciale convenzione nè con la Mediterranea, nè con la Sicula, per determinare il modo con cui il servizio dello Stretto debba esser fatto, ma soltanto obblighiamo l'una e l'altra a fare questo servizio, quando il Governo ne le richieda. Ecco perchè le giuste osservazioni dell'onorevole Crispi non sono punto un

ostacolo alla votazione dell'articolo che si tratta ora di approvare.

Quanto al resto possiamo fino da ora stabilire che, durante la discussione del contratto per l'esercizio della rete Sicula, si faccia un'ampia discussione sul modo come il servizio dello Stretto debba esser fatto; questa discussione servirà di norma anche al Governo per le successive trattative.

Presidente. L'onorevole Crispi insiste?

Crispi. Non insisto.

Presidente. Allora rimane approvato l'articolo *B* aggiunto, e con esso rimane approvato l'intero contratto, meno gli articoli 16 e 17 che si riferiscono alle tariffe; e rimangono approvati gli allegati *A* e *B*, come pure quello *C* che è comune a tutte le convenzioni.

Ora passeremo al capitolato:

“ Art. 1. Il presente capitolato forma parte integrante del contratto per la concessione dell'esercizio della rete Mediterranea, al quale è allegato, e dovrà essere rigorosamente osservato dalla Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo concessionaria della rete medesima. ”

(È approvato.)

“ Art. 2. La rete Mediterranea è composta delle strade ferrate comprese nell'allegato *A* e delle altre che a richiesta del Governo, verranno aggiunte a quelle.

(È approvato.)

“ Art. 3. Oltre le linee in esercizio indicate nell'elenco allegato *A*, il concessionario, dietro richiesta del Governo, sarà tenuto ad esercitare, alle condizioni del presente capitolato, qualunque altra linea o tronco di linea, sia o non sia proprietà dello Stato, purchè si colleghi con la rete concessa.

“ Quest'obbligo comprende tanto le linee di semplice diramazione e di prolungamento, quanto quelle trasversali e di concorrenza. ”

L'onorevole Romeo ha facoltà di parlare su quest'articolo.

Romeo. Io ho chiesto la parola su questo articolo del capitolato per fare una domanda all'onorevole ministro dei lavori pubblici ed alla Commissione.

Secondo le premesse generali di questo articolo e anche dell'articolo 26 del contratto, le Società esercenti hanno l'obbligo di assicurare lo

esercizio di tutte le strade che saranno costruite in Italia.

Ora io domando: le strade costruite a sistema economico, a scartamento ridotto, devono essere esercitate dalle Società?

La formola generale dell'articolo pare a me che non possa lasciar dubbio sull'obbligo di assicurare l'esercizio anche di queste strade, a scartamento ridotto, quando queste strade si trovino in condizione di essere collegate colle reti concesse.

Se hanno quest'obbligo le Società concessionarie, io non avrei altre osservazioni a fare. Ma se quest'obbligo non l'hanno (e noti l'onorevole ministro dei lavori pubblici che il dubbio che quest'obbligo non l'abbiano, mi venne da talune espressioni molto gravi che leggo nella relazione dell'onorevole Barazzuoli), se quest'obbligo non l'hanno, domando io: chi le eserciterà queste strade?

Sarà necessario un nuovo contratto; queste strade non si potranno costruire più. In quanto a quest'ultimo caso naturalmente non può cadere dubbio. Quindi prima di fare qualunque altra considerazione, pregherei la Commissione e l'onorevole ministro dei lavori pubblici a darmi una spiegazione.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Curioni.

Curioni, relatore. Due parole di risposta all'onorevole Romeo.

È chiaro che in questo contratto non sono considerate le ferrovie a binario ridotto, giacchè il materiale rotabile che si trova sulle ferrovie ordinarie non potrebbe viaggiare su quelle a cui allude l'onorevole Romeo.

Di più, tanto le percentuali per la rete principale, quanto quelle per le ferrovie secondarie, sono determinate in base al servizio ordinario, e sarebbe dannoso allo Stato l'applicarle per le ferrovie economiche a scartamento ridotto.

L'onorevole Romeo domanda: allora chi le eserciterà?

È chiaro: le eserciteranno i concessionari delle ferrovie stesse; nulla vietando che, in seguito a convenzioni speciali, possa anche esercitarle la Società a cui sono affidate le ferrovie della rete a scartamento ordinario.

Domanda poi l'onorevole Romeo: si faranno ancora ferrovie a scartamento ridotto?

Pare alla Commissione di poter rispondere in senso affermativo, purchè si tratti di linee di cui sia conveniente ed utile la concessione.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Carmine.

Carmine. L'articolo dispone che la Società concessionaria della rete Mediterranea, sarà tenuta ad esercitare alle condizioni del presente capitolato, *qualunque altra linea o tronco di linea, sia o non sia proprietà dello Stato, purchè si colleghi con la rete concessa.*

Questa disposizione si trova anche nel capitolato annesso alla convenzione della Società delle strade ferrate Meridionali per l'esercizio della rete Adriatica.

Ora io domando che avverrà di una nuova ferrovia che si collegasse con la linea Milano-Chiasso, linea ch'è comune alle due reti? Mi pare che l'obbligo sancito da questo articolo dovrebbe applicarsi ad ambedue le Compagnie, e quindi che il Governo dovrebbe avere il diritto di decidere a quale delle due Compagnie abbia a spettare in questo caso l'esercizio. Essendo questa facoltà del Governo espressamente dichiarata nel seguente articolo settimo, il quale contempla un caso analogo, mi pare che sarebbe stato opportuno dichiararla esplicitamente anche nel caso da me supposto. Io mi astengo dal fare qualunque proposta: amerei però ottenere dalla Commissione e dal Governo l'assicurazione che anche una nuova ferrovia, la quale si collegasse alla linea Milano Chiasso, non sarebbe esclusa dal beneficio garantito da questo articolo a qualunque nuova ferrovia che si collegasse con altre linee dell'una o dell'altra rete.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro.

Genala, ministro dei lavori pubblici. Posso dare ampie assicurazioni all'onorevole Carmine che per il fatto che la linea Milano-Chiasso è esercitata in comune, non vien meno punto il diritto dello Stato di chiedere che una delle due Società eserciti anche un'altra strada, la quale o faccia capo alla Milano-Chiasso, o si dirami da essa; e la strada verrà compresa in quella rete nella quale ha il suo svolgimento. La strada Milano-Chiasso è come il confine delle due reti, e una strada nuova non può mettere capo ad essa che attraverso territori assegnati all'una o all'altra: se viene da oriente, sarà naturalmente unita alla rete Adriatica; se invece viene da occidente, sarà unita alla Mediterranea.

L'onorevole Romeo, ha chiesto un preciso schiarimento al Governo per il caso che vengano costruite delle strade a sezione ridotta; e l'onorevole relatore gli ha risposto che le strade a sezione ridotta non possono essere esercitate, se bene ho

inteso, alle condizioni del presente capitolato. E in questo ha risposto una cosa vera, perchè infatti le strade a sezione ridotta dovranno bensì a richiesta del Governo essere esercitate dalle Società; ma non alle condizioni stabilite dal presente capitolato che valgono solo per le reti a sezione ordinaria. E quindi sarà necessario, volta per volta, di fare una speciale convenzione.

Rimane alle Società l'obbligo generale di esercitare anche queste strade, e sarà interesse anche delle Società di esercitarne alcune. Ma quanto al compenso da darsi ad esse, è necessario di stabilirlo a parte, perchè il compenso contenuto nel capitolato relativo all'esercizio delle linee che si andranno costruendo, si riferisce alle spese occorrenti per fare l'esercizio di linee a scartamento ordinario. C'è poi la qualità del materiale che deve esser diverso. Ed è necessario infine di prendere in considerazione anche l'ubicazione delle strade.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Romeo.

Romeo. Io sono lieto di aver sollevato questa questione, che mi ha procurato delle spiegazioni dall'onorevole ministro dei lavori pubblici perfettamente contrarie a quelle date dall'onorevole relatore.

Genala, ministro dei lavori pubblici. No, non sono contrarie!

Romeo. Bisogna pensare che si tratta di una legge di carattere bilaterale, ed è bene che queste cose sieno accertate in modo chiarissimo.

Dunque, secondo la dichiarazione del ministro, le Società concessionarie, quante volte il Governo lo credesse conveniente, hanno l'obbligo di assumere anche l'esercizio delle strade ferrate costruite a sistema economico.

Sopra questo punto adunque io mi attengo alle dichiarazioni del ministro e nulla ho da aggiungere.

Un'altra cosa però sono costretto a chiedere, ed è questa: se si dovesse fare un contratto con queste Società concessionarie, ne avrebbe il potere esecutivo il diritto e la facoltà, o invece dovrebbe chiederla al Parlamento?

Queste mie osservazioni e quelle che feci prima non furono determinate da altra ragione se non da quella di sciogliere un dubbio su qualche questione che con l'andare del tempo può farsi molto grave.

Presidente. Nessun'altro chiedendo di parlare, e non essendovi proposte, s'intenderà approvato l'articolo 3.

(È approvato.)

“ Art. 4. Il concessionario dovrà, dietro richie-

sta del Governo, esercitare anche le linee o i tronchi di linea che non fossero collegati colla rete concessa, siano o non siano proprietà dello Stato.

“ Questo esercizio sarà regolato con speciali condizioni da convenirsi, o, in caso di disaccordo, da stabilirsi per mezzo di arbitri.

“ I tronchi delle linee nuove che si diramano da una delle due reti, quantunque destinati, secondo la tabella A, a far parte di altra rete, dovranno essere esercitati dalla Società concessionaria della rete da cui essi si diramano, fino al giorno in cui siano messi in comunicazione colla rete di cui devono far parte.

“ Le concessioni di questo esercizio saranno le stesse che valgono per la Società, che dovrà esercitare la linea in modo definitivo.

“ In caso d'interruzione di una linea facente parte di altra rete, il concessionario dovrà accordare all'esercente della medesima il passaggio dei treni sulla linea della propria rete.

“ Le condizioni di tale passaggio saranno stabilite, in caso di disaccordo, dalle Commissioni di cui all'articolo 9 del contratto. ”

Discussione sopra l'ordine dei lavori parlamentari.

Presidente. Ha facoltà di parlare, su questo articolo, l'onorevole Sanguinetti.

Sanguinetti. Questo articolo contiene disposizioni che riguardano non solo linee del Governo, ma eziandio linee private; quindi include questioni di natura gravissima. Ora io dichiaro che non sento di aver l'obbligo di entrare nell'Aula la mattina alle 10, e di rimanervi fino alle 7. Io in questo momento non sono in condizioni di svolgere quelle considerazioni che a me sembrano necessarie ed opportune e quindi rinunzio a parlare.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Lazzaro.

Lazzaro. Anche io desidero richiamare l'attenzione della Camera sulla importanza di questo articolo; basta infatti leggerlo semplicemente, per comprendere come esso debba essere seriamente discusso.

Ora sappia la Camera che io avrei da fare moltissime osservazioni sopra taluni paragrafi di questo articolo, per sciogliere moltissimi dubbi; ma come ha detto l'onorevole Sanguinetti, oggi vi è stata grande abbondanza di materia per i deputati che hanno l'abitudine di assistere alle sedute. In conseguenza io pregherei gli onorevoli colleghi di consentire che la discussione di questo articolo possa essere rimandata a domani,

(*Rumori*) giacché in questo momento io non sono in grado di fare quelle osservazioni che reputo opportune.

Presidente. Onorevole Lazzaro, Ella sa che la Camera ha deciso di continuare le sedute fino alle 7.

Lazzaro. È vero, ma la Camera ha preso questa decisione prima di stabilire due sedute al giorno, e specialmente prima che le sedute antimeridiane, (come è successo oggi e ieri) cominciassero alle 10 e mezzo per finire alle 1 e un quarto.

In ogni modo la Camera è padrona di fare tutto quello che vuole. Per conto mio, lo ripeto, l'articolo è molto importante, e se la Camera crede di continuare la discussione io rinunzio a parlare.

Presidente. Dunque Ella fa proposta formale che la discussione di quest'articolo sia rimandata a domani?

Lazzaro. Sì, signor presidente.

Voci. No! no! — A domani, a domani!

Presidente. Pongo a partito la proposta dell'onorevole Lazzaro.

(*Dopo prova e controprova, la proposta dell'onorevole Lazzaro non è ammessa.*)

Lazzaro. Allora a termini del regolamento, domando che si verifichi se la Camera sia in numero ed all'uopo si sottoscriverà un'apposita domanda.

Presidente. Onorevole Sanguinetti, desidera di parlare sull'articolo 4°?

Sanguinetti. Dichiaro di nuovo che a quest'ora non mi trovo in condizione di poter discutere questo articolo, (*Rumori a destra e al centro*) perchè non si può assistere alle sedute antimeridiane e pomeridiane, prestare attenzione a quel che dicono gli oratori, e poi, verso le 6 e mezzo, parlare su questioni tecniche e di natura grave.

Io, quindi, ripeto, rinunzio a parlare, lasciando alla maggioranza la responsabilità... (Sì! sì! *a destra e al centro*) Sissignori, lasciando alla maggioranza la responsabilità di far approvare con la semplice lettura questi articoli di legge. (*Rumori a destra e al centro*)

È opportuno che questo si dica e che lo sappia il paese. E voi altri potete far rumore fin che volete; ma non potrete impedire a noi di dire delle verità sacrosante... (*Nuovi rumori*)

Presidente. Le dica, le dica queste verità; le dò facoltà di parlare per questo. (*ilarità*)

Sanguinetti. Rinunzio a parlare perchè le verità che volevo dire le ho dette; nè il nostro egregio presidente è punto in causa. Egli fa il suo dovere, e lo fa bene, con plauso di tutti.

Presidente. Onorevole Sanguinetti, allora Ella rinuncia a parlare?

Sanguinetti. Mi pare di averlo già detto due volte assai chiaramente.

Presidente. L'onorevole Lazzaro ha chiesto di parlare su quest'articolo.

Lazzaro. Ho detto che non potevo parlare a quest'ora.

A termini del regolamento abbiamo presentato una domanda al banco della Presidenza, munita delle firme occorrenti, affinché si verifichi se la Camera è in numero. (*Rumori*)

Presidente. Onorevole Lazzaro, la Camera ha deciso di tenere seduta sino alle sette, lasciando però facoltà ad un oratore di non parlare quando siano le sei e mezzo.

Ora, essendo le sei e mezzo, si rimanderà la discussione a domani.

Si annunzia una domanda di interrogazione.

Presidente. Comunico alla Camera ed all'onorevole ministro di grazia e giustizia una domanda di interrogazione a lui rivolta dell'onorevole Di Breganze.

“ Il sottoscritto domanda d'interrogare l'onorevole guardasigilli sull'applicazione, per avventura, arbitraria della legge sulla stampa, la quale risulterebbe dal sequestro e dall'esportazione di materiale tipografico a danno di due giornali di Roma, in seguito a semplice ordinanza di sequestro d'un numero dei giornali stessi. „

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

Pessina, ministro di grazia e giustizia. Mi riservo di dichiarare domani se io debbo rispondere, ed il giorno in cui potrò rispondere.

Presidente. Onorevole Di Breganze, ha inteso? L'onorevole guardasigilli dirà domani se e quando potrà rispondere.

Di Breganze. Sta bene.

Si dichiara chiusa la votazione.

Presidente. Dichiaro chiusa la votazione per la nomina di 13 commissari a complemento della Giunta per l'esame del nuovo Codice penale.

Intanto, estraggo a sorte i nomi degli onorevoli deputati che dovranno fare lo spoglio della votazione.

(*Si procede alla estrazione.*)

La Commissione che dovrà procedere allo spoglio delle schede per la nomina di tredici commissari incaricati dell'esame del progetto di Codice penale, è composta degli onorevoli: Capponi, Geymot, Majocchi, Tartufari, Vigna, Ercole, Boselli, Chimirri e Cuccia.

Invito gli onorevoli deputati a riunirsi stasera alle nove.

Discussione sull'ordine del giorno.

Presidente. Ricordo all'onorevole ministro di grazia e giustizia che egli deve dare una risposta sopra una domanda d'interrogazione a lui rivolta dall'onorevole Costa, e che è stata presentata già da qualche giorno.

Pessina, ministro di grazia e giustizia. Sono pronto a rispondere in principio della seduta straordinaria già stabilita per domenica prossima.

Presidente. Onorevole Costa, consente?

Costa. Consento, anzi ringrazio l'onorevole ministro.

La seduta è levata alle ore 6,30 pomeridiano.

Ordine del giorno per la tornata di domani.

1° Votazione di ballottaggio, qualora occorra, per la nomina di tredici membri della Commissione incaricata dell'esame del progetto di Codice penale.

2° Continuazione della discussione sul disegno di legge per l'esercizio delle reti ferroviarie Mediterranea, Adriatica e Sicula e costruzione delle strade ferrate complementari. (206-241)

3° Discussione di una risoluzione proposta dal deputato Bonacci, relativa a disposizioni della legge per la riforma della legge comunale e provinciale.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

16° Disposizioni intorno alla minuta vendita delle bevande nei comuni chiusi. (79) (*Urgenza*)

17° Provvedimenti relativi alla Cassa militare. (23)

18° Modificazioni alla legislazione sugli scioperi. (114)

19° Impianto graduale del servizio telegrafico. (190)

20° Impianto di un osservatorio magnetico in Roma. (207)

21° Riforma della legge provinciale e comunale. (1)

22° Istituzione della riserva navale. (198)

23° Riordinamento dell'imposta fondiaria. (54)

24° Disposizioni sul divorzio. (87)

25° Convenzione di amicizia, di commercio e di navigazione tra l'Italia e il Madagascar. (227)

26° Approvazione di contratti di vendita di beni demaniali. (263) (*Urgenza*)

27°-28° 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)

29° Maggiori spese nel bilancio definitivo del 1883. (186)

30° Abolizione dell'*erbatico* e *pascolo* nella provincia 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.

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

