

CCCLXXVII.

TORNATA DI SABATO 31 GENNAIO 1885

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE BIANCHERI.

SOMMARIO. *Il deputato Compans si lagna dei ritardi frapposti dal Governo nel rispondere alle interrogazioni direttegli. — Il ministro della pubblica istruzione presenta due disegni di legge: l'uno relativo alla creazione ed al miglioramento degli Istituti scientifici universitari di Torino ed all'ampliamento dell'ospedale di S. Giovanni e del museo industriale di quella città; l'altro relativo al pareggiamento dell'Università di Genova a quelle di primo grado, pei quali è approvata l'urgenza. — Seguito della discussione del disegno di legge sull'esercizio delle ferrovie — Sull'articolo 60 del capitolato parlano i deputati Brunetti e Branca ed il ministro dei lavori pubblici — L'articolo 60 è approvato — Dopo brevi osservazioni dei deputati Branca, Curioni (uno dei tre relatori) e del ministro dei lavori pubblici approvansi gli articoli 61, 62 e 63 — Sospesa l'approvazione dell'articolo 64, si approva il 65 — I deputati Merzario, Corvetto, relatore, ed il ministro dei lavori pubblici parlano sull'articolo 66 che rimane approvato insieme con gli articoli 67 e 68. — Giuramento del deputato Pavoni. — Sull'articolo 69 parlano i deputati Baccarini, Curioni, La Porta, presidente della Commissione, Bianchi G., il ministro dei lavori pubblici ed il presidente del Consiglio — L'articolo 69 è approvato e così pure gli articoli 70 e 71 — Dopo osservazioni del deputato Sanguinetti e del ministro dei lavori pubblici rimane approvato l'articolo 72 — Sull'articolo 73 parlano i deputati Favale, Sanguinetti, Baccarini, Curioni, Compans ed il ministro dei lavori pubblici — Si mette ai voti una proposta del deputato Baccarini — Sull'ordine della votazione fanno osservazioni il presidente ed il deputato Simoneoni — La proposta del deputato Baccarini è respinta; approvansi invece l'articolo 73 e l'allegato F. che ne fa parte integrante — Dopo brevi osservazioni dei deputati Baccarini e Curioni, relatore, rimangono approvati gli articoli 74, 75, 76, 77 e 78. — Il deputato Zucconi presenta la relazione sul disegno di legge: disposizioni per la vendita dei beni comunali incolti. — Il presidente legge tre interrogazioni, una del deputato Giuriati, l'altra del deputato Compans e la terza del deputato De Riseis, sui danni cagionati dalle intemperie in Montorio al Vomano e Castiglione Casauria — Il presidente del Consiglio, riservandosi di comunicare l'interrogazione del deputato Giuriati al suo collega il ministro di agricoltura, risponde all'onorevole De Riseis — Il ministro dei lavori pubblici si riserva di rispondere alle interrogazioni direttegli — Parlano su questa riserva i deputati Com-*

pans e Luzzatti. — Dopo brevi osservazioni dei deputati Fortis, Trompeo, Lucca, Codronchi, Nicotera e del presidente del Consiglio, si stabilisce che nel principio della seduta di domani sia letta la relazione delle petizioni relative alla crisi agricola pervenute alla Camera e siano svolte le interrogazioni sul Canale Emiliano.

La seduta comincia alle ore 2,25 pomeridiane.

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

Petizioni.

3542. Le Giunte municipali di Oviglio e di Sale, i Comizi agrari di Castrovillari, Clusone, Saluzzo, Asiago, S. Daniele, Domodossola, Vigevano e Novara e Costantino Bevilacqua, presidente dell'Associazione conduttori di fondi di Melegnano, invocano provvedimenti a favore dell'industria agricola.

3543. La Camera di commercio ed arti di Milano chiede che sieno modificate le tariffe annesse al disegno di legge, ora in discussione, sulle convenzioni ferroviarie.

Congedi.

Presidente. Domandano congedo: per motivi di famiglia, l'onorevole Gallotti, di giorni 10; per motivi di salute, l'onorevole Buttini di giorni 7.

(Sono conceduti.)

Osservazioni del deputato Compans sull'ordine del giorno.

Compans. Chiedo di parlare sull'ordine del giorno.

Presidente. Ha facoltà di parlare.

Compans. Io vorrei richiamare l'attenzione della Camera sopra un fatto che si può subire per la ragione del numero ma non si può ammettere o lasciar passare inosservato senza una parola almeno di protesta; ed è che frequentemente avviene che il Governo o dimentichi di rispondere alle interrogazioni a lui rivolte, o risponda che non risponde, ovvero risponda in fine di seduta dopo le sette della sera, ad un'ora cioè in cui è impossibile esercitare convenientemente questo diritto. Ora io ricorderò di aver presentato un'interrogazione al presidente del Consiglio allo scopo di essere informato se le trattative iniziate dal nostro Governo col Governo francese, relativamente all'aumento dei dazi d'introduzione sul bestiame, erano a tal punto da rassicurare i

produttori italiani. Io credeva di essere in dovere ed in diritto di chiedere codeste informazioni, imperocchè ricordava come l'onorevole mio collega, il deputato Tegas, ne avesse già fatto argomento di tre interrogazioni; e come all'ultima di esse, svolta, se non erro, il 30 di maggio del 1884, il ministro del commercio, onorevole Grimaldi, rispondesse coll'ammettere la gravità dell'istanza, ed assicurando che egli sarebbe venuto anche giornalmente alla Camera ad informarla dell'esito di codeste trattative. Dopo di allora ci siamo tenuti tranquilli, poichè fidavamo nell'azione del Governo, e tanto più...

Presidente. Ma venga al suo scopo.

Compans. ... e tanto più fidavamo in quanto che il ministro Grimaldi aveva dichiarato, a nome del Governo, che egli non era impreparato nè rassegnato di fronte a questa minaccia. Finora però non si è risposto alla mia interrogazione, e in questo intervallo si è aperta la Camera francese, e nell'ordine del giorno dei suoi lavori è stata posta la legge per una nuova tariffa doganale.

Io desidererei sapere quindi qualche cosa sul proposito; ed insisto in questo mio desiderio, imperocchè legittima è la mia preoccupazione sapendo come in questo momento sia dimissionario appunto il ministro Rouvier, il quale combatteva cotesti aumenti di dazio; ed inoltre perchè un dispaccio giunto stamani c'informa come, nonostante il parere della Commissione parlamentare contrario a questo aumento di dazi, nel Consiglio dei ministri francese siasi deciso...

Presidente. Queste sono tutte cose inutili, onorevole Compans; noi non dobbiamo occuparci di ciò che accade negli altri Parlamenti.

Quando Ella ha presentato una domanda d'interrogazione, ha il diritto che spetta a tutti i deputati di insistere finchè il ministro non abbia risposto se accetti o no di rispondere. Quando il ministro non accetti l'interrogazione, il deputato ha il diritto di appellarsi alla Camera, la quale decide.

Se qualche volta è accaduto che una interrogazione sia stata svolta ad ora tarda, ciò è stato perchè la Camera così decise e perchè l'interrogante ha annuito; se non avesse annuito, l'interrogazione non si sarebbe svolta certamente.

Ora Ella ha presentato una domanda d'interrogazione al presidente del Consiglio sull'argomento al quale ha accennato.

Nulla vietava che ieri sera in fine di seduta Ella avesse fatto istanza di avere dal presidente del Consiglio una risposta, ed allora avrebbe evitato di fare oggi questa lagnanza che, a parer mio, è fuori di luogo.

Attenda dunque che sia presente il presidente del Consiglio e gli rivolga la domanda, che ha diritto di rivolgergli, perchè dichiararsi se intenda, o no, di rispondere alla sua interrogazione; quindi Ella, se riceverà una risposta negativa, potrà appellarsi alla Camera.

Compans. Perfettamente, signor presidente, ma Ella ammetterà meco che io dovessi ritenere a tenore del regolamento come spettasse al presidente del Consiglio, dichiarare il giorno dopo la presentazione della mia interrogazione se e quando intendeva rispondere.

Presidente. Precisamente!

Compans. Ora io ho presentato da parecchi giorni questa domanda d'interrogazione.

Presidente. Scusi, l'ha presentata ieri l'altro.

Compans. Insomma il presidente del Consiglio, al quale mi era rivolto, non ha dichiarato se e quando intendeva di rispondere.

Presidente. Ella doveva fare istanza ieri al presidente del Consiglio perchè facesse questa dichiarazione; e sarebbe stato soddisfatto fino da ieri il suo desiderio e non avrebbe avuto occasione di lagnarsi oggi.

Può essere che vi sia un obbligo, ma può anche accadere che un ministro non si ricordi di qualche interrogazione a lui rivolta, ed allora è ben rammentarglielo, perchè si suole in questa materia mettersi d'accordo fra interroganti e ministri.

Si riservi dunque di rinnovare la sua istanza quando sia presente il presidente del Consiglio, perchè Ella ha perfettamente diritto di avere una risposta, salvo il giudizio della Camera.

Presentazione di due disegni di legge.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro della pubblica istruzione.

Coppino, ministro dell'istruzione pubblica. Mi onoro di presentare alla Camera il disegno di legge convenuto fra i ministri delle finanze, di agricoltura industria e commercio e dell'istruzione pubblica e il comune e la provincia di Torino per l'erezione e miglioramento degli istituti scientifici

universitari, per l'ampliamento dell'ospedale di S. Giovanni e del museo industriale.

Mi onoro pure di presentare alla Camera un altro disegno di legge, che approva la convenzione conclusa tra il Ministero della pubblica istruzione e il comune e la provincia di Genova, per il pareggiamento di quella Università alle altre di primo grado.

Presidente. Do atto all'onorevole ministro della pubblica istruzione della presentazione di questi due disegni di legge, che saranno stampati e distribuiti agli onorevoli deputati.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Randaccio.

Randaccio. Pregherei la Camera di dichiarare d'urgenza il disegno di legge concernente la convenzione tra il Governo, la provincia e il municipio di Genova per il pareggiamento dell'Università genovese a quelle di primo ordine, e chiederei che, tenendo conto della parte finanziaria di questo disegno di legge, fosse rimandato all'esame della Commissione generale del bilancio.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Compans.

Mariotti Filippo. Chiedo di parlare.

Compans. Analoga preghiera rivolgo alla Camera, perchè le piaccia accordare l'urgenza al disegno di legge che approva la convenzione conclusa tra il Governo, il municipio e la provincia di Torino, inviandolo per economia di tempo alla Commissione generale del bilancio.

Presidente. Onorevole Mariotti, ha facoltà di parlare.

Mariotti Filippo. Voleva fare la stessa proposta, cioè che si rimandassero alla Commissione del bilancio l'uno e l'altro disegno di legge, secondo hanno proposto gli onorevoli Compans e Randaccio.

Presidente. Dunque gli onorevoli Randaccio, Compans e Mariotti Filippo, fanno istanza perchè i due disegni di legge testè presentati dal ministro della pubblica istruzione siano dichiarati d'urgenza, e inviati alla Commissione generale del bilancio.

Pongo a partito queste proposte.

(Sono approvate.)

Giuramento del deputato Pavoni.

Presidente. Essendo presente l'onorevole Pavoni lo invito a giurare.

(Legge la formula del giuramento.)

Pavoni. Giuro.

Seguito della discussione del disegno di legge per l'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.

La discussione è rimasta sospesa all'articolo 60.

Branca. Chiedo di parlare.

Presidente. Sull'articolo 60?

Branca. Sissignore.

Presidente. Permetta che lo legga:

“ Art. 60. Le somme necessarie per provvedere alle spese di cui all'articolo precedente saranno ottenute mediante la emissione di obbligazioni.

“ La forma di queste obbligazioni e le modalità della emissione saranno uguali a quelle stabilite per le obbligazioni da emettersi per le nuove costruzioni.

“ La Cassa sarà addebitata di quelle emesse a suo carico e ne pagherà l'interesse e l'ammortamento.

“ Per far tali pagamenti sarà versato annualmente nella Cassa medesima il quindici (15) per cento dell'aumento del prodotto lordo dell'esercizio oltre il prodotto iniziale. Spetterà pure alla Cassa il prezzo che si ricaverà dalla vendita dei materiali messi fuori d'uso, nonchè un terzo del saldo dei noli, di cui nell'articolo 63 del presente Capitolato. ”

Ha facoltà di parlare l'onorevole Branca.

Branca. Con questo articolo 60 si viene a stabilire una nuova serie di obbligazioni che dovrebbero servire alla manutenzione straordinaria, e il cui servizio d'interesse sarebbe prelevato dalla Cassa per gli aumenti patrimoniali. Non dice l'articolo se questa specie di obbligazioni sarà garantita, come le altre, dallo Stato; però, siccome vi è un'alinea così compilato: “ La forma di queste obbligazioni e le modalità della emissione saranno uguali a quelle stabilite per le obbligazioni da emettersi per le nuove costruzioni, ” parrebbe che queste obbligazioni dovessero avere la stessa forma e, quindi, gli stessi effetti delle altre.

Ora io credo di sottoporre alla attenzione della Camera l'alinea ultimo dell'articolo 61, il quale suona così:

“ Le rimanenze attive o passive dei fondi e della Cassa alla fine del contratto saranno a vantaggio o a carico dello Stato. ”

Per Cassa s'intende la Cassa per gli aumenti patrimoniali. Così che, mettendo l'articolo 60 in correlazione con questo alinea, pare fuor di dubbio che le obbligazioni che si emettono per questa, che chiamerò manutenzione straordinaria, sarebbero a carico del debito pubblico dello Stato, come quelle per le costruzioni; con questa differenza, che quelle per le costruzioni lasciano, poi, come equivalente, delle nuove ferrovie; mentre queste non provvederebbero che alla manutenzione delle vecchie ferrovie. Ora, se queste obbligazioni fossero commisurate con l'attività della cassa, non vi sarebbe danno, perchè vi sarebbe la garanzia speciale proveniente dal fondo disponibile per gli aumenti patrimoniali; ma ciò non può ritenersi, pel disposto dell'articolo che si legge nel seguente alinea:

“ Le rimanenze attive o passive dei fondi e della Cassa alla fine del contratto saranno a vantaggio o a carico dello Stato. ”

Qual'è la conseguenza di questo sistema? Che se gli aumenti della Cassa patrimoniale non basteranno per il servizio di manutenzione straordinaria, vi si provvederà mediante obbligazioni a carico dello Stato. Di guisa che, in fine poi dell'esercizio, se la Cassa avrà un attivo, tanto meglio, se avrà un passivo rappresentato dalle obbligazioni, queste sarà lo Stato che le pagherà. Quindi ne verranno queste due conseguenze: l'una che mentre con questo sistema si dice di voler chiudere il debito pubblico, in sostanza non si fa che ingrossarlo, perchè, non solo si emettono obbligazioni, cioè si fanno debiti per le costruzioni, ma si emetteranno obbligazioni, cioè si faranno altri debiti, anche per la manutenzione straordinaria, appunto per far restare integra la percentuale del 62 e mezzo a beneficio della Società. Poi vi è una seconda conseguenza, ed è questa: che noi ci troveremo alla fine dell'esercizio con un debito latente che non si può misurare. Perchè già io osservai che tutti questi fondi di riserva, con tutto questo personale, e via discorrendo, rappresentano una cifra abbastanza piccola, rispetto ai bisogni veri ai quali si dovrà soddisfare: ma io voglio ammettere, come diceva l'onorevole Curioni, che sieno sufficienti; però anche in questo caso, certo per la manutenzione straordinaria il fondo degli aumenti patrimoniali sarà molto scarso; e quindi che cosa avverrà? avverrà che, dovendo provvedervi, vi si provvederà mediante debiti; quindi dopo che avranno termine queste convenzioni, noi ci troveremo con un debito assai maggiore di quello che prevedevamo.

Per questa parte adunque si avrà la stessa cosa di quello che abbiamo fatto per la legge delle pensioni, cioè abbiamo alleggerito presentemente il bilancio, ma per caricarlo maggiormente in avvenire.

Ora io domanderei all'onorevole ministro dei lavori pubblici queste spiegazioni: primo, se le obbligazioni, come è implicitamente ammesso dalla lettera dell'articolo 60, e dall'ultimo alinea dell'articolo 61, siano veramente della stessa forma, perchè allora tutte le mie obiezioni resterebbero giustificate; secondo, se, ammesso che le obbligazioni siano della stessa forma, debbono essere pagate dallo Stato, perchè allora si vedrebbe chiaramente che l'ultimo alinea serve appunto per questo, per scaricare cioè le Società e le aziende ferroviarie dai possibili debiti che potessero farsi a carico della manutenzione straordinaria; con che resterebbe provato un onere nuovo, di cui non si è tenuto conto, nè nella relazione del ministro, nè in quella della Commissione.

Brunetti. Chiedo di parlare.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Brunetti.

Brunetti. Ho chiesto di parlare per argomento affatto diverso da quello testè trattato dall'onorevole Branca. Io non desidero altro che un chiarimento dal ministro dei lavori pubblici e dalla nostra Giunta parlamentare, intorno alla applicazione dell'articolo 60, di che ora discutiamo.

Con quest'articolo la cassa per gli aumenti patrimoniali, ottima istituzione, che serve per l'aumento del patrimonio ferroviario, si alimenta di tre cespiti principali: del 15 per cento sull'aumento oltre il prodotto lordo; del prezzo che si ricava dalla vendita del materiale rotabile, messo fuori d'uso: e da ultimo del terzo dei noli di cui è parola all'articolo 63 dello stesso capitolo. Ora è chiaro che per molti anni noi non potremo fare assegnamento sul secondo cespite, dappoichè il materiale rotabile sarà messo fuori uso dopo 60 o 40 anni, secondo quell'articolo che ieri abbiamo votato. Molto meno si potrà fare assegnamento sull'altro cespite dei noli, perchè, se non mi sbaglio, questi noli sono quelli che vengono dall'impiego del materiale rotabile nelle costruzioni; le quali chi sa quando si faranno, e quanto perdureranno. Dunque rimane il 15 per cento sull'aumento del prodotto lordo. Ma siccome la nostra Giunta parlamentare nella sua relazione ha stabilito che il prodotto iniziale si raggiunga appena, perchè realmente la cifra resta di parecchie migliaia inferiore al prodotto iniziale, che si presume, così avverrà che dopo parecchi anni

si avrà un aumento serio sul quale si potrà fare assegnamento e che darà il prodotto del 15 per cento da versare nella Cassa per gli aumenti patrimoniali. Ora, potrà avvenire benissimo, che fino al 1887 ed anche più in là, vi siano delle stazioni da modificare, dei binari da raddoppiare, degli aumenti patrimoniali da fare.

Io domando solamente in linea di schiarimento all'onorevole ministro, con quali fondi provvederà durante questi anni, quando mancheranno necessariamente tutti e tre i cespiti dei quali questa Cassa per gli aumenti patrimoniali si alimenta? Se il Governo vuol stabilire un fondo *ad hoc* allora tanto di guadagnato, ma naturalmente dovrebbe farlo con legge speciale.

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

Genala, ministro dei lavori pubblici. L'onorevole Brunetti crede che la Cassa per gli aumenti patrimoniali non comincerà a funzionare se non fra vari anni e che quindi i bisogni della rete durante i primi anni non saranno soddisfatti per mancanza di fondi. Ma l'onorevole Brunetti ha dimenticato che con questa medesima legge la Camera vota 134 milioni per opere da farsi appunto allo scopo di mettere in miglior condizione le strade con le stazioni relative, i doppi binari e quanto altro occorre così per completare lavori non finiti, come per eseguire quelli che saranno richiesti dall'aumento di traffico in questi primi anni; ed altri 9 milioni allo stesso scopo saranno spesi dalla Società delle Meridionali.

Non è esatto poi che la Cassa per gli aumenti patrimoniali comincerà a funzionare, soltanto da qui a qualche anno: comincerà fin dal secondo anno d'esercizio; ed una somma anche piccola che vi sia versata basterà a permetterle di fare una notevole spesa in conto capitale, perchè gli introiti della Cassa non sono destinati a essere spesi ma a fare il servizio degli interessi delle obbligazioni che si emetteranno proporzionatamente ai fondi. Ora gl'introiti della Cassa, come l'onorevole Brunetti ha detto, sono di tre specie diverse: uno è del 15 per cento degli aumenti di prodotto lordo, che è il vero grande e costante alimento della Cassa patrimoniale; gli altri due affatto accessori e men certi, sono quello dei noli e l'altro del ricavo del materiale fuori d'uso, che serve a pagare una parte del materiale nuovo che si ricompra. E l'entrata dei noli, non consiste soltanto in quelli che si ricavano dal parco vagoni destinato alle nuove costruzioni, ma come si vedrà in seguito, di noli ce ne sono anche altri.

Quindi per questa parte l'onorevole Brunetti

può star sicuro che la somma che in via eccezionale il Governo ha domandato e la Commissione ha raccomandato di concedere, la somma dico di 134 milioni, congiunta a quella che la Società delle Meridionali spenderà sulle sue linee, è tale da soddisfare i bisogni per quei due anni o tre che si richiedono onde la Cassa per gli aumenti patrimoniali possa funzionare regolarmente.

L'onorevole Branca, pur accettando naturalmente il sistema della Cassa già votato dalla Camera, fa tre domande precise al Governo. La prima è questa: se la forma delle obbligazioni della Cassa per gli aumenti patrimoniali è identica a quella delle obbligazioni per le costruzioni e quindi se il Governo come garantisce queste garantisca anche quelle della Cassa per gli aumenti patrimoniali. Gli rispondo subito che essendo la forma delle obbligazioni identica, identica ne è pure la garanzia; e il Governo ha creduto di non ricorrere a due forme diverse di obbligazioni, perchè si sarebbero fatte concorrenza sul mercato senza nessuna ragione. Ma da questa prevedibile risposta l'onorevole Branca prende argomento a fare due altre obiezioni. Se le obbligazioni sono identiche — egli dice — è dunque lo Stato che finisce per pagarle, questo apparisce anche dall'ultimo comma dell'articolo 61, perchè alla fine del contratto tutte le risultanze attive o passive della Cassa per gli aumenti patrimoniali sono a credito od a debito dello Stato. Ed è verissimo. Se i fondi della Cassa non fossero sufficienti, le deficienze sarebbero a carico dello Stato, come sarebbero pure a vantaggio dello Stato le esuberanze attive che eventualmente ci potessero essere.

Per conseguenza, continua l'onorevole Branca, voi vi permettete di fare dei debiti, di cui dovrà rispondere lo Stato, ed anche qui debbo rispondergli affermativamente. Egli ragiona benissimo: si fanno dei debiti di cui dovrà rispondere lo Stato. Ma dove il suo ragionamento, a mio modo di vedere, non cammina più è nella conclusione che vuol ricavare da queste premesse, vale a dire che noi facciamo in conto capitale delle spese che sono di semplice esercizio.

La sua conclusione è contraddetta dalle precise disposizioni del contratto, a norma delle quali le spese della Cassa per gli aumenti patrimoniali non sono spese d'esercizio ma di aumento di capitale, spese che aumentano il patrimonio delle ferrovie e che sono richieste dal maggior traffico, spese che anche oggi facciamo mediante un debito. La sola differenza è questa, che oggi emettiamo del consolidato, e, se la Camera ap-

prova questo sistema di obbligazioni ferroviarie avremo invece un debito, che non sarà consolidato, ma ammortizzabile.

Ma benchè le obbligazioni che si emetteranno per le costruzioni e quelle per la Cassa degli aumenti patrimoniali sieno in sostanza identiche, differiscono però in qualche parte. Le prime dovranno essere pagate sul bilancio dello Stato, e il tesoro ne paga l'interesse e l'ammortamento.

Le obbligazioni invece che si emettono per far fronte alle spese di ampliamento degli argini stradali, delle stazioni, e via discorrendo, che sono richieste dall'aumento del traffico, non aggravano il Tesoro, ma sono servite dalla Cassa per gli aumenti patrimoniali. Dagli aumenti di prodotto lordo si preleva il 15 per cento, il quale, invece di andare al Tesoro perchè paghi le obbligazioni, va alla Cassa per gli aumenti patrimoniali, che deve fare da sè questo servizio e rimborsare il Tesoro se lo avesse fatto in sua vece.

E questo è stato fatto perchè le obbligazioni per le nuove costruzioni hanno un carattere temporaneo, mentre quelle per gli aumenti patrimoniali hanno un carattere duraturo. In capo a dieci, dodici, quindici anni, se la Camera non votasse in avvenire nuove strade, le nuove costruzioni sarebbero finite, ma invece le necessità degli aumenti in conto capitale sono indefinite perchè, insino a tanto che ci saranno strade ferrate, il cui prodotto aumenta, ci sarà sempre bisogno di nuove spese in conto capitale per servire a questo aumento di traffico.

Volendo dunque dare un organismo continuativo alle strade, è evidente la necessità di creare una Cassa per gli aumenti patrimoniali, la quale si alimenti con obbligazioni sue proprie.

Questa cassa era stata già ideata prima ancora che si fosse pensato alle obbligazioni ferroviarie per le nuove costruzioni. E quando si pensò a queste si vide che non conveniva dare loro una forma diversa per non creare una concorrenza fra le une e le altre che non aveva ragione di essere: onde fu data una identica forma ad entrambe queste specie di obbligazioni, ed esse si emetteranno nel medesimo modo mantenendo però sempre fra loro quella differenza che ho detto pel servizio degli interessi.

Premesso questo, vede l'onorevole Branca che non si può venire a quella conseguenza, che egli diceva e che sarei io il primo a biasimare, di creare un debito latente, e, coll'emissione delle obbligazioni, pagare le spese di esercizio.

È stato detto che col 62 e mezzo per cento alle Società, e col 3.20 al fondo di riserva, si abbia quello che occorre per fare il servizio, senza altre

spese in conto capitale. Ma questo non è esatto. All'esercizio provvedono: 1° le Società col 62 e mezzo per cento; 2° il fondo di riserva, quando si tratta di spese di esercizio.

All'aumento del patrimonio ferroviario, che richiede spese in conto capitale, le quali quindi non gravano sull'anno, ma semplicemente sull'interesse dell'anno (oltre una piccola quota di ammortamento) provvede la Cassa per gli aumenti patrimoniali. Può avverarsi però benissimo quello che dice l'onorevole Branca, e che disse poi l'onorevole Baccarini, che cioè, alla fine del contratto noi potremo forse trovarci con due o trecento milioni di debito, e anche di più, se il traffico dovesse aumentare straordinariamente ed oltre ogni previsione. Ma è vero del pari che avremo di fronte a questo debito, nuove stazioni, nuovi binari, una rete meglio arredata, e una quantità di materiale mobile di gran lunga superiore a quello che abbiamo ora, ed un traffico che ci darà il reddito per pagare tutto questo; onde il bilancio dello Stato non ne sentirà che il vantaggio di aver sempre il 27 e mezzo per la prima percentuale ed il 28 per le successive, che rappresenta una somma di rendita netta e sicura, la quale potrà essere adoperata a costruire nuove strade ed anche a provvedere alla diminuzione delle tariffe.

Gli schiarimenti richiesti dall'onorevole Branca e che io ho dati con quella chiarezza maggiore che ho potuto, mi auguro che siano stati tali da persuaderlo della solida costituzione di questa cassa che provvede agli aumenti del patrimonio delle strade.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Curioni.

Curioni, relatore. Dopo quello che ha detto l'onorevole ministro non ho nulla da aggiungere.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Branca.

Branca. Io accetto i chiarimenti del ministro, perchè non ha fatto altro che ripetere più chiaramente quello che io avea già accennato: ma per essi si viene a questa conseguenza, che noi mediante questo congegno di Cassa di aumento patrimoniale veniamo a creare un nuovo debito ferroviario. Prendo atto di questo, ed avrei finito; solamente faccio una semplice aggiunta ed è questa, che almeno perchè questo debito ferroviario latente, che si viene a creare, fosse pareggiato come dice l'onorevole ministro, si dovrebbe eliminare l'ultimo alinea dell'articolo 61, perchè non so vedere se, essendo le obbli-

gazioni commisurate alla quota disponibile del fondo della Cassa patrimoniale, vi possa essere passività: vi può essere attività se non si esaurisse tutto, ma ammettere la passività vuol dire che si possono emettere obbligazioni al di là del fondo disponibile.

Genala, ministro dei lavori pubblici. No, non sono le obbligazioni.

Branca. L'onorevole ministro dice di no: io prendo atto della sua affermazione; ma mi permetta che all'ultimo alinea dell'articolo 61, io domandi una modificazione, perchè se l'onorevole ministro è convinto, come io lo credo, di quello che dice e vuol darne pegno, bisognerà dire nell'ultimo alinea dell'articolo 61, che gli aumenti patrimoniali disponibili devono andare a beneficio del Tesoro; ma che non sia ammessa la possibilità di passività; altrimenti quello che dice l'onorevole ministro, e che io volentieri accetto, verrebbe smentito dall'ultimo alinea dell'articolo 61.

Presidente. Ella non fa proposte?

Branca. Mi riservo di farla all'articolo 61.

Presidente. Allora rimane approvato l'articolo 60.

“ Art. 61. I fondi di riserva e la Cassa per gli aumenti patrimoniali saranno amministrati dal concessionario, che ne avrà la responsabilità secondo le norme da stabilirsi con regolamento approvato dal Governo.

“ A ciascuno dei fondi di riserva ed alla Cassa per gli aumenti patrimoniali, saranno imputate, di mano in mano che avranno luogo, le spese per le quali sono istituiti. Il residuo attivo sarà tenuto in riserva; e la Società sarà debitrice del residuo stesso nonchè dei relativi interessi.

“ Gli interessi delle somme appartenenti ai fondi ed alla Cassa anderanno a credito di ciascuno di essi.

“ L'interesse è stabilito nella misura dell'interesse medio dei buoni del Tesoro per quelle somme che presumibilmente verranno spese nel periodo di due anni.

“ Per le somme invece che presumibilmente non saranno erogate, se non trascorsi almeno due anni dall'accreditamento, si dovrà cercare, col consenso del Governo, un collocamento che permetta di ritrarre un interesse maggiore a favore dei fondi stessi.

“ In caso di insufficienza di un fondo potranno a questo farsi anticipazioni dagli altri.

“ Le rimanenze attive o passive dei fondi e

della Cassa alla fine del contratto saranno a vantaggio o a carico dello Stato. »

Ha facoltà di parlare l'onorevole Branca.

Branca. Come conclusione della breve discussione avvenuta testè, io pregherei l'onorevole ministro di formulare egli stesso l'aggiunta, della quale ho parlato.

In questo alinea dell'articolo 61 conviene che si stabilisca, che se vi sono aumenti vadano a beneficio del Tesoro; e si sopprima la parola *passività*; perchè altrimenti tutto quello che ha detto l'onorevole ministro, verrebbe distrutto da questa disposizione.

Come è possibile che si emettano obbligazioni, le quali sieno commisurate al fondo degli aumenti patrimoniali, e che abbiano il loro corrispettivo nell'aumento del conto capitale di cui egli parlava testè, e che vi sieno poi delle passività scoperte? Dunque bisogna stabilire con l'ultimo alinea dell'articolo 61 la reversibilità delle attività, ma tacere delle passività. Su di ciò parmi che siamo stati d'accordo con l'onorevole ministro, nel riconoscere cioè il debito latente; ma su di questo eravamo divergenti nel senso che io ritengo che con ciò si creava un debito allo scoperto a beneficio del Tesoro; mentre l'onorevole ministro ciò negava. Ora se non fosse accettata la soppressione della parola *passività* nell'ultimo alinea dell'articolo 61, verrebbe giustificato il mio apprezzamento, cioè che si crea un debito allo scoperto a carico del Tesoro.

Presidente. Onorevole Curioni, Ella ha facoltà di parlare.

Curioni, relatore. A me pare che l'ultimo capoverso dell'articolo 61 debba rimanere; e principalmente per le seguenti ragioni.

Anzi tutto vi saranno le obbligazioni, che non saranno saldate, e che costituiranno una rimanenza passiva, la quale deve essere pagata dallo Stato.

In secondo luogo, non si può mai prevedere l'avvenire; e potrebbe darsi benissimo che gli aumenti del traffico continuassero per un certo numero di anni, e che poi, per una causa qualunque, venissero a diminuire.

In terzo luogo può darsi benissimo che le opere, cui si deve provvedere colla Cassa per gli aumenti patrimoniali e che consistono in lavori di costruzione e in provviste di materiale mobile, acquistino un valore maggiore di quello presupposto, stando ai prezzi attuali.

Quindi mi pare che l'ultimo capoverso, se non altro, per misura di precauzione, debba rimanere nell'articolo 61.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Branca.

Branca. Io mi limito a prendere atto delle dichiarazioni dell'onorevole relatore, come ho preso atto di quelle dell'onorevole ministro; e faccio soltanto notare come fra essi vi sia una contraddizione in questo senso, che l'onorevole ministro dice che non si crea alcun debito latente, mentre l'onorevole relatore asserisce che, date certe eventualità, questo debito potrebbe sussistere, perchè, dice, non possiamo prevedere l'avvenire; usiamo dunque di una certa larghezza di vedute.

Dunque io sostengo che vi è contraddizione.

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

Genala, ministro dei lavori pubblici. Veramente non credo che sia incorsa contraddizione tra quanto ho detto io e quanto ha detto l'onorevole relatore.

Se c'è una rimanenza di fondi della Cassa alla fine del contratto, sarà un residuo attivo. L'onorevole Branca parlando della Cassa per gli aumenti patrimoniali osserva: se vi sono invece obbligazioni pel servizio delle quali la cassa non abbia i fondi, a carico di chi debbono cadere alla fine del contratto? Manifestamente a carico di quelli che sono i proprietari delle strade, a beneficio delle quali il debito è stato fatto. Ma non si possono però emettere obbligazioni se non per aumenti d'impianto e non si possono fare aumenti d'impianto se non c'è aumento di prodotto. Quindi l'aumento di prodotto dà il modo di contrarre il debito eppoi di pagare gli interessi e l'ammortamento.

L'onorevole relatore, studioso com'è di ogni particolare, ha voluto prevedere un caso in cui il traffico, arrivato supponiamo a 250 milioni sulla rete, indietreggia per una ragione straordinaria in un anno di 10 o 15 milioni, diguisachè per quell'anno ci sia momentaneamente e transitoriamente, una piccola differenza. L'anno dopo questa differenza sparirà certamente; ma il caso previsto dall'onorevole relatore di una differenza transitoria è certamente possibile.

Intenderà però l'onorevole Branca, che avendo fatto questo contratto non per una rete ipotetica, ma per le reti italiane, il Governo doveva partire dai fatti possibili sulle reti stesse. Qui non si tratta di cose generiche o dottrinali — parole che sento ripetere molto spesso in questa Camera — si tratta di un contratto determinato dalle condizioni effettive e reali del nostro paese. Ora chi può mai dubitare che nel nostro paese il traffico non vada aumentando?

Lo abbiamo veduto aumentare in un solo anno perfino del 7 od 8 per cento.

Ma noi non abbiamo tenuto conto che di un aumento del 3 e mezzo per cento. Del resto ripeto che la spesa non si fa se l'aumento non c'è stato. Quindi la vera questione non riguarda propriamente neanche gli aumenti, ma si potrebbe formulare così: allorchando si hanno gli aumenti provvedere anche al caso in cui avvengano degli indietro di traffico molto notevoli. Questi indietro di traffico però praticamente, specie per il primo periodo del contratto, non sono ammissibili, e per escluderli basterebbe il fatto che entreranno dentro questo periodo in esercizio da quattro a cinque mila chilometri di nuove ferrovie.

Presidente. Non essendovi proposta, rimane approvato l'articolo 61.

“ Art. 62. Per la manutenzione dei binari tuttora armati con rotaie in ferro si farà uso dei materiali metallici dello stesso tipo ricavati dai rifacimenti in acciaio dei binari stessi.

“ A tal uopo i suddetti materiali saranno adoperati dal concessionario senza obbligo di compenso verso il Governo.

“ In caso di deficienza assoluta di materiali accessori d'antico tipo, si faranno gli occorrenti acquisti a carico della Cassa per gli aumenti patrimoniali.

“ Ogni altra spesa per la manutenzione dei binari tuttora in ferro, comprese quelle per la manutenzione ed il rinnovamento delle parti in legno, sarà a carico del concessionario.

“ Le rotaie ed i materiali accessori, che vengono parzialmente sostituiti da altri, ricavati dal rifacimento, come pure quelli della stessa natura che all'atto del rifacimento fossero già stati riconosciuti inservibili, saranno venduti a vantaggio della Cassa per gli aumenti patrimoniali.

“ Sarà pure a carico del concessionario la manutenzione dei congegni fissi delle stazioni e delle linee, come pure il loro rinnovamento. Ma se in occasione del rinnovamento si adottasse, coll'approvazione del Governo, un nuovo tipo di maggiore capacità o potenza, la maggiore spesa sarà portata a carico della Cassa per gli aumenti patrimoniali. ”

“ Art. 63. L'importo del nolo del materiale rotabile in servizio cumulativo sarà accreditato od addebitato per un terzo alla Cassa per gli aumenti patrimoniali, e per due terzi al concessionario, ad iscriversi, se il saldo riuscirà passivo tra le spese di esercizio, se attivo in rimborso spese. ”

“ Art. 64. Per i lavori e per le provviste di cui

agli articoli precedenti si osserveranno le norme che seguono.

“ Presentando il bilancio preventivo, il concessionario proporrà all'approvazione del Governo l'elenco delle opere e delle provviste richieste dall'aumento del traffico, dimostrandone l'opportunità ed indicando sommariamente l'importo di ciascuna di esse e l'ordine della loro esecuzione.

“ Per le opere per le quali occorre l'approvazione tecnica del Governo, dovrà il concessionario trasmettere in tempo opportuno i relativi progetti al Ministero dei lavori pubblici.

“ Quanto alle spese di assoluta urgenza per ristabilire il servizio sulle linee interrotte o per assicurare la continuità dell'esercizio minacciato, il concessionario è autorizzato a farle senza preventiva approvazione dei progetti, ma dovrà darne immediato avviso all'ufficio governativo d'ispezione delle strade ferrate, per le regolari constatazioni e giustificazioni di cui sarà fatto risultare in un processo verbale da stendersi in contraddittorio dei delegati del concessionario.

“ Riconoscendosi nel corso dell'anno l'opportunità di opere o provviste, il concessionario ne farà di volta in volta la proposta al Ministero dei lavori pubblici. Tanto per queste, quanto per quelle prevedute nel biennio, il Ministero dovrà notificare al concessionario la sua approvazione o le sue osservazioni, per modo che le opere o le provviste possano essere fatte in tempo utile. ”

Ha facoltà di parlare l'onorevole Demaria.

Demaria. Alcune disposizioni dell'articolo 64 sono in diretta corrispondenza con le prescrizioni dell'articolo 21, la cui approvazione rimase sospesa. Quindi io credo necessario che entrambi gli articoli si votino, o almeno si discutano contemporaneamente. In questo senso settopongo la questione alla Commissione e al ministro, proponendo che si sospenda l'articolo 64 finchè non venga in discussione l'articolo 21.

Presidente. Non mi pare che ci sia una stretta relazione fra questi due articoli.

Demaria. Onorevolissimo presidente. Non soltanto c'è una relazione stretta, ma una relazione strettissima; al punto che dopo gli schiarimenti avuti nel seno della Commissione fu stabilito che alcuni degli emendamenti proposti all'articolo 21 si sarebbero discussi quando fosse venuto in discussione l'articolo 64.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro.

Genala, ministro dei lavori pubblici. Veramente quello che si connette colla questione accennata

dall'onorevole Demaria sarebbe il secondo comma di questo articolo, che è quello che provvede all'ordine di esecuzione delle provviste, e potrebbe essere tenuto sospeso.

Presidente. Allora si terrà sospesa l'approvazione dell'articolo.

Dunque la Commissione e il Ministero consentono che l'approvazione di questo articolo sia tenuta sospesa, finchè la Commissione abbia riferito sull'articolo 21.

S'intende perciò sospesa.

L'onorevole Lazzaro ha chiesto, mi pare, di sapere quando la Commissione potrà riferire. Mi duole dirle che l'onorevole ministro delle finanze è leggermente ammalato.

Lazzaro. La ringrazio della spiegazione.

Presidente. Passeremo agli articoli seguenti.

“ Art. 65. Potranno eseguirsi ad economia o per cottimi:

“ 1. I lavori per l'ampliamento dell'argine stradale, per l'aggiunta o il raddoppiamento di binari, e per le costruzioni nuove che interessano gli impianti esistenti delle ferrovie ed il loro esercizio;

“ 2. I lavori che senza incagliare e compromettere l'esercizio non potrebbero, sia per l'indole loro, sia per motivi di urgenza, venire eseguiti col mezzo di accolti.

“ I predetti lavori e provviste saranno sotto il controllo del Governo sorvegliati, collaudati e liquidati colla norme e cautele che saranno stabilite dal concessionario per i lavori e per le provviste che sono a suo carico.

“ La liquidazione finale sarà sottoposta all'approvazione del Governo.

“ Le altre opere e provviste verranno eseguite secondo le norme stabilite nel capo VII per le nuove costruzioni. ”

“ Art. 66. Tutti i prodotti diretti ed indiretti provenienti dall'esercizio e dal possesso delle linee saranno riscossi dal concessionario.

“ Sono considerati prodotti diretti i proventi dei trasporti dei viaggiatori e bagagli, valori, merci e bestiami, ed in genere tutti i proventi che derivano dalla applicazione delle tariffe.

“ Per prodotti indiretti s'intendono gli altri proventi accessori dell'esercizio e del possesso della strada e sue pertinenze, quali sarebbero: tasse percepite per trasmissione di telegrammi per privati, taglio delle siepi, falciatura delle erbe sulle scarpe della strada e zone di terreno attinenti, affitto di terreni, di locali, esercizio di caffè, di ven-

dite, banchi librari e pubblicità, magazzini od aree di deposito, canoni, pedaggio od altro, eccettuati solamente quelli che a termini dei vigenti regolamenti o di quegli altri che venissero in seguito approvati dal Governo, dovessero assegnarsi a casse od istituzioni speciali, ed eccettuati pure quelli che sono indicati nell'articolo seguente. ”

Ha facoltà di parlare l'onorevole Merzario.

Merzario. Vorrei fare una raccomandazione al Governo sopra un argomento di cui credo non possa occuparsi il capitolato, ma che è importante.

Al giorno d'oggi abbiamo moltitudini di persone che viaggiano sulle ferrovie. Naturalmente coloro che viaggiano hanno bisogno di prendere qualche ristoro, e quindi di accedere ai caffè e alle trattorie annesse alle stazioni. Orbene sulle nostre ferrovie i caffè e le trattorie delle stazioni, lo si deve dire, non sono quasi accessibili alle borse modeste, tanto meno alla povera gente.

Ho veduto invece, viaggiando al di là delle Alpi, che vi sono trattorie per i viaggiatori di prima classe, per quelli di seconda o per quelli di terza; è indicata la classe dei ristoratori. Ebbene, entrando là dentro si trovano locali e mobili più o meno modesti ma sempre puliti; e sono indicati con misura diversa i prezzi delle consumazioni.

Questa distinzione di classi e di prezzi permette anche a coloro che devono viaggiare, ma hanno scarsi mezzi, di poter soddisfare ai loro bisogni.

Ciò non si trova nelle nostre stazioni, neppure in quelle centrali e più frequentate. Di solito non vi è che un salone di gran lusso, con prezzi esagerati. Può la povera gente profittarne? È impossibile; la spesa è soverchia.

Lo vediamo noi tutti viaggiando sulle nostre ferrovie; che nelle stazioni tanti poveri contadini e molti poveri soldati che hanno pochi quattrini o devono sopportare la fame e la sete, o limitarsi a prendere da chi va in giro un pezzo di pane stato esposto al sole e all'acqua, e qualche bicchier d'acqua, e non avere come altrimenti rifocillarsi.

Faccio dunque una raccomandazione al Governo: che se non qui, nel capitolato, che non si vuole toccare, e non pretendo debba esser toccato per cosa così piccola, procuri di accordarsi colle Società, al fine che nelle stazioni ferroviarie, almeno in alcuni punti più importanti, vi abbiano ad essere ristoratori accessibili alla povera gente, dove si possa da ogni borsa modesta

è da ogni classe di persone, mangiare, dirò così, un boccone con pulitezza e con poca spesa.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Corvetto.

Corvetto, relatore. Veramente questa questione tornerà con quella delle condizioni dei trasporti; ma intanto mi preme di dichiarare all'onorevole Merzario, che la Commissione ha fatto, di quanto egli ha detto, argomento di una raccomandazione al ministro, perchè almeno nelle grandi stazioni siano organizzati dei ristoratori a prezzi miti. Poichè l'onorevole Merzario ha sollevato ora la questione, la Commissione appoggia la sua preghiera.

Presidente. Onorevole ministro?

Genafa, ministro dei lavori pubblici. Il Governo accetta la raccomandazione dell'onorevole Merzario, perchè in alcuni luoghi dove affluiscono anche gli operai, questi possano trovare a mite prezzo nelle stazioni i viveri di cui pure hanno bisogno, e che non possono andare a cercare lontano senza perdere il treno.

Presidente. Non essendovi proposte, rimane approvato l'articolo 66.

“ Art. 67. Fra i prodotti non si comprendono i corrispettivi accordati al concessionario a titolo di rimborso di spese, nè le riscossioni per conto dei terzi.

“ Non verrà parimenti attribuito verun prodotto ai locali consegnati al concessionario e destinati ad uso di ufficio o di abitazione dei capistazione e di altri agenti, che, secondo gli usi ed i regolamenti in vigore e la natura del loro servizio, ne sono attualmente provvisti o dovranno esserlo sulle nuove linee.

“ Quanto sarà ricavato, dedotte le spese, dalla vendita degli orari, delle tariffe e delle richieste di spedizione, sarà integralmente versato nella Cassa soccorso. ”

“ Art. 68. Non danno luogo a prodotti i trasporti in servizio di materiali, oggetti di consumo ed operai che abbiano luogo esclusivamente per l'esercizio e per la manutenzione delle linee.

“ Ai trasporti per l'esecuzione delle opere e dei lavori indicati nell'allegato B e di quelli che il concessionario deve eseguire a norma dell'articolo 64, sarà applicata la tariffa chilometrica di centesimi due per persona o per tonnellata, da portarsi in rimborso di spese.

“ La stessa tariffa si applicherà ai trasporti per la esecuzione dei lavori a cottimo che dallo Stato venissero affidati alla Società. Ai trasporti destinati al servizio delle nuove costruzioni, di cui al

capo VII del presente capitolato, saranno applicate le tariffe in vigore col ribasso del 30 per cento, e l'introito sarà compreso nei prodotti generali dell'esercizio. ”

“ CAPO VI. *Esercizio delle nuove linee.* — Articolo 69. Tutte le linee della rete complementare comprese nell'allegato A, e quelle altre delle quali il concessionario dovesse assumere l'esercizio a termini degli articoli 3, 4 e 5 del presente capitolato, saranno esercitate secondo le norme e le condizioni stabilite per la rete principale, salvo i seguenti patti e corrispettivi speciali. ”

Ha facoltà di parlare l'onorevole Baccarini.

Baccarini. Non so se mi sarà permesso di fare alcune osservazioni su tutto intero il capo sesto dell'esercizio delle nuove linee, piuttosto che sbocconcellarle sui singoli articoli del capo medesimo. Mi pare che trattandosi di alcune considerazioni di massima, la Camera possa esser messa meglio in grado di comprendere quel che sono determinato ad esporre.

Presidente. Mi pare, onorevole Baccarini, che Ella segua così un sistema lodevolissimo.

Baccarini. Nella discussione generale ho già esposto il mio modo di pensare, in riguardo a questo contratto, per l'esercizio delle linee che dovranno costruirsi, escluse quelle di prima categoria. Sono circa 3000 chilometri di linee appartenenti alla 2ª, 3ª e 4ª categoria, che dovranno esser costruite in 10 o 12 anni; e diventeranno 4000, se nella legge attuale saranno inchiusi altri 1000 chilometri di 4ª categoria in aggiunta a quelli della legge del 1879.

Dico che saranno 4000: imperocchè con gli articoli che abbiamo votati, non è più possibile che altre Società assumano la costruzione di una linea con l'obbligo di cederne l'esercizio alle grandi Società.

Poichè, per quanto l'onorevole ministro dei lavori pubblici abbia dichiarato che l'articolo relativo ai diritti per l'esercizio debba intendersi estensivo anche all'obbligo della costruzione, io oggi più che mai persisto a ritenere che l'articolo era inteso nel senso in cui l'intendeva io e l'onorevole Luzzatti. E questo lo affermo per dichiarazione fatta da uno dei contraenti, il quale sostiene che precisamente l'articolo stabiliva il privilegio per le Società esercenti d'impossessarsi dell'esercizio delle nuove linee, dopo costruite per conto di altri.

Ciò posto, è evidente che nessuno più potrà costruire all'infuori delle nuove Società; non è possibile che nè provincie, nè consorzii di pro-

vincie o di comuni, chiedano la costruzione a proprio conto delle linee di quarta categoria per cederle a Società industriali; poichè nessuna Società industriale può avere interesse a fare magramente la costruzione, per poi cedere i prodotti dell'esercizio alle grandi Società.

Fatta questa considerazione, le osservazioni sul capo VI acquistano maggior valore.

Nella discussione generale feci un breve confronto dei patti dell'esercizio mediante questi contratti con quelli di altri contratti vigenti, e relativi ad otto linee veramente esercitate da Società private, le quali danno un beneficio almeno del 20 per cento.

Eriferii i risultati dell'esercizio secondo le pubblicazioni ufficiali del Ministero dei lavori pubblici. Queste linee sono la Sicula occidentale, la rete Veneta, la Milano-Saronno-Erba, la Conegliano-Vittorio, la Torino-Lanzo, la Torino-Rivoli, la Settimo-Rivarolo e la Santhià-Biella.

Queste linee si esercitano al 62 per cento all'incirca, ed hanno poco più di 9,000 lire al chilometro di prodotto medio.

Le linee da costruirsi in virtù della legge del 1879, avranno, secondo le provisioni ministeriali ammesse dalla Commissione, un prodotto medio di 8 mila lire al chilometro. I patti che si fanno equivalgono all'88 per cento, invece che al 62 per cento, che spetta alle Società private, più il decimo di riserva; con che si sale al 98 per cento.

La Commissione, nella sua relazione e poi nei discorsi dell'egregio relatore Curioni, ha inteso di mostrare, che per le 15 linee incluse nella rete dell'Alta Italia, benchè di proprietà privata, non sieno vere le maggiori spese, che s'incontrerebbero con questi contratti secondo che a me pareva.

Innanzi tutto, la Camera deve ricordare che lo Stato esercita le 15 linee, circa un migliaio di chilometri, con patti, i quali conducono tutti, o quasi, a questa conclusione: che lo Stato esercita le linee di proprietà privata al 50 per cento. Ora le farà esercitare al 62 e mezzo per cento, di spesa ordinarissima, più il 10 per cento di spesa straordinaria, vale a dire il 62 e mezzo per cento. Di modo che lo Stato, non solo ci rimetterà quello che ci rimette adesso, come pure ha annunciato l'onorevole Curioni, ma ci rimetterà assai di più col nuovo contratto.

L'onorevole Curioni dice di aver fatto il conto che lo Stato si avvantaggerà, invece, di 200 mila lire; se ben ricordo.

Il conto fatto dall'onorevole Curioni sarà giustissimo; ma solamente parte da dati non esatti.

L'onorevole Curioni prende la statistica dell'Alta Italia, fa i conti di quello che si spende adesso, vi applica il contratto sulle nuove linee senza il decimo di riserva, e ne conclude esservi una differenza di 200 mila lire.

Anzitutto avrei da fare quest'osservazione: che le opere fatte dallo Stato oggi per queste linee saranno di gran lunga ridotte dalla Società; e per questa parte do venia alle Società, se guadagneranno quello che lo Stato non è capace di guadagnare; non è su questo terreno che intendo di mettermi per contraddire alle conclusioni dell'onorevole Curioni, ma sul terreno dei fatti.

Il fatto dunque è questo: su coteste linee l'esercizio si fa ora con 65 coppie di treni. Per fare un paragone col nuovo contratto, per quanto riguarda le spese d'esercizio, bisogna tener conto di un eguale numero di treni. È evidente, o signori, che se voi paragonate le spese d'esercizio di linee che hanno 65 coppie di treni, con altre che ne abbiano un numero minore, voi venite ad una conclusione che non è giusta.

Secondo i patti del nuovo esercizio, se quelle linee non fossero già consegnabili alla Società al 62,50 per cento, perchè entrate in esercizio prima del 1883, sapete quanti treni si eserciterebbero colla stessa spesa? Se ne eserciterebbero 52 soltanto. Ora invece abbiamo 65 coppie di treni; quindi quando l'onorevole Curioni vuol fare un paragone, tra le spese d'esercizio fatte attualmente dallo Stato e quella che si farebbe coll'attuale contratto, bisogna che faccia una delle due cose: o proporzioni la spesa al maggior numero dei treni che oggi esistono o riduca il numero dei treni da 65 a 52.

Questo è evidente e non è possibile contrastarlo. Se l'onorevole Curioni fa il conto su 52 treni alle condizioni di questo contratto d'esercizio e lo confronta con quello che oggi si spende per 65 coppie di treni, troverà che la maggiore spesa d'esercizio, la maggior perdita nostra è di lire 407,257; cito anche le lire sotto le migliaia per mostrare che ho fatto anch'io il conto particolareggiato. Provi l'onorevole Curioni a mostrare che ho sbagliato.

S'introduce con questo contratto una novità grave, di cui parlerò fra breve, quella della distanza virtuale. Se le 15 linee dovessero entrare oggi in esercizio, oltre la maggiore spesa pel maggiore numero dei treni, ci sarebbe anche la maggiore spesa per la distanza virtuale, la quale ammonterebbe a lire 465,000, secondo la formula dell'allegato F, modificato dall'onorevole Curioni.

Curioni, relatore. Io non ho modificato niente.

Baccarini. L'ha modificato, perchè invece della pendenza da " 10 a 15, " ha fatto: " 12, 13, 14 e 15. " È una modificazione, che non censuro, anzi ne do lodo all'onorevole Curioni. Io non approvo però che in questo caso si paghi la differenza per distanza virtuale.

La differenza adunque della spesa d'esercizio delle linee, nelle nostre condizioni, e le linee veramente esercitate da Società private è del 20 per cento a discapito del presente contratto. Anche facendo il confronto fra il pessimo esercizio fatto dallo Stato sulle linee dell'Alta Italia e quello portato dall'attuale contratto, la differenza è sempre di circa 400,000 lire.

Ma non è tutto ancora. Dirò anzi che sarebbe questa la minore parte delle osservazioni gravi, che si potrebbero fare a questo contratto, se non ve ne fossero di quelle, che dovrebbero richiamare l'attenzione non solo della Camera, ma di ciascun deputato che abbia a cuore, non solamente gl'interessi generali del paese, ma del suo stesso collegio. (*Conversazioni continuate*)

Onorevole presidente, per mezzo suo, faccio preghiera agli onorevoli colleghi che cessino dalle conversazioni, o vadano nell'ambulatorio; perchè quegli che parla, e si affatica così a dimostrare quelle che crede la verità, possa, da chi lo vuole, essere udito.

Presidente. Ma, onorevole Baccarini, ogni deputato è libero di agire nel modo che crede, quando non viola il regolamento.

Baccarini. Ed io mi servo della mia libertà per aspettare che abbiano finito. (*Movimenti*)

Presidente. Continui, la prego, onorevole Baccarini, il suo discorso.

Baccarini. Non posso continuare così! (*Rumori*)

Presidente. Se non può continuare, allora dichiarare che rinuncia a parlare.

Baccarini. Parlerò, purchè le conversazioni cessino. Io non domando di essere ascoltato: restino pure i banchi soli; ma i banchi sanno tacere.

Presidente. Ma, onorevole Baccarini, Ella ha diritto di parlare, ed usa di un suo diritto. E prego gli onorevoli colleghi di far silenzio!

Baccarini. Con questo contratto... (*Conversazioni vicino all'oratore*)

Ma fate silenzio almeno voi altri! (*Vivissima ilarità*)

Presidente. (*Con forza*) Ma facciano silenzio, li prego, onorevoli deputati! (*Segni di attenzione*)

Baccarini. Con questo contratto si introduce un principio, il quale teoricamente, matematicamente

è esattissimo; ma che praticamente, nel caso attuale, riesce di grave applicazione, per la manifesta ingiustizia che si commette quando si applica alle linee di nuove costruzioni, e non alle antiche. Noi abbiamo ora 10,000 chilometri di linee in esercizio, ne abbiamo da costruire 3,000, e per questi soltanto si applica la distanza virtuale.

Le nuove linee, le quali serviranno il paese venti anni dopo delle vecchie, pagheranno di più sia per essere esercitate, sia fors'anche per le tariffe. Annuncio fin d'ora che pagheranno dal 25 al 30 per cento di più; e mi pare che questo sia un annuncio assai grave, perchè ciascuno ci pensi.

Per esempio, la linea Ivrea Aosta, quando sarà aperta all'esercizio, sarà esercitata, quanto a spesa, non per sessantasei chilometri, ma per settantotto.

Avverto che le lunghezze che espongo, sono quelle dell'allegato pubblicato dalla Commissione nel volume V dei documenti, il quale contiene la divisione per tronchi e per pendenze delle linee ancora da costruirsi; e siccome probabilmente non vi erano ancora tutti i progetti, il ministro ha esposto le varie pendenze per tronchi, non per linee intere.

Per la Gozzano-Domodossola la spesa d'esercizio dovrà esser fatta non per 43 ma per 51 chilometri. La Cuneo-Nizza avrà una spesa d'esercizio corrispondente non a 26 chilometri ma a 44. Avverto che questi grandi salti, che duplicano o qualche volta triplicano le distanze, sono dovuti alle pendenze; la Cuneo-Nizza, per esempio, va fino al 25 per mille di pendenza, e quindi crescono le proporzioni e l'aumento delle distanze virtuali in confronto delle reali.

La Sondrio-Colico-Chiavenna da 65 va a 82. La Belluno-Feltre-Treviso invece di 84 sarà valutata di 103; la Macerata-Albacina da 41 diventerà di 77, perchè ha pendenza fino del 30 per cento. E qui bisogna che mi spieghi. Se la distanza virtuale fosse applicata soltanto in riguardo alle maggiori pendenze, non si verificherebbero questi enormi salti.

La ragione di essi è però giusta, astrattamente e matematicamente, ma praticamente non parvi.

Il fondamento dei relativi calcoli è stabilito sul supposto che il peso del treno sia costante per tutta la distanza, in cui non avviene cambiamento nel peso del treno.

Nella linea dei Giovi, per dare un esempio, quando si arriva a Pontedecimo o a Busalla, si è costretti a cambiare la macchina, perchè per gl'in-

terposti 10 chilometri, la pendenza è del 35 per mille, mentre per il resto delle linee la pendenza è così piccola, che può essere superata anche colle macchine ordinarie; nè tornerebbe conto di attaccare macchine pesanti le quali fanno poca corsa e trascinano molto peso, mentre ci è bisogno di correre velocemente.

Ma è ben diverso in generale il caso degli spezzoni di linee che sono da costruirsi.

In parecchi di essi incontrerassi un breve tratto nel quale la pendenza supererà il 10 per mille: ma per quei 500, 600 o 1000 metri si dovrà pagare la distanza virtuale per tutta la linea, essendo considerato costante il peso del treno. (*Interruzioni*)

Voi vedete che per una linea di 30 chilometri, basterà di dover salire le rampe di un ponte, perchè non scaturisca la necessità di dover pagare per tutta la linea la distanza virtuale.

E nondimeno si andrà dal punto di origine fino al punto di arrivo colle stesse macchine ordinarie, non essendo possibile per così brevi tratti pensare ad un servizio speciale, d'altronde non necessario.

La Teramo-Giulianova, per esempio, che è pure una linea di capoluogo di provincia, avrà così anch'essa lo svantaggio di pagare per 45 chilometri, anzichè per 25. La Roccasecca-Avezzano invece di 29 ne pagherà 39. La Parma-Brescia-Isco da 118 andrà a 180. La Viterbo-Attigliano invece di 36 chilometri ne pagherà 76 perchè vi sono delle pendenze che vanno fino al 30 per 1000.

Anzi a questo riguardo osservo che non è nemmeno esatto l'allegato del volume V, perchè vi sono nella Viterbo-Attigliano delle pendenze che vanno fino al 33 per mille. Quindi pagherà anche di più.

Così la Zollino-Gallipoli pagherà per 44 chilometri invece che per 34; la Ceva-Ormea, o un tratto di essa, da 8 chilometri si allungherà a 10. E così altre che sarebbe lungo citare.

Bastano già i casi citati per far risaltare quale sia la condizione di questo contratto. Non solo è gravoso rispetto agli esercizi sociali del nostro paese, come dissi nella discussione generale e come meglio di me dissero altri; non solo è gravoso rispetto alle maggiori spese che fa adesso lo Stato collo esercizio dell'Alta Italia, ma si aggiunge di più la distanza virtuale, che mette queste linee, quasi tutte, quelle almeno che superano il 10 per mille, in qualche tronco anche di soli 100 metri, in condizioni di troppa inferiorità rispetto ai 10,000 chilometri della rete vecchia.

La conclusione si è che, comprese anche le linee

non superanti il 10 di pendenza per mille, invece di 1000 chilometri se ne pagheranno 1250; o quelle escluse, se ne pagheranno 1340 invece di 1000.

Non deve però guardarsi nemmeno al risultato finale; poichè, che importa ad uno che si trova sulla linea Attigliano-Viterbo il sapere che su altre dieci linee non si paga la distanza virtuale? Quelli che sono sulla linea Attigliano-Viterbo hanno interesse di sapere che cosa pagano essi; e la media, già grave, dell'1.34 invece dell'uno, ossia 134 invece di 100, diviene gravissima quando si duplica addosso ad una linea sola.

La cosa diverrebbe poi del tutto intollerabile (e il contesto del contratto è tale da lasciarlo credere), se dovesse applicarsi anche un maggior prezzo di tariffa per le distanze.

Così parrebbe doversi dedurre, o signori, tanto per la Mediterranea quanto per l'Adriatica, dall'articolo 16, in cui si dice: che la Società avrà facoltà di lasciare in vigore i supplementi di prezzo dei trasporti per i tratti acclivi.

Sono poche eccezioni le attuali, ma bastano a far temere che si vogliano applicare anche alle linee che si devono costruire, dal momento che il contratto è fondato sopra una maggiore spesa dovuta alle distanze virtuali.

Ho qui un elenco di 44 linee da costruirsi, delle quali 30 sono in condizioni altimetriche tali da dovere esser soggette più o meno al maggior aggravio, sia per le spese di esercizio, sia per le spese di trasporto, dato che la distanza virtuale si voglia applicare anche alle tariffe.

Questa questione fu lungamente discussa in seno della Commissione, ed a forza di stenti e col poderoso aiuto dell'onorevole Curioni si era ottenuto di escludere le pendenze inferiori al 15 per mille. Invece voi troverete, o signori, che di ciò non si fa più verun calcolo, perchè la maggioranza ha creduto poi di ritornare anche su questo punto, e di mettere per intero quello che le Società vogliono e il Governo con esse.

Io vi dico questo non per fare una censura all'onorevole Curioni, o ad altri, se han creduto di riederarsi; ma dico solo che son di più facile persuasione di quello che non sia io.

La Commissione, secondo me, aveva fatto egregiamente a non ammettere questa, che è una vera mostruosità di esercizio, non matematicamente parlando, ma comparativamente.

Quando in Italia vi sono 10,000 chilometri di linee esercitate senza applicazione di distanze virtuali, non capisco perchè le linee di un capoluogo di provincia, come Ascoli, Macerata, Belluno, Sondrio, ancora da ultimarsi, debbano essere pu-

nite di avere avuto il beneficio della ferrovia 30 anni più tardi delle altre.

Comunque siasi, fatto è che si era ottenuto che si eliminassero tutte le pendenze non eccezionali, quelle cioè al di sotto del 15 per mille; poichè, o signori, per salire un ponte, al di sotto di tale pendenza non è affatto vero, nella pratica, che occorranò delle macchine speciali.

Non è che quando le pendenze superano, ed anche per una certa lunghezza, il 15, il 18 o il 20 per mille, che bisognerà esercitare la linea con macchine più forti. Non è che allora, che la maggior pendenza del minor tratto influisce veramente e rende nullo il beneficio del più lungo tratto a pendenza minore.

Ed era tanto più lodevole la deliberazione già presa dalla Giunta di non ammettere distanze virtuali che al di sopra del 15 e fino al 35 per mille, poichè queste veramente diventavano una eccezione in qualche traversata dell'Appennino.

Le pendenze, che si vogliono far pagare alle linee secondarie, ci sono in tutte le principali; ed io non capisco perchè si voglia far pagare alla Avezzano-Roccasecca, alla Belluno-Treviso, alla Messina-Patti, quello che non si fa pagare sulla traversata dei Giovi, sulla traversata futura della Parma-Spezia, sulla traversata futura della Faenza-Firenze e di altre linee consimili.

Non è dal solo lato strettamente matematico che il Parlamento deve guardare la questione; ma specialmente da quello dell'equiparamento in questa legge di tutte le parti d'Italia. (Bene! a sinistra) Io vi avrò tediato; (No, no!) ma è certo che sono verità quelle che ho esposte.

Genala, ministro dei lavori pubblici. Non credo.

Baccarini. E sono verità di fatto. Non astrazioni, non astruserie recate in mezzo pel solo gusto di farvi perdere una mezz'ora di tempo.

Ho creduto opportuno di richiamare la vostra attenzione sopra questioni che, presentate con separato disegno di legge, sarebbero di per sè sufficienti ad occuparci per una settimana.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Curioni.

Curioni, relatore. L'onorevole Baccarini, a proposito del capitolo VI che parla dell'esercizio delle nuove linee, ha creduto bene di tirare in iscena le linee state costruite prima del 1° gennaio 1884, le quali entrano a far parte della rete principale considerata negli articoli precedenti. Quali sono le linee esercitate dallo Stato, del tutto o in parte appartenenti a Società private, per le quali c'è un articolo apposito nel contratto che già venne discusso.

Io quindi, sia per aver già risposto all'onorevole Baccarini su questo argomento nella discussione generale, sia perchè qui non si tratta di linee che erano già in esercizio prima del 1° gennaio 1884, ma di linee che sono state costruite o che si devono costruire dopo quel giorno, credo di non rispondere ai primi appunti da lui fatti. Egli però ha detto che i miei calcoli potevano esser giusti, ma che erano sbagliati i dati su cui essi erano fondati. Credo di potere a mia volta dire altrettanto dei calcoli ora riportati dall'onorevole Baccarini, o dopo questo entro principalmente a parlare dell'esercizio delle ferrovie di cui ora dobbiamo discorrere, ossia dell'esercizio delle nuove linee.

L'onorevole Baccarini ha detto che l'esercizio delle nuove linee è oneroso; ha detto che questo esercizio si può fare con una spesa assai minore di quella che è stabilita nella relativa formola, principalmente perchè per queste linee si accordano le lunghezze virtuali. Onorevoli colleghi, è evidente per tutti che le spese d'esercizio sono tanto più grandi, quanto più sono grandi le pendenze delle linee, giacchè la forza di trazione per trainare i treni deve essere assai maggiore; ed infatti, se è possibile trascinare 20, 25 ed anche più vagoni in pianura, se ne potranno tirare appena 10, 8 ed anche meno su pendenze un po' forti. E come sia naturale che, quando si tratta di linee che hanno grandi pendenze, si debba per queste valutare qualche cosa di più per le spese d'esercizio, e questo qualche cosa di più si dà ammettendo che la lunghezza sia più lunga della lunghezza effettiva, ammettendo cioè la lunghezza virtuale.

L'onorevole Baccarini ha detto che è un'ingiustizia non ammettere le lunghezze virtuali per le linee che sono già in esercizio, ed ammetterle per quelle che non sono in esercizio.

Ora, per le linee che sono in esercizio, si conoscono già i risultamenti dell'esercizio, si hanno dati di fatto per valutare le relative spese; e quindi si può fissare una media che comprenda tanto le linee pianeggianti, quanto le linee in pendenza; e così si è fatto per le linee già esercitate prima del 1° gennaio 1884.

Ma per le nuove linee bisogna sapere: che per la maggior parte esse sono ancora da farsi; che di quasi tutte non si hanno neppure i progetti; e che quindi nessuno può sapere quali saranno le pendenze effettive di queste linee. Per conseguenza è impossibile stabilire un dato solo, un coefficiente solo per fissare le spese d'esercizio, le

quali varieranno secondo i loro andamenti planimetrici ed altimetrici principalmente.

Sogge da ciò che non si poteva fare altro che stabilire una certa spesa per le linee dette pianeggianti, che sono quelle la cui pendenza è al disotto del 10 per mille, e poi per le linee non pianeggianti, ossia per quelle che hanno pendenze al disopra del 10 per mille fino al 35 per mille, ammettere un compenso da valutarsi colle lunghezze virtuali.

L'onorevole Baccarini ha citato molte linee, per esempio, la Ivrea-Aosta; ha detto che da 45 chilometri di lunghezza effettiva, ne acquisterebbe 66 di lunghezza virtuale.

Orbene, la linea Ivrea-Aosta non è ancora totalmente costruita; io credo che l'onorevole Baccarini ha preso la sua livelletta di massima pendenza o che l'ha applicata per tutta la lunghezza; e che è così venuto al risultamento da lui accennato.

Ma la linea Ivrea-Aosta, per gran parte della sua lunghezza, segue l'andamento della Dora; ha un andamento quasi sempre pianeggiante; ed io, che l'ho tutta percorsa, non mi rammento che sianvi delle grandi pendenze.

Può darsi che vi sia qualche piccolo tratto, ma parmi che per questo non si possa giungere al risultato cui l'onorevole Baccarini è arrivato.

In quanto alla linea Gossano-Domodossola, che è una linea che io conosco perfettamente, che è una linea appartenente al mio collegio, ai miei paesi, so per certo che solamente pochi giorni fa non erano ancora stati presentati i progetti di tutti i tronchi fino a Domodossola; e per questo il calcolo dell'onorevole Baccarini non poteva essere esatto.

Ha citato la Cuneo-Nizza, e ha detto che 7 chilometri di distanza effettiva diventano 25 chilometri di lunghezza effettiva. Bisognerebbe che questa linea avesse per tutta la sua lunghezza la pendenza di circa il 30 per mille. Ora io non so se le cose stanno effettivamente in questi termini, ma credo impossibile che la Nizza-Cuneo sia solo di 7 chilometri; e forse, anzi sicuramente, l'onorevole Baccarini ha voluto alludere ad una parte soltanto di questa linea.

Baccarini. Chiedo di parlare.

Curioni, relatore. L'onorevole Baccarini ha anche citato la linea Lecco-Colico, se non erro, dicendo che la larghezza effettiva è di 50 chilometri, e la lunghezza virtuale di 45 chilometri; ma sicuramente per questa è caduto in una svista di lettura delle cifre.

L'onorevole Baccarini ha affermato che la grande

influenza delle distanze virtuali proviene da ciò: che per tutta la linea non si tiene conto soltanto della pendenza delle livellette, ma si tiene anche conto della composizione dei treni; che, se su una data linea c'è una pendenza, per esempio, del 15 per mille su una piccola tratta, si regola il treno in modo da potersi superare quella pendenza; e che per tutta la linea si tien conto dell'indicata composizione di treno.

Io faccio osservare che quando si tratta di pendenze un po' grandi, che hanno grande influenza sulla lunghezza virtuale, la composizione dei treni si fa soltanto per piccoli tratti e quindi l'influenza di questa composizione non può essere che piccola; perchè sarebbe un assurdo il voler pretendere che le locomotive che vanno sulle grandi pendenze debbano poi percorrere le linee pianeggianti.

Così, tutti voi, onorevoli colleghi, avrete percorso la linea Torino-Genova ed avrete visto che quando il treno arriva a Busalla per discendere a Pontedecimo o viceversa per salire, si cambia sempre la locomotiva; quindi la composizione del treno è limitata soltanto per quel piccolo tratto.

Così tutti voi avrete percorso la linea Bologna-Pistoia; ebbene anche per questa linea avrete visto che non si mette una macchina a Bologna per continuare tutto il percorso fino a Pistoia, ma per vincere la pendenza si cambia la macchina a Porretta e poi la si cangia ancora a Pistoia.

Per conseguenza la composizione dei treni non ha l'influenza, alla quale ha voluto portarla l'onorevole Baccarini, colla citazione delle cifre da esso presentate alla Camera.

L'onorevole Baccarini ha poi detto una cosa che veramente, secondo il mio modo di vedere, non doveva dirla; egli ha detto: guardate che enormità! queste distanze virtuali non influiscono soltanto per pagare l'esercizio alle Società esercenti le linee, ma influiranno anche sulle tariffe, cosicchè le tariffe per i trasporti saranno commisurate alle distanze virtuali.

Or bene, questo assolutamente non è vero. Le tariffe saranno valutate per le distanze effettive e non per le distanze virtuali. Questo posso dichiararlo esplicitamente. E la Commissione pure è di questo avviso, giacchè all'articolo 16 sulle condizioni dei trasporti, il suo emendamento dice: "il calcolo dei prezzi si fa sulle distanze reali."

L'onorevole Baccarini ha anche detto essere stato io uno degli strenui difensori dell'applicazione delle distanze virtuali alle sole pendenze

eccedenti il 15 per mille in seno alla Commissione.

Io però posso assicurare l'onorevole Baccarini che in Commissione ho detto che si considerano come linee non primeggianti quelle che eccedono la pendenza del 10 per cento.

Io non fui uno strenuo difensore delle distanze virtuali applicate soltanto alle pendenze del 15 per cento; ho detto che se dalle Società si poteva ottenere questo, tanto meglio. Quando la prima volta in seno della Commissione si votò questa proposta dell'onorevole Baccarini e la maggioranza l'approvò, io non ero di questa maggioranza e vi diedi voto negativo.

Questo in risposta all'onorevole Baccarini; e per ora parmi non avere altro a dire.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Baccarini.

Baccarini. L'onorevole Curioni mi ha fatta questa osservazione. Per i 10,000 chilometri di linee in esercizio si conoscono già le spese, mentre per quelle da costruirsi non si conoscono in relazione alla pendenza; da ciò la necessità di far pagare la distanza virtuale.

Ma, onorevole Curioni, io ho detto già che per tutto ciò che è calcolo da ingegnere, va bene.

Ma io ritengo però che è un'ingiustizia il trattare diversamente le diverse parti del paese e le diverse linee. Non è matematicamente che io parlo, è parlamentariamente e secondo i criteri di giustizia distributiva, se per avventura le conseguenze del metodo preferito dovessero gravare anche le tariffe.

Se dovesse ragionarsi, come egli ragiona, su quale sarebbe la conseguenza? Che non si dovrebbe far pagare la media del 62 e mezzo per cento, ma ad una linea l'88, all'altra il 55, all'altra il 50.

Infatti, astrattamente parlando, non vi è ragione, perchè quelli che sono sulla linea Ascoli-Teramo, o sulla Ivrea-Aosta, debbano pagare per quelli che sono sulla linea Ferrara-Ravenna-Rimini, dove le pendenze non raggiungeranno il 10 per mille. Non vi è insomma ragione che la maggiore spesa per le linee di forti pendenze debbano pagare quelli che non hanno le forti pendenze.

Ora io dico: se non parlato di distanze virtuali per 10 mila chilometri (bisogna pur ragguagliare tutto), perchè vorrete parlarne per 3000 di nuove linee per far pagare aggravii maggiori? Io non metto in dubbio l'esattezza dei calcoli dell'onorevole Curioni, tutt'altro, ma la questione è diversa.

Resto poi sorpreso che l'onorevole Curioni dica

che non ha votato colla maggioranza della Commissione per ridurre al di sopra del 15 per cento le distanze virtuali. Può essere che la memoria (poichè egli così dice) non mi assista bene; può essere che egli non sia stato presente a quella votazione; ma ch'egli non abbia sostenuto quello che io sosteneva, almeno in parte, proprio non parmi. Io proponevo di cancellare tutto, e parmi anche di ricordare benissimo che l'onorevole Curioni propose una formula speciale col limite della pendenza al 15 per mille. Può essere questione di parola più, o parola meno; ma non sarei sicuramente riuscito a far votare quell'emendamento senza l'aiuto dell'onorevole Curioni, che in questa materia, specialmente nel seno della Commissione, è una vera autorità; ad ogni modo, in questo momento tutto ciò poco monta, e se io ho sollevato questo argomento, gli è solo per dire che l'onorevole Curioni in fin dei conti qualche cosa riconosceva della giustizia delle mie osservazioni.

Io poi non ammetto alcuno degli appunti fatti dall'onorevole Curioni sopra le applicazioni di calcolo dell'allegato *F* sulle singole linee, che ho accennate. A meno che aritmeticamente non abbia commesso qualche errore, l'applicazione delle formule dell'allegato *F* è così semplice, che proprio non è possibile di prendere equivoco.

Se ho detto 50 chilometri che diventano 45, si capisce che è un assurdo, perchè la distanza virtuale accresce, non diminuisce: è un *lapsus linguae* a cui seriamente non si bada.

Io del resto ho sempre parlato della lunghezza delle linee o tronchi di linee, secondo che appaiono dall'allegato prodotto dall'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Da quello esclusivamente tolgo i dati quando dico che la linea Cuneo-Nizza da 12 chilometri va a 25 ed oltre.

Dunque tolti gli errori materiali di moltiplicazione, tutte le cifre che espongo non sono che la fedele riproduzione dell'allegato presentato dal Ministero, e l'applicazione delle cifre stesse alle formule dell'allegato *F*.

Io vorrei che l'onorevole Curioni dicesse se sul serio egli creda, che quando in una linea vi sono 500 metri con pendenza superiore al 15, per la traversata di un ponte, si debba fare per la trazione un servizio speciale.

Si capisce ciò per la linea dei Giovi, per la Porretta, non solo a cagione delle pendenze fortissime, ma eziandio pei treni pesantissimi, che non si verifichevano certamente per gli spezzoni di linee da costruirsi.

Bisogna considerare, signori, che le linee an-

cora da costruire, avranno il movimento principale di merci, per non dire esclusivo, nel senso della discesa; per conseguenza, anzichè far pagare di più, direi quasi che bisognerebbe far pagare di meno.

Il maggior peso dei treni è nel senso della discesa, perchè tutto ciò che sarà importato su per le valli è assai piccola cosa. Sono le esportazioni dalle valli verso il mare, verso le linee longitudinali che avranno qualche importanza, ma non sono esse che faranno aumentare le distanze virtuali; faranno piuttosto diminuire la spesa di trazione, perchè non c'è bisogno nemmeno del fuoco per alimentare le macchine, se non fosse per trattenere il peso.

Quando i treni saliranno saranno leggerissimi, perchè saranno quasi vuoti, o di pochi vagoni, quanti basteranno pel servizio locale delle linee.

Quando poi l'onorevole Curioni dice, che all'infuori del maggior compenso per le spese d'esercizio dovute alle distanze virtuali, non si pagherà nulla per maggior trasporto delle merci, vale a dire che non si faranno supplementi di tariffe, sono costrette di dichiarare a lui quel che ho già dovuto dichiarare all'onorevole ministro dei lavori pubblici: si scriva tutto ciò nella legge, e non si lasci che debba essere interpretato. Tanto è ciò vero, che all'articolo 16 ho dovuto proporre un emendamento, per far cancellare che la Società è autorizzata a mantenere un supplemento di tariffe per le distanze virtuali in qualcuna delle linee esistenti.

Genala, ministro dei lavori pubblici. Dunque non nelle linee nuove.

Baccarini. Per verità nelle condizioni dei trasporti dietro mia proposta la Commissione l'ha cancellate, e questa volta almeno la soppressione è stata mantenuta. Spero che il Governo la vorrà accettare; ma tutto il contenuto del contratto è fatto in maniera da dover temere che, se non si parla chiaro, e più ancora se non si scrive chiaro, si debba finire con un aumento di tariffe sulle linee che sono ancora da costruire.

Infatti, lasciando stabilire il principio, ch'è ragguardevolmente più caro il servizio sulle pendenze, anche inferiori al 15 per mille, il resto della conseguenza sarà più facile a trarsi dalla premessa.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole La Porta.

La Porta. (Presidente della Commissione) Più volte quando l'onorevole Baccarini, uscendo dall'argomento proprio dei contratti, ha parlato di precedenti, sono stato in silenzio. Più volte ho

sentito dire: non si fa nessuna variazione ai contratti, e sono tanti i precedenti che potrebbero autorizzarli. Però l'onorevole Baccarini non ha voluto ricordare che mai una Commissione parlamentare ha fatto tanti mutamenti ad un contratto quanti la presente Commissione ne ha introdotti in quello che discutiamo. È vero che le modificazioni approvate nel primo periodo dei lavori dalla Commissione furono maggiori di quelle che si presentano davanti alla Camera, ed è ben naturale che per ottenere il meno bisognava domandare di più.

E ciò anche spiega la ragione per cui alcuni emendamenti proposti dall'onorevole Baccarini furono accolti dalla maggioranza.

Quando si trattò poi di venire ai risultati definitivi si vide il complesso delle modificazioni accettate dal Governo e si fece una votazione per accettare queste rinunciando ad alcune. Però non si rinunciò ad un importante emendamento proposto dalla maggioranza della Commissione all'articolo 5.

L'articolo 5 del Ministero diceva:

“ Art. 5. *Determinazione e pagamento dei prezzi di trasporto.* — Nella determinazione dei prezzi complessivi di trasporto, il chilometro incominciato si calcola come compiuto.

“ Il calcolo dei prezzi si fa sulle distanze reali. Per i trasporti sopra speciali tratti acclivi, il Governo potrà autorizzare un supplemento di prezzo che compensi le maggiori spese di esercizio. ”

La Commissione a questo articolo sostituì il seguente:

“ Il calcolo dei prezzi si fa sulle distanze reali. ”

Dunque non parliamo d'influenze delle distanze virtuali, per le nuove linee, sopra il prezzo dei trasporti. Tutto quello che ha detto l'onorevole Baccarini in ordine alle nuove linee non ha ragione di essere per le proposte che stanno innanzi alla Camera. Che cosa rimane?

Per le reti esistenti, sopra una sola rimane lo *statu quo*, la Foggia-Napoli, ove per le distanze virtuali vi è un sopra-prezzo.

Questo è lo stato reale dei fatti; stato di cose ch'io ho voluto mettere innanzi alla Camera, perchè essa possa giudicare convenientemente l'articolo 69 in rapporto alle conseguenze che ha per i prezzi di trasporto sulle nuove linee. Questo articolo si riferisce all'esercizio delle nuove linee, e per le nuove linee non vi è influenza di distanza virtuale, e sui prezzi di trasporto non vi saranno sopra-prezzi.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro.

Genala, ministro dei lavori pubblici. Era una grande difficoltà quella di stabilire il modo e la proporzione con cui deve esser compensato l'esercente delle spese sue di esercizio. Il Governo si trovava di fronte a linee esistenti, esercitate, di cui si potevano conoscere le condizioni altimetriche, e i prodotti, e le spese effettive fatte per l'esercizio. Ma accanto a queste, in forza della legge del 1879, vi era una seconda rete incognita di cui, tranne poche linee, il Governo non poteva conoscere nè le condizioni altimetriche e planimetriche, nè i prodotti, nè le spese. Era egli possibile di stabilire una percentuale unica, per compensare le spese, cumulando insieme il noto con l'ignoto? le linee già esistenti ed esercitate, con le linee che sono di là da venire? L'impossibilità era evidente. Non volendo far salti nel buio, come conveniva procedere? Seguendo anche in questo l'esperienza del passato. Ed allora abbiamo separata la rete principale dalla rete accessoria, la rete già esercitata da quella che verrà costruita ed esercitata in seguito. Sulla prima abbiamo fatto i calcoli accurati che io ho avuto già occasione di esporre alla Commissione ed alla Camera, ed in base a questi si è stabilita la percentuale delle spese di esercizio e le percentuali successive. Per le altre linee da costruirsi bisognava stabilire una forma di corrispettivo diversa, perchè ci mancava ogni dato circa il prodotto e tutte le altre notizie.

Ora che cosa abbiamo fatto?

Abbiamo seguito la via che già il Parlamento italiano ha seguito tante e tante volte, vale a dire in tutte le concessioni.

Baccarini. Quante volte?

Genala, ministro dei lavori pubblici. Quante volte? Una per esempio fu quella della concessione alle Meridionali. La concessione alle Meridionali (non dovrebbe esser necessario ricordarlo all'onorevole Baccarini, che l'ha modificata a beneficio di quella Società) stabiliva per le spese di esercizio la garanzia di 7000 lire fino a 7000 lire di prodotto lordo, più la metà del prodotto lordo fino a 15,000 lire. Il maggior provento oltre le 15,000 lire andava dapprima tutto a diminuzione delle spese dello Stato; ma dopo la legge del 1881 viene invece diviso; il 60 per cento va alla Società, il 40 per cento allo Stato.

Ebbene, per studi ulteriori che furono fatti di progetti anche presentati alla Camera è stato stabilito che il compenso delle spese di esercizio per

le linee nuove venisse fissato a 3000 lire per chilometro, più la metà del prodotto. Ma dove in tutte le altre formule c'è un *minimum* garantito alla Società, in questa che sta davanti a voi non c'è garanzia di *minimum*.

Ora, l'onorevole Baccarini ha fatto molte osservazioni a questo proposito, ma la risposta precisa e persuadente dell'onorevole relatore mi permette di restringermi a poche osservazioni.

L'onorevole Baccarini ha detto: voi con le 3000 lire, più la metà del prodotto lordo, data troppo alla Società; perchè voi stessi ammettete che queste linee avranno un prodotto lordo chilometrico di 8000 lire in media.

No, onorevole Baccarini; il Governo non si è mai lasciato sfuggire una affermazione così risoluta come quella che Ella gli attribuisce; ma ha invece limitata la sua previsione alle nuove linee di prima categoria. E di queste — ma di queste sole — ha detto che daranno in media un prodotto di 8000 lire il chilometro, non già di tutte le altre di minore importanza che saranno costruite.

Ora le linee di prima categoria non vengono esercitate con la sovvenzione di 3000 lire oltre il 50 per cento del prodotto lordo se non nei primi due anni di esercizio, tanto per sapere a un dipresso che prodotto daranno; ma poi vengono incorporate immediatamente nella rete principale ed esercitate con questa alle stesse condizioni. L'articolo che ora si discute, si riferisce alle strade appartenenti alle altre categorie. Ebbene, crede la Camera che queste strade arriveranno presto al prodotto di 8000 lire il chilometro?

Abbiamo, per esempio, le linee Calabresi che contano insieme 738 chilometri, e arrivano appena appena in media a 5,800 lire; e vi sono alcune delle linee in esercizio che non hanno raggiunto le 3,000 lire benchè aperte già da parecchio tempo.

Credete dunque che le linee nuove che si apriranno, e che traversano regioni molto simili a quelle delle linee che ho dianzi citato, credete voi che in complesso arriveranno presto a dare non dirò 8,000, ma neppure 4,000 o 5,000 lire il chilometro?

Ebbene, sino a che queste strade non raggiungono un prodotto medio chilometrico di 6,000 lire, si può ritenere per certo che il loro esercizio è passivo. E 3000 lire il chilometro più la metà del prodotto lordo farebbero appunto circa 6000 il chilometro. Ma la Società bisogna che cominci ad esercitare queste strade con tre coppie di

treni il giorno, e non può ridurle a due, se non dopo un anno di esercizio.

La spesa di questi tre treni, non che essere inferiore a 6000 lire, supererà cotesta somma.

Ora è certo che col sistema che abbiamo adottato senza *minimum* garantito — perchè se ci fosse un *minimum* garantito di prodotto la cosa potrebbe essere alquanto diversa — quand'anche qualche strada avesse 8000 o 9000 lire il chilometro, questa entrata andrà a compensare la maggior perdita che la Società dovrà subire per l'esercizio di quelle strade dove il prodotto sarà di 3000 o 4000 lire soltanto.

Ma dove l'onorevole Baccarini si è molto difeso è stato sulla distanza virtuale. Il Governo fu molto tempo in forse, se dovesse adottare o no il sistema delle distanze virtuali. Se si fosse potuto con una formola immodificabile risolvere la questione, l'avrei preferita di certo anche io. Ma c'era la difficoltà dei fatti.

Che cosa è questa distanza virtuale? Tutti sanno che quando una strada ha una pendenza superiore al 10 per mille, la spesa di esercizio cresce, perchè bisogna fare una composizione di treni appositi; avere, quando la pendenza va oltre una certa misura, anche macchine apposite; e c'è inoltre un maggiore consumo di carbone, ecc. Che ci sia dunque una spesa maggiore è incontestabile, e la questione sta tutta nel determinare il modo di compensarla. Ma l'onorevole Baccarini dice: anche sulle linee attuali abbiamo alte pendenze; eppure non avete assegnato all'esercente nessun compenso per le distanze virtuali. È verissimo; e perchè?

Perchè qui si conoscevano le spese e le abbiamo sommate con tutte le altre per determinare la percentuale di esercizio. Ma per le linee non ancora aperte all'esercizio come si potevano conoscere? Quante saranno le strade la cui pendenza supererà il 10 o il 15 per mille? Chi lo sa? Per quanti chilometri? Chi lo sa? E ignorando tutte queste cose, come si può stabilire se le 3000 lire il chilometro, più la metà del prodotto, bastino o non bastino, fino a che la pendenza della linea non superi il 10 per mille? Come si può determinare se occorreranno 3500 invece di 3000, o l'80 invece del 50 per cento del prodotto lordo per compensare la maggiore spesa dovuta alle pendenze? Come si può fare il ragguaglio fra la spesa maggiore ed il maggior compenso, dal momento che la spesa maggiore è affatto ignota, perchè non si conoscono ancora i profili delle linee? L'onorevole Baccarini ha citato degli esempi per qualche linea; ma si tratta di

linee che non sono state ancora approvate; e non so che profili egli possa avere. Saranno tutt' al più profili di massima, che vanno soggetti, non soltanto a variazioni, ma talvolta ad essere rifatti da capo a fondo, dopo l'esame del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Era dunque serio proporvi un compenso che avrebbe potuto essere o sarebbe stato quasi certo o maggiore o minore del giusto?

Noi abbiamo preferito di sceverare l'una cosa dall'altra: e di dare lire 3000 più il 50 per cento del prodotto senza la garanzia del minimo per le strade a livellette ordinarie e al disopra di queste livellette applicare la distanza virtuale.

Da questo fatto così semplice l'onorevole Baccarini cerca di ricavare un grande effetto e grida: ecco l'ingiustizia! Perchè un teramano, un trapanino, un abitante insomma di paesi dove le ferrovie hanno delle forti pendenze dovrà pagare più di colui che ha le linee in piano?

Ma, chi gli dice che il teramano o il trapanino dovranno pagare di più? Essi pagheranno sulle ferrovie del paese loro nè più nè meno di quel che pagherebbero se percorressero la mia pianura lombarda: perchè, il maggior compenso alle Società pei tratti di linea con pendenza superiore al 10 per mille non la pagano i viaggiatori, ma il Governo, ed il pubblico non se ne accorge nemmeno.

Quindi queste linee, la cui dignità all'onorevole Baccarini parve in certa maniera abbassata, perchè si è stabilita la distanza virtuale, si trovano invece precisamente in condizione uguale a quella di tutte le altre.

Su ciò che riguarda le tariffe hanno già risposto i relatori. Per le linee nuove non è assolutamente possibile che la eventuale pendenza maggiore della strada produca mai aumenti. È vero che nell'articolo 5, citato dall'onorevole presidente della Commissione, il Governo domandava la facoltà di stabilire delle tasse maggiori per i tratti acclivi; ma questa domanda non ce l'ho messa io; ce l'ho trovata. E siccome non ho creduto di rifare le tariffe già preparate, ma ho tenuto fermo tutto quello che c'era, c'è rimasta anche questa parte. Ma poi ho osservato che, se si pagava la maggiore spesa della distanza virtuale col bilancio dello Stato, ossia col provento della strada ferrata, non bisognava farla pagare una seconda volta ai cittadini che trasportano. È evidente che la distanza virtuale equivale ad una spesa maggiore, ma chi la deve pagare? Il cittadino che si serve della strada per la spedizione delle merci, o lo Stato?

Colla prima proposta era libero il Governo di porla a carico del bilancio dello Stato, od a carico

dello speditore. Ora invece, e in virtù appunto del principio adottato per le distanze virtuali, la spesa si compensa direttamente dallo Stato.

L'onorevole Baccarini diceva: io non voglio dottrinarismi, voglio fatti. Ebbene i fatti sono precisamente l'opposto di quelli che egli afferma.

In tutte le linee, nuove la distanza virtuale non sarà computata nelle tariffe, e il bilancio dello Stato pagherà quella differenza che non sia compensata dal prodotto della strada. Quindi la Camera può ritenere che, anche in questa parte, il Governo si è data la massima cura per stabilire compensi adeguati alle spese, e per non creare la minima differenza tra una regione e l'altra d'Italia.

Voci. La chiusura! la chiusura!

Baccarini. Chiedo di parlare per un fatto personale.

Presidente. L'onorevole Baccarini ha facoltà di parlare per un fatto personale.

Baccarini. Il fatto personale consiste in questo: che l'onorevole La Porta, presidente della Commissione, che io non ho punto tratto in mezzo in una questione evidentemente tecnica, ha detto, essere vero che la Commissione aveva introdotte molte modificazioni, ma che ciò aveva fatto unicamente per domandare molto, al fine di ottenere poi in parte, come si fa sempre; e che del resto ha mantenute molte delle più gravi modificazioni.

Quanto a me, debbo dichiarare che le vere e sostanziali modificazioni, fatte dalla Commissione, furono revocate tutte; e quelle che sono rimaste, a mio giudizio, sono modificazioni di piccola per non dire di nessuna importanza....

La Porta. (*Presidente della Commissione*) E la durata?...

Baccarini. La durata, per me, è cosa da ridere. Si stabiliscano 10, 15 o 20 anni, per me fa lo stesso, finchè restano nel primo decennio le costruzioni. E poi i 20 anni erano proposti anche nel progetto dell'onorevole Depretis.

La Porta. (*Presidente della Commissione*) Qui era di 30...

Baccarini. Ha ragione: doveva dire da me sotto l'amministrazione dell'onorevole Depretis.

Del resto, io dichiaro che capirei poco una durata più breve per contratti così colossali. Io aveva proposto 20 anni; per conseguenza non ho fatto alcun emendamento; se non avessi creduto questo un limite discreto, non lo avrei proposto.

A parte ciò, le modificazioni rimaste sono tutte parole; le modificazioni di sostanza sono state revocate tutte, a mio avviso, salvo alcune relative a tariffe di favore, specialmente per tariffe

locali, che nemmeno fanno parte della legge. Ma di queste parleremo a suo tempo.

L'onorevole ministro ha detto: l'onorevole Baccarini dovrebbe parlare meno degli altri, egli, che nella legge del 1881, ha stabilito, per l'esercizio delle Meridionali, di accordare 7 mila lire fisse, più la metà del prodotto, più 0.60 per cento del prodotto al di là di 15 mila lire. Ma, onorevole ministro, io non ho stabilito nessuna formula, nè nel 1881, nè in altra epoca.

La formula cui allude fu stabilita dalla legge del 1865, in modificazione di quella del 1862. Io allora non era nemmeno nato. (*Si ride*)

A me appartiene soltanto il 60 per cento, ma senza cambiare le basi del contratto.

Io non ho fatto contratti nuovi; non ne avrei fatto mai su quelle basi, ma non poteva cambiare un contratto esistente.

Ho dato il 60 per cento sull'aumento di prodotto al di là delle 15 mila lire. Si faccia pure un confronto col 78 che spende la Società delle Meridionali per l'esercizio, e poi si vedrà come l'aumento sia conveniente, senza parlare di altre agevolanze ottenute.

Del resto sarei ben lieto che il contratto delle nuove linee si fondasse su quella base: ci guadagneremmo un tanto.

Basta questo fatto: che quando si faceva il contratto sulla scala mobile, la spesa delle Meridionali era del 78, compreso il decimo; adesso andiamo al 98, e con la distanza virtuale superiore il 100, e non pel solo prodotto al di là delle 15 mila lire, ma per qualunque prodotto.

L'onorevole ministro inoltre ha fatto una lunga discussione sull'essere o no sufficiente quanto egli ha stabilito; io non ho fatto su ciò affermazioni nè dogmatiche, nè tecniche; mi sono limitato a mettere in evidenza l'onere gravissimo che nessuno potrà smentire, risultante da confronti fattibili da ognuno che abbia la pazienza di esaminare questa questione. In secondo luogo mi sono limitato a mettere in evidenza la disparità di trattamento fra le linee di nuova costruzione e i 10,000 chilometri di ferrovie esistenti; ciò che pure nessuno potrà smentire.

Ho poi esposto il mio sospetto sulla futura applicazione delle tariffe, perchè, per quanto l'onorevole presidente della Commissione dica essersi esclusa la facoltà nel Governo di applicare le tariffe alle distanze virtuali per le reti esistenti, tuttavia la maggioranza non è nemmeno riuscita a farsi valere, perchè è rimasta ancora in due punti l'applicazione dei supplementi di tariffa: Ma di ciò parleremo all'articolo 16.

Tanto maggiormente io nutro a questo riguardo della diffidenza, onorevole presidente della Commissione, in quanto la questione delle linee da costruirsi pare sia stata dimenticata, perchè se ne parla solamente nel capitolato, mentre in tutto il contratto non esiste una parola sopra di essa.

E siccome coloro che fanno affari, hanno il diritto di farli meglio che possono, così io cerco di mettermi al coperto e di non contentarmi di dichiarazioni astratte. Non si vogliono applicare le tariffe alle distanze virtuali? Che male c'è a scriver ciò nella legge? Ma no; si deve tutto interpretare. E così fra dieci o dodici anni, potremmo avere a pentirci; e qui posso già dire tanto per le vecchie quanto per le nuove linee...

Presidente. Ma non è più fatto personale questo, onorevole Baccarini.

Baccarini. Ho finito, onorevole presidente; quando vuole, finisco sempre. (*ilarità*)

Presidente. Io Le do diritto di parlare quando lo chiede.

La Porta. (*Presidente della Commissione*) Chiedo di parlare.

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

La Porta. (*Presidente della Commissione*). Una sola parola io dirò. Onorevole Baccarini, gli allegati, le condizioni di trasporto come il capitolato ed il contratto vengono approvati dall'articolo primo della legge ed obbligano le due parti contraenti. Ora, quando nelle condizioni di trasporto, che sono parte integrante del contratto, è cancellata la facoltà al Governo di autorizzare sopra-prezzi, l'onorevole Baccarini e la Camera possono esser sicuri che questa facoltà non può essere esercitata. Questo dichiaro a nome della Commissione, come testè l'ha dichiarato il Governo.

Genala, ministro dei lavori pubblici. Perfettamente.

Presidente. Gli onorevoli Bianchi, Carmine, Casati, Vigoni ed altri propongono le seguenti aggiunte all'articolo in discussione: " La linea Gallarate-Laveno, sarà per gli effetti del presente capitolato, considerata come già in esercizio al 1º gennaio 1884, benchè per casuali ed affatto straordinarie circostanze l'apertura della medesima abbia dovuto essere protratta oltre quel giorno. "

Onorevole Bianchi, ha facoltà di svolgere la sua proposta.

Bianchi. L'emendamento presentato da me e da alcuni nostri colleghi non è che la sintesi di un reclamo presentato alla Camera dalla deputazione provinciale in nome anche del Consiglio provin-

ciale di Milano; reclamo che a noi è sembrato giustificatissimo.

La legge ferroviaria del 1879, nel provvedere alla costruzione di molte linee nuove, ha fatta una posizione eccezionale alla linea Gallarate-Laveno. Mentre per tutte le altre ferrovie complementari i punti estremi che si dovevano congiungere erano sempre precisati, per la Gallarate-Laveno soltanto il punto di partenza era stabilito, l'altro estremo della linea rimanendo un punto vagamente accennato colla dicitura alla Novara-Pino.

Tutti possono facilmente comprendere come una disposizione di legge concepita in termini così vaghi ponesse la rappresentanza provinciale, che doveva dare il suo voto in merito alla nuova linea, e assumere per essa ragguardevoli oneri finanziari, in una posizione difficile.

Il Consiglio provinciale di Milano però ebbe il coraggio di accettare quegli oneri, e, non solo deliberò di concorrere per la quota che spettava alla provincia di Milano, ed eventualmente garantirli la quota che poteva competere ad altra provincia, ma assunse l'anticipazione anche della quota governativa per l'intera somma di costo della costruzione della nuova linea.

La deputazione provinciale di Milano poi fu così premurosa nel dar esecuzione agli obblighi assunti, che, per essere pronta ad ogni richiesta del Governo, e risparmiare alcune lentezze di procedura, anzichè ricorrere alla Cassa dei depositi e prestiti, che, per la legge ferroviaria del 1879, era chiamata a fornire i capitali alle provincie, concluse in brevi giorni un mutuo colla Cassa di risparmio di Milano, la quale si assunse di fornire le somme necessarie per far fronte all'assunto impegno.

Questo oblio di una prescrizione della legge del 1879, impegnò la provincia in una lunga controversia con lo Stato, avendo preteso il fisco che il mutuo, non essendo stato contratto colla Cassa depositi e prestiti, non potesse la provincia di Milano fruire della esenzione della tassa proporzionale di registro, che nel caso concreto importava una somma di circa 60 mila lire.

La deputazione provinciale di Milano non mancò di insistere in tutti i modi perchè fosse affrettata la costruzione della nuova linea, e il Governo diede ripetutamente le più esplicite assicurazioni, che essa sarebbe stata costruita con la massima sollecitudine, talchè si sperava che anche la Gallarate-Laveno sarebbe stata aperta all'esercizio contemporaneamente alla Novara-Pino; ma pur troppo ciò non avvenne.

Più tardi nuove categoriche assicurazioni del

Governo, come si accenna nella citata petizione della deputazione provinciale di Milano, guarentivano che la linea sarebbe stata aperta all'esercizio nel giugno 1883; ed effettivamente verso quell'epoca si sarebbe potuta aprire se non fossero insorte alcune contestazioni fra la direzione dei lavori ed un'impresa appaltatrice, e se durante quella vertenza non fossero rimasti per più mesi sospesi i lavori. Ciò nonostante si riteneva da ognuno assicurata la costruzione completa della linea per la fine dell'anno 1883; quando sopraggiunse una frana, e non so quale altra accidentale circostanza per la quale la linea effettivamente non si poté aprire che nel principio del 1884.

Ora io domando perchè fu protratta di pochi giorni, in conseguenza di cause affatto accidentali, l'apertura all'esercizio di una linea la cui eccezionale importanza non può essere da alcuno contestata, alla cui costruzione si è provveduto con enorme dispendio, a cui si è dato ogni carattere di grande linea internazionale, dovrà la linea stessa essere esclusa dalla rete principale e confinata fra le linee subordinate a norme speciali, e meno vantaggiose?

A me pare assolutamente che ciò non sarebbe giusto.

Nè si obietti che non essendosi aperto in tempo utile l'esercizio della linea in questione non si è potuto tener conto dell'entità del suo traffico.

In eguale posizione si ritrovano altre linee che certamente non presentano un'importanza maggiore, e soltanto ebbero la fortuna di essere aperte all'esercizio alcuni giorni prima. Anche per esse come per la Gallarate-Laveno non si poterono fare calcoli circa all'importanza del movimento e al conseguente reddito, nè alcuna base positiva si ebbe quindi nel tener conto del traffico delle dette linee quando si stabilì la percentuale; giacchè non è certamente il periodo di 15 o 20 giorni o di un mese d'esercizio di una nuova ferrovia che può dare un criterio per istabilire il movimento medio normale della medesima.

Parmi dunque che sia giusto di porre questa linea nelle stesse condizioni delle altre che sono indicate come costruite e aperte all'esercizio il 1° gennaio 1884.

E tale appunto è la domanda che la deputazione provinciale di Milano ha presentato al Parlamento, ed io spero che il Governo, la Commissione e la Camera ne riconosceranno la giustizia, e vorranno accoglierla con benevolenza.

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

Genala, ministro dei lavori pubblici. I fatti

narrati dall'onorevole Bianchi sono perfettamente esatti: la linea Gallarate-Laveno non poté essere aperta all'esercizio nel 1883, in parte per cagione d'intemperie, in parte per una di quelle solite contestazioni e liti, che avvengono fra lo Stato e gli impresari. Le condizioni di fatto sono tali, che il Governo deve tenere nella massima considerazione la domanda fatta dall'onorevole Bianchi; ma io chiedo a lui stesso se è possibile, nelle condizioni in cui ora ci troviamo, che si possa oggi alterare la tabella che è già stata approvata dalla Camera.

La tabella distingue le linee che formano parte delle reti principali, e quelle che costituiscono le reti secondarie; ed ha preso a criterio di questa distinzione l'essere o no aperte all'esercizio durante l'anno 1883.

Ora il Governo aveva fatto il contratto in modo, che solo le linee aperte fino al 31 dicembre 1882, — anno al quale si riferivano tutti i nostri criteri per la determinazione della percentuale — dovessero esser comprese nelle reti principali e le altre, siccome non erano entrate nel conto, fossero da considerarsi come reti secondarie. La Commissione ha fatto una innovazione importante: ha prolungato il termine fino a tutto il 1883, e quindi ha compreso nelle reti principali tutte le linee che sono state aperte all'esercizio fino al 1° gennaio 1884.

Ora non sarebbe più possibile fare altre modificazioni, tanto più che la Camera ha già approvato, oltre la tabella, anche l'articolo della percentuale, e quello del capitolato relativo alla percorrenza dei treni; i quali confermano e ribadiscono il criterio adottato per la composizione della rete principale. Sarebbe quindi affatto inopportuno e pericoloso venire a turbare ora tutto ciò che è stato già votato dalla Camera.

Quello che il Governo può fare è di prendere a cuore le condizioni della strada in guisa che l'esercizio della Gallarate-Laveno continui per l'avvenire come è stato fatto finora e possa essere anche migliorato.

Ma questo si potrà ottenere senza aggregare la linea alla rete principale; anzi aggiungo che è più difficile ottenere di classificare questa strada nella rete principale che non di mantenere l'esercizio coi cinque treni, che ha oggi.

E di questo l'onorevole Bianchi si persuaderà subito se vorrà riflettere che aggregando la linea alla rete principale, il suo prodotto sarebbe ripartito in ragione del 62 e mezzo per cento alla Società, del 10 per cento sui fondi di riserva, e del 27 e mezzo per cento allo Stato. La spesa messa a carico della Società sarebbe

quindi maggiore di quella che dovrà sostenere con la quota fissa di 3000 lire il chilometro, più la metà del prodotto.

Quindi io spero che l'onorevole Bianchi si contenterà che senza modificare la tabella e gli articoli già votati dalla Camera, il Governo dia opera presso la Società esercente affinché l'esercizio della linea Gallarate-Laveno possa essere sempre qual è richiesto dall'importanza di una delle principali strade succursali delle linee d'accesso al Gottardo.

Presidente. Onorevole Bianchi, ha facoltà di parlare.

Bianchi. Io ringrazio l'onorevole ministro delle espressioni ben volute, che ha voluto adoperare nella risposta che mi ha dato.

Mi permetta però che io insista nel pregarlo a voler considerare che realmente la posizione che sarebbe fatta alla linea Gallarate-Laveno, quando essa fosse posta nella rete che, per ispiegarmi, chiamerò secondaria, piuttosto che nella rete principale, non potrebbe non riescire svantaggiosa; è naturale quindi che contro tale disposizione la rappresentanza provinciale di Milano protesti.

Non è solamente questione del numero dei treni; ciò che soprattutto interessa è che l'esercizio della linea sia sistemato e condotto in modo rispondente all'obiettivo che si intese raggiungere quando se ne promosse la costruzione.

La Gallarate-Laveno è una di quelle linee il cui traffico può essere o assai considerevole o anche meschino a seconda del sistema col quale si esercitano. Certamente in questi ultimi tempi essa non fu esercitata nella maniera più acconcia per farla servire allo scopo pel quale fu costruita. Basti dire che una linea destinata ad ottenere la più celere comunicazione fra Milano ed il Gottardo non fruisce a tale scopo di alcuna utile coincidenza!

Ma qui non è il caso di discutere del modo col quale la linea Gallarate-Laveno è stata esercitata fin qui, bensì è il caso di vedere se la provincia, che per quella linea ha fatto tanti sacrifici, avrà danno quando l'esercizio futuro della detta linea sia fatto colle norme stabilite per le cosiddette linee nuove, anzichè con quelle fissate per le linee costituenti la rete principale. A me pare che il pregiudizio sia evidente.

La provincia, avendo anticipato tutta la somma necessaria per la costruzione di questa linea, può considerarsi come temporanea proprietaria di essa, per quanto, virtualmente, il vero proprietario sia sempre lo Stato. Quindi la provincia ha

interesse che le condizioni dell'esercizio siano le più vantaggiose.

Mi si dirà che la legge del 1879, prescrivendo le norme con cui sono stabilite le interessenze delle provincie negli utili che presentano le ferrovie, non potrebbe in nessun caso essere compromessa la posizione della provincia di Milano, ad essa rimanendo sempre assicurata la quota di prodotto lordo stabilita da quella legge.

Io però replico a questa obiezione, che le condizioni stabilite nel presente capitolato per l'esercizio delle linee nuove, essendo tali da mettere, in certi periodi, le Società esercenti nella posizione di avere interesse a frenare il traffico anzichè a svilupparlo, l'essere la linea Gallarate-Laveno assoggettata a quelle norme non può che influire svantaggiosamente sul futuro suo movimento. Noi abbiamo bisogno all'incontro che questa linea sia esercitata da una Società la quale abbia il massimo interesse di sviluppare il suo traffico, poichè allora soltanto essa diverrà molto profittevole, e compenserà il grave dispendio sostenuto per contrapporre alla linea montuosa del Ceneri, per la quale Milano poteva accedere al Gottardo, un'altra linea alquanto meno breve, ma in compenso interamente piana.

Le spese fatte col denaro della provincia di Milano, ma per volontà del Governo, per provvedere alla costruzione della linea Gallarate-Laveno, furono enormi, perchè si vollero togliere anche le più piccole contropendenze, nè si tollerarono che mitissime acclività, e poche e larghissime curve, si ridusse, la maggiore altezza che si supera fra Milano e Bellinzona, a circa 280 metri; fra Gallarate e Laveno poi la più forte acclività non raggiunge l'otto per mille.

Tutte queste condizioni possono essere molto vantaggiose; però solamente quando l'esercizio di una ferrovia è diretto all'intento di dare al suo traffico il massimo elaterio, e sfruttando tutta la potenzialità della linea. Ma se invece l'esercizio è regolato in modo diverso, e la Società è, in qualche modo, interessata a contenere il traffico entro certi limiti, e, oltre questi, a deviarlo, allora tutti i sacrifici fatti per migliorare la costruzione della linea rimangono sterili, nè offrono alcun compenso.

L'onorevole ministro sollevava un'eccezione di procedura parlamentare. Diceva: ormai la questione è pregiudicata. Io, per verità, non crederei che finora possa dirsi, nell'attuale discussione, la questione già decisa; inquantochè è in quest'articolo che si fa il gran riparto delle due reti, della rete principale e della rete secondaria

Noi non spostiamo nulla nella tabella A. La tabella A non dà che l'elenco delle linee, ma non determina come debbano essere eseguite.

È in questo articolo che si dispone quale efficacia potrà avere quella tabella.

A me pare quindi che siamo nella sede giusta della discussione. Io vivamente pregherei il ministro di volersi penetrare della spiacevole condizione d'animo nella quale noi ci troviamo; e di considerare che sarebbe per noi assai penoso doverci rassegnare a veder la linea Gallarate-Laveno posta in una posizione di inferiorità di fronte ad altre linee incontestabilmente meno importanti, mentre tutto concorrerebbe a giustificare a suo favore un trattamento opposto, soprattutto se si considera la misura dei sacrifici sostenuti dalla provincia di Milano.

Nessuno certamente potrà muovere rimprovero alla rappresentanza provinciale di Milano di avere trascurata alcuna pratica, o rifiutato qualsiasi sacrificio all'intento di porre la linea Gallarate-Laveno nella miglior posizione possibile.

E questi sforzi sarebbero completamente frustrati, ove l'articolo venisse approvato puramente e semplicemente come ci viene proposto.

Presidente. Prego la Commissione di esprimere il suo avviso.

Curioni, relatore. La Commissione, dopo l'approvazione della tabella A, non saprebbe più che cosa rispondere, perchè ivi si è stabilito che la Laveno-Gallarate si trova fra le linee complementari costruite dopo il primo gennaio 1884. Le cose stanno in questi termini.

Io non credo che a questa linea possano derivare tutti quei danni che teme l'onorevole Bianchi. Non è a credersi che, trattandosi di una linea di nuova costruzione, debba essere esercitata meno bene delle altre. Se è una linea importante, sarà esercitata tanto bene quanto le altre, per necessità stessa delle cose. E quindi credo che non sia nè necessario nè utile tornare sull'allegato A o stabilire un precedente che sarebbe pericolosissimo.

Per la questione sollevata dall'onorevole Bianchi esiste la pregiudiziale.

Presidente. Onorevole Bianchi, mantiene Ella o ritira la sua proposta?

Bianchi. Dopo le dichiarazioni che ho fatte, mi pare che la nostra domanda sia talmente giusta da potere essere accettata.

Depretis, presidente del Consiglio. Non si può accettare. C'è la pregiudiziale.

Presidente. Onorevole Bianchi, se Ella insiste, interrogherò la Camera.

Dunque mantiene o ritira la sua proposta?

Compans. Mantiene.

Depretis, presidente del Consiglio. C'è la pregiudiziale! Se cambiamo le tabelle, dove ci fermeremo?

Bianchi. Mi si obietta che io voglio portare una variazione alla tabella, e che questo assolutamente non si potrebbe fare. Qui non si tratta di mutare, ma di interpretare la tabella.

Genala, ministro dei lavori pubblici. Ma no!

Presidente. Dunque verremo ai voti. Onorevole Bianchi, mantiene Ella o ritira la sua proposta?

Depretis, presidente del Consiglio. Chiedo di parlare.

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

Depretis, presidente del Consiglio. Io prego la Camera di considerare che si vorrebbe tornare sopra un voto già reso, introdurre cioè una modificazione nella tabella che la Camera ha già votata in tutte le sue parti.

Questo sarebbe un gravissimo precedente; e già abbastanza è intricata e difficile questa discussione, perchè non si debba complicarla con variazioni dei voti già dati.

Io supplico pertanto l'onorevole Bianchi ed i suoi colleghi di non insistere nella loro proposta, la quale stabilirebbe un pessimo precedente in questa discussione già tanto difficile, e di contentarsi della dichiarazione, che il Governo, il quale conosce l'importanza di questa linea, avrà a cuore di difenderne la prosperità, perchè anche materialmente e geograficamente questa linea è di molta utilità per la rete Mediterranea, e però essa, oltre che prosperare, aumenterà ogni dì più d'importanza. I pericoli poi, lo si creda pure, sono immaginari: la prosperità di questa linea non corre pericolo alcuno.

Presidente. Onorevole Bianchi, faccia la gentilezza di dirmi se insiste nella sua proposta o se la ritira.

Voci. La ritiri.

Altre voci. La mantenga.

Presidente. Facciano silenzio.

Bianchi. Per consentire al desiderio dei colleghi, e prendendo atto delle dichiarazioni (*Oh! oh!*) del Governo, non insistiamo nella nostra proposta. (*Rumori continuati — Conversazioni*)

Presidente. S'intenderà dunque approvato l'articolo 69.

(*È approvato.*)

“ Art. 70. L'esercizio dei tronchi di linea sarà fatto con due coppie almeno di treni giornalieri, finchè il prodotto sia inferiore alle lire 6000 per chilometro. Oltrepassato questo limite, il Governo potrà richiedere che sia aggiunta una terza coppia di treni.

“ L'esercizio dell'intera linea sarà attivato con tre coppie di treni; però, se, dopo un anno d'esperimento, il prodotto lordo chilometrico della linea è inferiore alle lire 6000, il numero dei treni sarà ridotto a due coppie.

“ Tanto sui tronchi di linea quanto sulle linee intere, per introdurre un numero di coppie di treni superiore a tre, varrà la disposizione dell'articolo 24 del capitolato. „

(È approvato.)

“ Art. 71. L'esercizio delle linee di cui all'articolo 69 sarà fatto col materiale rotabile e di esercizio della rete principale, che verrà all'uso aumentato nella misura di lire 12,000 per chilometro di nuova linea.

“ La somma occorrente sarà fornita mediante le obbligazioni delle nuove costruzioni. Il materiale verrà consegnato al concessionario, il quale sarà addebitato del relativo valore in capitale. „

(È approvato.)

“ Art. 72. Quando il concessionario fosse richiesto, a senso dell'articolo 3, di assumere l'esercizio di linee aventi dotazione propria di materiale rotabile e di esercizio, lo dovrà rilevare per l'importo valutato nei modi stabiliti dall'articolo 12, e lo dovrà pagare allo Stato coi fondi forniti dalla Cassa per gli aumenti patrimoniali.

“ Dovrà pure acquistare, a norma del citato articolo 12, gli approvvigionamenti relativi a queste linee che il Governo avesse avuto in consegna e che fosse tenuto di rilevare. „

Ha facoltà di parlare l'onorevole Sanguinetti.
(Rumori)

Sanguinetti. In questo articolo... (*Conversazioni animate*)

Presidente. Facciano silenzio. Continui, onorevole Sanguinetti.

Sanguinetti. Lascio che si calmino le acque agitate dalla ritirata dell'onorevole Bianchi. (*Si ride*)

Presidente. Facciano silenzio! Parli, onorevole Sanguinetti.

Sanguinetti. Ora che è finita la burrasca e che il mare si acquieta, mi permetto di chiedere all'onorevole ministro alcune spiegazioni sulla portata dell'articolo 72: perchè non so che cosa esso voglia significare.

Con gli articoli già approvati, abbiamo dato in

esercizio alla Società concessionaria le linee di proprietà dello Stato, le linee private, ma che sono esercitate dallo Stato, ed, in fine, le linee complementari che sono ancora da costruirsi. Ora io non so immaginare come possano sorgere altre linee delle quali la Società concessionaria debba assumere l'esercizio, e che abbiano dotazione propria di materiale rotabile e di esercizio. Evidentemente, le linee previste dall'articolo 72, non possono concernere lo Stato. Lo Stato, oltre le linee già costrutte ed in esercizio, oltre a quelle delle quali ha assunto l'esercizio, ed infine oltre alle complementari da costruirsi, non può averne altre di cui debba accollare l'esercizio alle Società; e molto meno averle dotate di materiale rotabile e di esercizio.

Con questo articolo si vuole, per avventura, alludere a linee di proprietà privata, esercitate da privati? Ma, allora, io non comprendo più la necessità di questo articolo: perchè è evidente che il Governo non potrebbe stabilire le condizioni dell'esercizio, quando si trattasse di linee in cui esso nulla avesse a che vedere.

E noti l'onorevole ministro che questo articolo diventa tanto più oscuro, in quanto che nel secondo comma si fa cenno degli approvvigionamenti, e si stabilisce che anche questi debbano essere acquistati, a norma dell'articolo 12, dalla Società contraente.

Dal che ne deriva naturale l'illazione che si abbiano in vista linee esistenti, dotate di materiale rotabile, cogli opportuni approvvigionamenti.

Ora a me non piace di trovare nelle leggi articoli inutili, o che io non sappia che cosa vogliono significare. Le leggi debbono provvedere a ciò che esiste, non vagare nelle nubi; debbono contemplare casi pratici, non casi ipotetici; provvedere al presente ed anche al futuro, ma in ciò che sia contingibile, non a ciò che sia immaginario.

Io sono sicuro che l'onorevole ministro vorrà spiegarmi la portata di quest'articolo; vorrà dirmi quali siano queste linee, per me, immaginarie, che non so come possano sorgere; vorrà dirmi quando l'articolo 72 possa trovare una pratica applicazione.

Ecco la spiegazione che intendeva di domandare all'onorevole ministro dei lavori pubblici.

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

Genala, ministro dei lavori pubblici. Ecco subito la spiegazione, che potrà essere un raggio di luce all'onorevole Sanguinetti.

Il Parlamento votò il riscatto delle ferrovie venete interprovinciali, ma rispettando però il

contratto d'esercizio in vigore. Quest'esercizio durerà ancora parecchi anni, e alla fine del contratto si potrà prolungarlo con l'attuale esercente o affidarlo alla Società che esercita le altre linee circostanti. Ebbene in questo caso non si dovrà riscattare la rete veneta perchè è già riscattata. Ma l'esercente attuale, che ha un materiale mobile suo, potrebbe dire allo Stato: comperate questo materiale mobile, che è mio; comperate gli approvvigionamenti, che sono miei. E prevedendo questo caso abbiamo voluto riservarci la facoltà di obbligare le Società concessionarie a rilevare quel materiale mobile e ad acquistare gli approvvigionamenti.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Sanguinetti.

Sanguinetti. Io posso gridare, *eureka!* perchè finalmente, su questo punto, ottenni dal mio amico personale l'onorevole Genala, spiegazioni che mi soddisfano intieramente. (*Oh! oh! — Iilarità*)

Mi auguro però che questo fenomeno possa verificarsi spesso. (*Si ride*)

Presidente. Onorevole Sanguinetti, se Ella ci mette un po' di buona volontà, il suo augurio potrà essere esaudito. (*Viva ilarità*)

Sanguinetti. Onorevole presidente, io ci metto tutta la migliore volontà di questo mondo: vede bene che mi sforzo a porgere moltissime occasioni all'onorevole ministro di darmi risposte soddisfacenti, perchè domande ne faccio molte. (*Si ride*)

Presidente. Me ne compiaccio. Non essendoci altre osservazioni, s'intenderà approvato l'articolo 72.

(*È approvato.*)

“ Art. 73. Il prodotto delle linee di cui ai precedenti articoli spetterà interamente allo Stato, dal quale il concessionario riceverà in corrispettivo delle spese d'esercizio, quando si tratti di linee o tronchi di linea collegati colla rete, lire 3000 all'anno per chilometro di strada, più la metà del prodotto lordo.

“ Pei tratti di linea aventi pendenze superiori al 10 per mille, si terrà conto della lunghezza virtuale, calcolata ed applicata secondo le norme dell'allegato F.

“ Però nei tratti di linea aventi pendenze superiori al 15 per 1000, alle livellette comprese fra il 10 ed il 15 per 1000, si applicheranno gli stessi coefficienti, come per quelle al disotto del 10 per 1000.

“ Una somma eguale al 10 per cento del pro-

dotto lordo annuale di queste linee sarà dallo Stato assegnata e ripartita nella misura:

“ di lire 200 per chilometro di linea al fondo per danni cagionati alla strada da forza maggiore;

“ di lire 150 per chilometro di linea al fondo per la rinnovazione della parte metallica dell'armamento;

“ il mezzo per cento del prodotto lordo al fondo per il rinnovamento del materiale rotabile reso inservibile dall'uso;

“ il resto alla Cassa per gli aumenti patrimoniali. „

L'onorevole Baccarini ha facoltà di parlare.

Baccarini. Cedo la mia volta all'onorevole Favale.

Presidente. L'onorevole Favale ha facoltà di parlare.

Favale. Quest'articolo ha una portata abbastanza grave, perchè da esso dipende in gran parte il buono o cattivo esercizio delle ferrovie complementari. Ora a me pare di trovare in questo articolo una tale condizione di compensi per spese di esercizio per la quale, in certi casi, le Società concessionarie avranno interesse a esercitare male. E mi spiego subito con due cifre.

Bisogna mettere a confronto quest'articolo 73 col successivo articolo 74. L'articolo 73 concede alla Società esercente 3 mila lire a chilometro; quindi fino a 15 mila lire la metà del provento in più. Quando queste linee raggiungono un prodotto chilometrico di lire 15 mila, secondo l'articolo 74, esse entrano nella forma d'esercizio di tutte le altre linee della concessione.

Questi sono i patti del contratto. Ora facciamo qualche calcolo, e vediamo le conseguenze.

Quando il prodotto di una linea raggiunga la cifra di 12,750 lire, la Società che cosa verrà a prendere? Verrà a prendere 3 mila lire, più la metà di 12,750, cioè lire 6,375, in totale lire 9,375, come compenso di spesa di esercizio.

Ebbene, questa cifra che la Società ricava quando il prodotto arriva a 12,500 lire è precisamente quella che viene a ricavare anche il giorno che il prodotto raggiunga le 15,000 lire. Per cui la Società, quando ottengasi 2,500 lire di maggior prodotto, cioè 15,000 lire in tutto, non ne ricaverà alcun compenso, restando anzi a suo carico la maggiore spesa d'esercizio per ottenere quel maggiore introito.

Un'altra peggiore anomalia in questo articolo risulta pure da un'altra ipotesi. Suppongasi che il prodotto giunga a 14,900 lire; la Società per-

cepisce 3,000 lire per compenso assoluto a chilometro, più la metà delle 14,900 lire, cioè in tutto lire 10,450. Ma se invece di 14,900 lire di prodotto chilometrico si arriva alle 15,000 lire e si hanno così 100 lire in più di prodotto, la Società non riceverà più il compenso di 10,405 lire, ma sole lire 9,375, perdendo così per l'ottenuto maggior prodotto di lire 1075 sul compenso dovute per spese d'esercizio.

Io non voglio far proposte. Ma voglio segnalare anche quest'altra incongruenza della legge, incongruenza che avrà per naturale effetto di danneggiare grandemente lo sviluppo del movimento sulle linee complementari. Avremo così nuovamente l'errore deplorato già per le ferrovie Meridionali. Quando la Società delle Meridionali raggiunse le 15,000 lire per chilometro, disse: come volete che noi oltrepassiamo le 15,000 lire, mentre ogni spesa che noi dobbiamo incontrare per questo maggior prodotto rimane interamente a carico nostro? Finché si trattava di arrivare alle 15,000 lire, abbiamo fatto ogni sforzo, ed abbiamo ribassate le tariffe e migliorato il servizio; ma d'ora innanzi ogni maggior prodotto, è una perdita per noi, e noi non sacrifichiamo il nostro interesse. E la Società non poteva far diversamente; e ciò è tanto vero che il Governo dovette modificare quella scala mobile, e cedere alla Società un compenso sul prodotto oltrepassante le 15,000 lire, migliorando a suo carico le condizioni contemplate nel contratto.

Io non faccio che segnalare questo fatto che prova come nemmeno gli errori del passato servano ad ammaestrarci per il futuro. (*Bene!*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Sanguinetti.

Sanguinetti. Io prego i miei amici personali che siedono sui banchi opposti, di ringraziare l'onorevole Favale del suo discorso (*Uarità*), perchè egli disse, in parte, e meglio di quello che avrei potuto fare io, quello che io intendeva di dire. Sicchè io mi limiterò a fare un'ultima osservazione, la quale ha pure la sua importanza. Però debbo questo premettere: essere certo che, per il combinato disposto degli articoli 73 e 74, si ristabilisce quella scala mobile che lamentammo nella convenzione colla Società delle Meridionali, che è stata tanto fatale allo sviluppo del traffico delle provincie meridionali, e per abolire la quale il ministro dei lavori pubblici ed il Parlamento hanno dovuto passare, colla legge del 1881, sotto le forehe caudine della Società.

Ora, la scala mobile è assolutamente ristabilita. Poichè, o signori, quando il prodotto resti di un

centinaio di lire al dissotto delle lire 15 mila a chilometro, allo Stato non spetterebbe che il 19.80 per cento di partecipazione; quando invece il prodotto delle linee in discorso oltrepassi le 15 mila lire a chilometro, allo Stato competerebbe il 27.50 per cento.

Io non adduco cifre, avendole a voi testè sottoposte l'amico mio, l'onorevole Favale.

Quindi voi ristabilite per l'esercizio delle ferrovie complementari la scala mobile; voi create nella Società concessionaria un interesse ad opporsi allo sviluppo del traffico, ad impedire che il prodotto dell'esercizio di queste linee ecceda le 15 mila lire a chilometro; perchè in questo caso la Società, invece di guadagnare, perderebbe. Ed è questo che ha spiegato l'onorevole Favale, e su cui io non credo opportuno di fermarmi ulteriormente.

La considerazione più grave, che si connette con quest'articolo, si è, che tanto nel contratto, quanto nel capitolato, non fu previsto un pericolo gravissimo; pericolo che pure esiste, e per il quale le linee complementari saranno depauperate a favore della rete esistente.

Mi spiego con un esempio.

Quando fu aperta la linea Savona-Torino, l'esercizio di essa fu dal Governo affidato alla Società dell'Alta Italia mediante una partecipazione al prodotto lordo, precisamente come si fa con questi contratti.

Ora, o signori, voi sapete come la distanza da Torino a Savona, per la linea diretta, sia minore di quella che corre da Torino a Savona passando per Genova; è evidente che, passando per Genova, si devono percorrere due lati del triangolo.

Orbene, la Società dell'Alta Italia avea interesse di impedire che il traffico da Torino verso la Riviera di Ponente, e quello della Riviera di Ponente verso l'alto Piemonte, si svolgesse sulla nuova linea diretta, e di far sì che affluisse su quella che fa capo a Genova, e prosegue poi, per il litorale, verso Savona ed il mezzodi della Francia.

È cosa strana; ma questo fenomeno si verificò non soltanto per le merci, ma eziandio per i passeggeri. Quanto alle merci la cosa era facile; la Società dell'Alta Italia le faceva passare per Genova, pur caricandole della sola spesa che si richiedeva per la linea di Savona.

Per i viaggiatori la cosa era più difficile; perchè il viaggiatore passa, naturalmente, per la linea più breve. Che fece la Società dell'Alta Italia? Seppe in guisa tale combinare gli orari, che passeggeri, i quali da Torino volessero recarsi nella Riviera di Ponente, verso Ventimiglia, patria del nostro egregio presidente, avessero inte-

resse di pigliare la linea di Genova, anziché la diretta Torino a Savona.

Lo stesso si dica per coloro che dalla Riviera di Ponente intendevano di recarsi a Torino.

In qual modo potè conseguire questo risultato? In un modo molto semplice.

Chi fosse da Torino diretto alla Riviera di Ponente od al mezzodi della Francia, pigliando la linea Torino-Savona, non trovava in quest'ultima stazione la coincidenza dei treni; e doveva in questa città fermarsi sei ore per lo meno, e, secondo i casi, pernottarvi.

Allora necessariamente, nonostante il minore costo della spesa di trasporto, si incontrava una spesa maggiore per la permanenza; e fatti i conti, si trovava che, passando per Genova, per quanto si dovesse spendere di più per il trasporto ferroviario, tenuto conto che non vi erano fermate, nè spese di permanenza, si finiva, in definitiva, per spendere di meno.

Ora, o signori, quest'errore lo commettete di nuovo; e per meglio spiegarmi farò un caso pratico.

Con legge fu decretato che il Governo debba costruire la linea Genova-Ovada-Acqui-Asti, quando si verifichi l'una delle due ipotesi dalla legge previste, e che non occorre, per il mio assunto, di accennare. Quando questa nuova linea sarà costruita, si raccorcerà la distanza da Genova a Torino di 14 chilometri circa, in confronto della linea attuale dei Giovi.

Evidentemente, quando la linea per l'Orba e per la Stura sia aperta, i passeggeri avranno interesse, per andare da Genova a Torino o da Torino a Genova, di percorrere la nuova linea anzichè l'esistente, o la succursale dei Giovi che è in costruzione.

Ora, per la linea in esercizio e per la succursale in costruzione, la Società, secondo i contratti che noi discutiamo, ha il 62 e mezzo per cento del prodotto lordo; lo Stato il 27 e mezzo per cento. Per la linea della Stura e dell'Orba che si dovrà necessariamente affidare in esercizio alla stessa Società, fino a tanto che il prodotto non arrivi alle 15,000 lire a chilometro, la Società avrà per l'esercizio lire 3,000 a chilometro, più la metà del prodotto lordo.

Quando, ad esempio, il prodotto lordo arrivi alle 14,900, la Società esercente avrà la partecipazione del 70.17 per cento, mentre la partecipazione dello Stato sarà soltanto del 19.83 per cento, detratto, bene inteso, il decimo che si deve portare ai fondi di riserva.

Da ciò emerge come la Società, quando la

linea della Stura e dell'Orba sia aperta, abbia interesse di sfruttarla il meno che sia possibile, per fare affluire il traffico ed i passeggeri sull'attuale, e specialmente sulla succursale dei Giovi che si trova in costruzione.

Mi si dirà: come potrà la Società impedire che merci e passeggeri passino per la linea della Stura e dell'Orba dal momento che è più breve?

Signori, io ho citato l'esempio della Savona-Torino. Sono molti gli espedienti a cui la Società può ricorrere per raggiungere lo scopo.

Può sulla linea che vuol depauperare, non mettere convogli direttissimi; può non stabilire opportune coincidenze; può far passare le merci per quella linea che a lei convenga, pur facendo pagare la tariffa della linea più breve.

Or bene, questo pericolo, che io vedo chiaro nel caso della linea della Stura, si verificherà per tutte le linee concorrenti alle linee esistenti.

Voi vedrete la Società esercente studiare continuamente ed appigliarsi a tutti gli espedienti che valgano a deviare il traffico dalle linee concorrenti, che stanno sotto il disposto degli articoli 73 e 74, per trasportarlo sulle linee componenti la rete, per la quale la loro partecipazione è maggiore.

Ora, onorevole Commissione, onorevole ministro, esiste questo pericolo? Avete previste le conseguenze che questo pericolo, quando si verificasse, (e si verificherà) potrà avere per le finanze dello Stato?

L'onorevole ministro crede sempre di potere avere la forza di lottare contro la Società.

Creda, onorevole ministro, la Società avrà la forza di lottare vittoriosamente contro di lui; farà prevalere la sua volontà su quella del ministro.

Per quanto io abbia studiato il progetto; per quanto io abbia letto con attenzione la relazione della Commissione, e meritava di essere letta e studiata con attenzione, io questo pericolo non l'ho veduto scongiurato; io non ho trovato che a questo pericolo si sia cercato in modo alcuno di porre riparo.

Avverto i miei colleghi che, oggi, non farò proposta alcuna, perchè ormai il fare proposte poco giova.

Giova però che tutto sia detto, che i pericoli sieno fatti conoscere; perchè non noi che voteremo contro, ma quelli che sono favorevoli al progetto, sappiano quello che votano.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Baccarini.

Baccarini. Su questo articolo 73 non parlerò

più di quello che mi occorre per spiegare le ragioni dell'emendamento che propongo.

La mia proposta consiste in ciò, che invece di dire al 2° comma dell'articolo: " tratto di linea avente pendenze superiori al 10 per mille " si dica " superiori al 15 per mille. " Il mio emendamento non è tutto quello che avrei desiderato, ma è la riproduzione pura e semplice della variante che era stata introdotta dalla Commissione, e che fu poi ritirata. Io prego la Camera di considerare, per le ragioni già svolte, l'importanza di questa variante, e di ricordare che tale era l'opinione della Commissione nella passata stagione estiva.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Curioni.

Curioni, relatore. L'onorevole Favale ha cominciato dal fare un'osservazione relativa al ristabilimento, com'egli disse, della scala mobile, la quale ha creato tanti inconvenienti per le ferrovie Meridionali.

Si osserva che le linee complementari passeranno nella rete principale allorquando daranno un prodotto lordo chilometrico di 15 mila lire. Se noi applichiamo la formula indicata nell'articolo in discussione, cioè che la spesa di esercizio sia di tre mila lire al chilometro, più la metà del prodotto lordo, ne viene che all'esercizio di ciascun chilometro corrisponde la spesa di lire 10,500. Questa è la somma che percepirebbe la Società. Ma se passerà questa linea, che fin d'ora dà lire 15,000 a chilometro, nella rete principale, essa sarà esercitata al 62 e mezzo per cento. Quindi applicando il 62 e mezzo per cento, si trova che la spesa di esercizio sarà di sole lire 9375, minore di quella che avremmo colla formula dell'articolo che discutiamo e minore di lire 1125. Cosicché effettivamente, col patto delle linee in esercizio al 1° gennaio 1884, la Società avrebbe un danno di lire 1125 per ogni chilometro, ed in piccola parte avrebbe luogo il difetto della scala mobile a cui allude l'onorevole Favale.

Or bene io voglio dimostrare che questo inconveniente non è poi tanto grave.

Innanzitutto, è ben difficile che le linee complementari possano raggiungere in un lasso di tempo tanto breve il prodotto lordo di 15 mila lire a chilometro.

In secondo luogo, quando si trovi una linea complementare, un'eccezione, che in breve tempo raggiunga il prodotto lordo di 15 mila lire a chilometro, sarà difficile trattenere il movimento su questa linea, e impedire che per 1125 lire al chi-

lometro essa non salga a un prodotto maggiore, per cui alla Società convenga esercitarla con le norme delle linee già in esercizio dal 1° gennaio 1884.

Ma c'è un'altra ragione. Bisogna osservare che le 15,000 lire al chilometro non si applicano alla lunghezza effettiva, ma alla lunghezza virtuale; questo fa sì che noi ci avviciniamo sempre di più al prodotto delle linee della rete principale, a cui è applicata la percentuale del 62 e mezzo per cento.

Infatti, supponiamo una linea che dia 15,000 lire a chilometro, e calcoliamo, avendo questa linea certe pendenze su qualche tratto, quali sarebbero i prodotti chilometrici corrispondenti alla distanza effettiva, quando ci siano 15,000 lire a chilometro di distanza virtuale. Per il 10 per mille ci sarebbero 15,000 lire; per la pendenza del 12 per mille andiamo già a 17,400 lire; per la pendenza del 14 per mille saliamo già a 19,900, quasi 20,000 lire; per la pendenza del 18 per mille siamo già a 25,700 lire. Ora sulle linee complementari, pendenze del 18 per mille ne avremo, credo, di frequente e non saranno tanto eccezionali. Cosicché, riferendo le lire 15,000 alle distanze virtuali, si vede come per le distanze effettive noi andiamo avvicinandoci allo stesso prodotto chilometrico che danno le linee della rete principale. Quindi, anche per questa ragione, l'inconveniente fatto notare dall'onorevole Favale diminuisce notevolmente e quasi sparisce.

L'onorevole Sanguinetti ha fatto un'osservazione molto importante, dicendo che le linee primarie impedivano lo svolgimento, ruberanno il traffico alle linee complementari. Or bene, la cosa potrebbe succedere in due modi: potrebbe succedere nel modo indicato dall'onorevole Sanguinetti; ma potrebbe anche in parte succedere in senso inverso, che cioè le linee complementari potrebbero essere linee ladre delle linee principali. Ma, ad ogni modo, vediamo un po' se questo inconveniente a cui ha alluso l'onorevole Sanguinetti, sia proprio nella misura da lui indicata.

L'onorevole Sanguinetti ha detto che le Società varieranno gli orari e faranno in modo che non ci siano coincidenze. Ma per questo, a me pare, che nel capitolato si provveda abbastanza, dal momento che il Governo rivedrà e approverà gli orari e le coincidenze.

L'onorevole Sanguinetti ha anche asserito: non si metteranno mai dei treni diretti; per esempio, ha citato la linea Savona-Torino, che abbrevia di molto il percorso dal mare a Torino; e ha detto che i viaggiatori furono sempre attratti di prefe-

renza a passare per Genova, perchè la linea Genova-Torino è esercitata con molti treni diretti.

Onorevole Sanguinetti, bisogna che Ella si persuada che non su tutte le linee si possono mettere i treni diretti; che una linea, per avere dei treni diretti, deve soddisfare a determinate condizioni; e che la prima di queste condizioni, è quella di avere molti viaggiatori.

Ora io credo che la linea Savona-Torino possa benissimo servire per il trasporto delle merci, ma che non sia la linea più acconcia per il trasporto dei viaggiatori.

Io so che, in occasione dell'Esposizione di Torino, che ha chiamato tanta gente a visitare i lavori dell'arte e dell'industria italiana, c'era un treno diretto da Savona a Torino, ma che quel treno era quasi sempre spopolato.

Sanguinetti. Chiedo di parlare.

Curioni, relatore. Ha detto inoltre l'onorevole Sanguinetti, che ora si fa la succursale dei Giovi, e che, quando sarà fatta la linea sulla Stura, essendo questa fra le linee complementari, sarà una delle disgraziate, delle assassinate dalle due linee dei Giovi.

Anche questo non posso ammetterlo; giacchè la linea per la valle della Stura e dell'Olba avrà pendenze probabilmente minori di quelle delle linee dei Giovi, e quindi su questa linea saranno possibilissimi i treni diretti, perchè essa mette in comunicazione due centri molto importanti, quali sono Torino e Genova, mentre questa condizione non c'è per la linea di Savona; giacchè, per importante che sia Savona, non può gareggiare con Genova.

Dopo questo io non avrei altro a dire, se non che, sempre consentaneo a quanto ho sostenuto in seno alla Commissione in una delle ultime sedute del luglio scorso, per rapporto alle lunghezze virtuali, non potrei, anche a nome della Commissione, accettare la proposta di emendamento dell'onorevole Baccarini.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Sanguinetti.

Sanguinetti. Mi permetta l'onorevole Curioni di dirgli che questa volta l'argomento che ha svolto sulle lunghezze virtuali sta proprio contro di lui. Imperocchè, se sopra una data linea, avremo 15,000 lire di prodotto lordo a chilometro reale; se questo prodotto lordo lo si ragguaglia al chilometro virtuale, non si avrà più la media di 15,000 lire, ma di 13,000, di 14,000 o 14,500, secondo i casi, cioè a dire secondo la lunghezza delle pendenze.

Curioni, relatore. Chiedo di parlare.

Sanguinetti. Talchè ne deduco, che quando sulle linee secondarie il prodotto ragguagliato alle distanze reali sarà di lire 15,000 a chilometro, se vi sono pendenze superiori al 10 per mille, giusta il disposto del 2° comma dell'articolo 73, il prodotto chilometrico ragguagliato alle distanze virtuali discenderà al disotto delle lire 15,000, e quindi si allontana la possibilità che le linee in discorso passino a far parte della rete principale.

Insomma, secondo i casi, bisognerà che il prodotto chilometrico sulla distanza reale sia, non già di lire 15,000, ma di lire 16,000, o 17,000 e anche di 18,000 lire, perchè la linea possa essere incorporata nella rete principale. Quindi l'argomento addotto dall'onorevole Curioni sta contro di lui, e peggiora (notatelo bene), peggiora le condizioni fatte dall'articolo 73 alle linee secondarie.

In secondo luogo, l'onorevole Curioni ha detto che sono due le ipotesi che si possono verificare; cioè a dire, che oltre a quella fatta da me che le Società cerchino di depauperare le linee secondarie a favore delle linee principali, possa verificarsi l'altra che le linee secondarie depauperino le linee primarie.

Onorevole Curioni, le due ipotesi si possono fare, ma Ella sposta la questione.

E la sposta perchè a favore della mia ipotesi sta questo: che la Società esercente ha interesse a depauperare le linee secondarie a favore delle primarie; mentre lo Stato, che avrebbe interesse a depauperare le linee principali a favore delle secondarie, per fare incorporare queste ultime nella rete principale, non ha e non può avere voce in capitolo, perchè non ha ingerenza nell'esercizio; quindi si verificherà la prima e non la seconda ipotesi, e verrà assicurato un vantaggio alla Società esercente, che si tradurrà in danno dello Stato.

La Società, se sarà abile, e l'abilità non le farà difetto, troverà essa il modo di far convergere merci e passeggeri sulle linee principali, anzichè sulle secondarie che a quelle siano concorrenti.

L'onorevole Curioni ha detto, circa ai passeggeri: badate che il Governo ha facoltà, anzi obbligo di approvare l'orario.

Onorevole Curioni, quando era in vita la Società dell'Alta Italia, al Governo spettava pure il diritto di approvare gli orari; eppure per la linea Torino-Savona, il Governo non è mai riuscito ad ottenere che la Società stabilisse le coincidenze in guisa che fosse possibile ai passeggeri di percorrere questa linea, ed evitare il giro vizioso per Genova.

Non basta. L'onorevole Curioni ha detto: che

cosa volete? La linea Torino-Savona non è una linea che possa servire per i passeggeri.

Ed ha citato il fatto che, durante la esposizione nazionale di Torino, fu istituito un treno diretto su quella linea; treno che era sempre vuoto.

Certamente l'onorevole Curioni non conosce la linea Savona-Torino, nè l'esercizio che su quella linea si fa; se la conoscesse, e l'avesse percorsa, non avrebbe affermato che non serve per i viaggiatori. Ed invero vi hanno quattro coppie di treni; le quali non sarebbero mantenute se movimento di viaggiatori non vi fosse. In una cosa sola potrei esser d'accordo coll'onorevole Curioni, ed è che quella strada fu pessimamente costrutta, ed è pessimamente esercitata.

Il treno direttissimo istituito durante la esposizione di Torino, era un treno in soprannumero, istituito appunto per dare sfogo ai passeggeri che dalla Riviera di ponente e dal mezzodì della Francia volevano recarsi a Torino. È vero che quel treno era quasi sempre vuoto; ma Ella, onorevole Curioni, ne sa meglio di me la ragione; è il colera che ha impedito si recassero a Torino viaggiatori in quella quantità che si sperava. Se disgraziatamente non fosse scoppiato il colera a funestare l'Italia e la vicina Francia, e specialmente il mezzodì di quest'ultima, il quinto treno forse non sarebbe stato sufficiente; probabilmente se ne sarebbe dovuto istituire un sesto.

Dunque non è vero che la linea Torino-Savona sia destinata solamente alle merci; è destinata anche ai passeggeri. Dal giorno poi in cui è cessata la Società dell'Alta Italia, chiunque da Torino voglia recarsi nella Riviera di ponente o nel mezzodì della Francia o viceversa, mi creda, onorevole Curioni, prende la linea di Savona e non quella di Genova.

Adunque il fatto da me ricordato, che cioè la Società dell'Alta Italia era riuscita a depauperare illecitamente la linea di Savona, perchè questo depauperamento formava il tornaconto di lei, esiste, e non può negarsi.

L'onorevole Curioni disse ancora che sulle linee secondarie non debbono stabilirsi treni diretti per passeggeri; questo, onorevole Curioni, mi pare un'affermazione un po' eccessiva.

Si ponga sott'occhio l'allegato A, nel quale sono descritte le linee secondarie contemplate dagli articoli che stiamo discutendo, e si persuaderà essere impossibile che su di esse, od almeno sulla maggior parte di esse, non si stabiliscano treni diretti. Non sarà conveniente per la Società di stabilirli; e questo rafforza la mia tesi, almeno per le linee concorrenti alla rete principale; ma che

sia equo e giusto e necessario lo stabilirli, è cosa che non si può contestare.

Poi, venendo ai timori da me sollevati circa alla linea della Stura, l'onorevole Curioni disse che questa linea avrà pendenze minori di quella della Scivia, e che quindi non c'è punto a temere che quella linea possa essere disertata, a favore di questa.

Se l'onorevole Curioni parla delle pendenze della futura linea della Stura in confronto dell'attuale dei Giovi, ha perfettamente ragione; le pendenze e le curve su questa ultima sono di gran lunga maggiori che non su quella. Ma se egli parla delle pendenze della futura linea della Stura in confronto della succursale dei Giovi che si sta costruendo, mi permetta di dirgli che egli non è nel vero; perchè la succursale per la valle della Scivia, e la nuova linea per le valli della Stura e dell'Olba, avranno su per giù pendenze uguali.

Ora il pericolo che io ho accennato, cioè a dire che la Società debba cercare di depauperare le linee secondarie concorrenti, per favorire le linee della rete principale, esiste, perchè la Società, facendo affluire il traffico su queste ultime, guadagnerà più; perchè, come dimostrai, la Società ha interesse di non lasciare che il traffico per le linee secondarie ecceda le lire 15 mila a chilometro. E chechè ne dica l'onorevole Curioni, questo pericolo non si evita colle parole, questo pericolo si evita con disposizioni efficaci, le quali io non ho trovate, lo ripeto, nei contratti che stiamo discutendo.

Presidente. C'è anche una proposta fatta dall'onorevole Compans. Mi pare che sarebbe bene che la svolgesse adesso, e poi la Commissione risponderà. (*Sì! sì!*)

L'onorevole Compans propone questa aggiunta.

“ La linea Ivrea-Aosta per gli effetti d'esercizio nel presente articolo sarà considerata come linea di prima categoria. ”

L'onorevole Compans ha facoltà di parlare.

Compans. La mia proposta non ha d'uopo di lungo svolgimento. La Camera ricorda come considerazioni speciali, politiche e militari, l'abbiano indotta a sanzionare un trattamento eccezionale a questa linea. Ora io sono impensierito delle disposizioni contenute in quest'articolo, per quanto può concernere l'esercizio della linea Ivrea-Aosta, ed è perciò che mi sono deciso a presentare l'emendamento, di cui ha dato lettura l'onorevole presidente.

Bramerei frattanto avere uno schiarimento dall'onorevole Commissione; cioè che cosa intenda per tronco di linea applicato al caso mio.

Intende la Commissione che, quando sia costruita la ferrovia Ivrea-Aosta, essa debba considerarsi come una linea intera ed autonoma, o soltanto come un tronco della linea Chivasso-Aosta? Prima domanda. Ovvero essa intende che per *intera linea* debba considerarsi tutto il percorso da Torino fino ad Aosta, quando cioè la linea attuale Chivasso-Ivrea non si incastrerà più sull'unico binario della grande arteria Torino-Milano-Venezia, ma, per le disposizioni recentemente prese vi sarà fra Torino e Novara un secondo binario, cosicchè il tratto fra Torino ed Aosta debba considerarsi come costituente una *intera linea* indipendente? Seconda domanda subordinata alla prima. Desidererei sapere, se il computo delle 6 mila lire, come prodotto lordo chilometrico, sia per il solo tronco Ivrea-Aosta, oppure in tutta la linea Torino-Ivrea-Aosta. Quando io fossi assicurato che le 6,000 lire si computerebbero sull'intero percorso Torino-Aosta, o quanto meno sul tratto Chivasso-Aosta, allora l'emendamento che io ho proposto non avrebbe più ragione di esistere, imperocchè l'ho proposto solo ispirandomi a queste preoccupazioni.

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

Genala, ministro dei lavori pubblici. A pagina 66 dell'allegato A l'onorevole Compans troverà una risposta precisa che dissiperà ogni suo dubbio. "Linee complementari: Ivrea-Aosta, 67 chilometri; ecco una linea: Chivasso-Casale, 52 chilometri; ecco un'altra linea. Queste quindi sono le due linee. Quando il Governo richiede alla Società che apra una parte della linea prima che il resto sia completato, questo è il tronco di linea.

Dunque l'articolo in discussione provvede che la Società debba esercitare i tronchi di linea anche prima che possa esercitare tutta la linea, quando il tronco sia della lunghezza di 20 chilometri. Ad ogni modo però i tronchi che deve esercitare la Società sono quelli che le indica il Governo, e il tronco si ragguaglia alla linea.

Mi pare che questo schiarimento debba soddisfare l'onorevole Compans, il quale troverà che qui si tratta della linea Ivrea-Aosta indipendentemente da tutte le altre che possano essere costruite o che siano un prolungamento di questa.

Compans. Sì! sì!

Genala, ministro dei lavori pubblici. Alle altre osservazioni degli onorevoli Favale e Sanguinetti l'onorevole relatore ha già risposto molto precisamente; e l'onorevole Sanguinetti vedrà dalla

lettura dell'articolo, che ha detto bene il relatore parlando del prodotto in ragione della distanza virtuale, perchè le 15 mila lire si ragguagliano a quella.

Quanto poi al rimanente dirò due sole parole. Il patto che qui si stipula è favorevole allo Stato: tanto favorevole che agli onorevoli Favale e Sanguinetti pare perfino troppo, e dubitano che quindi possa far nascere nelle Società l'interesse a non sviluppare il traffico. Il loro ragionamento si riduce in sostanza a questo: Voi non otterrete l'effetto che desiderate, perchè siete stati troppo esigenti colle Società. Infatti per essere equiparate alla rete principale le linee nuove dovrebbero raggiungere un prodotto di 26 mila lire il chilometro. Ma voi obbligate le Società ad incorporarle quando il loro prodotto arriva a 15 mila; quindi le Società avranno interesse di non spingere il prodotto alla cifra delle 15 mila lire, perchè le linee non siano comprese nella rete principale.

Ma questo dubbio non può sorgere e, una volta sorto, non può durare, per poco che si faccia un esame spassionato della condizione delle cose. Quando si trattava della rete Meridionale e dell'Alta Italia, a cui ha fatto allusione l'onorevole Sanguinetti, il dubbio era fondatissimo e per le Meridionali era più che fondato, perchè quando il prodotto non di una singola linea, ma di tutta la rete, era arrivato alle 15 mila lire il chilometro, tutte le spese di esercizio necessarie per ottenere un aumento di prodotto erano a totale perdita della Società, e tutto il vantaggio del maggior prodotto era per lo Stato. Qui siamo invece in ben altre condizioni: diminuisce è vero quanto il compenso che si paga all'esercente, incorporando le linee nuove alla rete principale, ma il fatto non si avvera sopra una intera rete, bensì sopra piccole linee e tronchi di linea non connessi fra loro, ma sparpagliati in tutta Italia.

Il traffico di queste piccole linee, come per tanti rivoli, si riversa poi sulla rete principale; e se la Società lo soffoca ne risente essa poi il danno per la diminuzione del traffico sopra quest'ultima che essa ha invece interesse vivissimo a sviluppare in tutti i modi.

Potrei aggiungere che queste linee non sono per anco costruite e che prima che si costruiscano e che arrivino alle 15,000 lire dovranno passare molti anni; e talune di esse forse non lo oltrepasseranno mai.

Io spero molto nello svolgimento economico del

nostro paese; ma non dobbiamo dimenticare che anche nell'Alta Italia le linee ultimamente costruite non danno che un prodotto chilometrico di 3, 4, 5, 6000 lire, e l'esercizio delle linee secondarie costa anche ora allo Stato più di quello che esse non rendano; ma esso è spinto ad esercitarle, benchè siano passive, dallo stesso sentimento che l'ha mosso a farle costruire quantunque fosse molto prevedibile che talune di esse sarebbero state molto perdenti.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Curioni.

Curioni, relatore. Poche parole all'onorevole Sanguinetti quasi per un fatto personale. Egli, replicando a me, ha cominciato a dire presso a poco che io non sapeva l'aritmetica...

Sanguinetti. Chiedo di parlare.

Curioni, relatore. ...e che l'argomento relativo alle distanze virtuali si ritorceva contro di me. Io faccio osservare che il prodotto chilometrico si applica non alla lunghezza effettiva, ma alla lunghezza virtuale, e che questo è detto nell'articolo 74. Segue da ciò che se noi, per esempio, abbiamo una linea lunga 10 chilometri, se supponiamo che la lunghezza virtuale la porti a 20 chilometri, se mettiamo che il prodotto lordo sia di 15 mila lire per ogni chilometro, su 20 di lunghezza virtuale avrebbe lire 300,000; 300,000 diviso per 10 dà 30,000 lire; e se è vero che 30 è maggiore di 15 è segno che io aveva ragione, e che Ella, onorevole Sanguinetti, sbagliava quando diceva che io era caduto in un grave errore.

Sanguinetti. Chiedo di parlare per un fatto personale. (*Movimenti*)

Presidente. Parli pure, ma si limiti al fatto personale, perchè ha già parlato tre volte.

Sanguinetti. L'onorevole Curioni mi accusò di aver detto che egli non conosce l'aritmetica. Ma ciò non è esatto.

L'onorevole Curioni sa quanta stima io abbia di lui, che è uno dei più illustri professori di costruzioni. Io volli dire che l'argomento da lui addotto provava contro la tesi da lui sostenuta. E questo lo credo ancora, e parmi di averlo dimostrato ad evidenza; nè ho bisogno di confortare con altre parole la mia dimostrazione. (*Narità*)

Presidente. Verremo dunque ai voti. Onorevole Compans, mantiene Ella o ritira la sua proposta?

Compans. Ringrazio l'onorevole ministro della spiegazione che mi ha data, dalla quale apprendo

che il Governo considera la linea Ivrea-Aosta, non come un tronco staccato, ma come una linea indipendente. Però se l'onorevole ministro considera così la linea, le preoccupazioni mie aumentano; imperocchè il prodotto lordo chilometrico di 6 mila lire mi dica che non si abbia a disporre di più di due coppie di treni sulla linea.

Ora, io debbo pure prevedere tutte le eventualità, fra le quali quella che per qualche tempo le condizioni speciali della valle d'Aosta non siano tali da superare il prodotto chilometrico di lire 6,000; in questo caso quella linea verrebbe soltanto esercitata con due coppie di treni al giorno. Se invece il prodotto chilometrico si calcolasse sull'intero percorso Torino-Aosta, o di almeno Chivasso-Aosta, l'esuberanza delle 6,000 lire per chilometro, che già si manifesta sulla Chivasso-Ivrea, e tanto più si manifesterebbe sulla Torino-Ivrea, verrebbe a riversarsi sulla Ivrea-Aosta, e così sarei assicurato sopra una eventualità, che costituirebbe per la valle d'Aosta un grave danno. Del resto, siccome l'insistere sarebbe cosa affatto inutile, di fronte al continuo rigetto di tutte le proposte, così mi sottometto a ritirare l'emendamento mio, colla speranza che le considerazioni d'ordine militare varranno in ogni evento a far prendere provvedimenti speciali per la ferrovia Aostana.

Presidente. Va bene. Ella, dunque, non insiste nella sua proposta.

Favale. Chiedo di parlare.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Favale.

Favale. L'onorevole Curioni ha dovuto ammettere che quando la Società abbia raggiunto le 15,000 lire per chilometro di prodotto perde mille lire per chilometro sul compenso che le spetta per l'esercizio, in confronto di quello che producono 14,900 lire.

Questo fenomeno, questa dannosa anomalia sta da sè, indipendente da ogni questione riguardo al maggior compenso per le distanze virtuali. Si computi il compenso di esercizio in proporzione delle distanze reali, o delle distanze virtuali, il caso è sempre eguale; e sempre quando il prodotto raggiunga le 15,000 lire a chilometro, virtuale o no, la Società avrà un compenso di 1000 lire di meno, di quanto riceva se il prodotto raggiunge solo le 14,900 lire.

Mi pare evidente che questa condizione recherà pessime conseguenze.

L'onorevole Curioni disse, che queste linee non

arriveranno mai a queste 15,000 lire, ed io ne sono persuaso, perchè le Società avranno tutto l'interesse a farlo: ma ci sono delle linee che potrebbero bene arrivarci in pochissimo tempo, ne cito una per esempio, quella da Chivasso a Casale, dove non vi sono distanze virtuali perchè è tutta in piano; ora domando io perchè si dovrà sacrificare questa linea per cui le popolazioni hanno fatto tanti sacrifici? Ecco a che conduce questa legge. A me basta di aver rilevato queste conseguenze, a cui si poteva rimediare facilmente se si avesse presentato una tabella di compensi per l'esercizio che facesse evitare questo difetto; bastava che gradatamente si stabilissero i compensi alle Società fino alle 15,000 lire per chilometro, evitando queste anomalie che pongono in conflitto gli interessi delle Società esercenti, e gli interessi del pubblico.

Voci. Ai voti! ai voti!

Presidente. Rimane la sola proposta dell'onorevole Baccarini, la quale consiste in ciò che al secondo comma dell'articolo 73 dove è detto: "Pei tratti di linea aventi pendenza superiore al 10 per mille si terrà conto della lunghezza virtuale", dovrebbe dirsi: "aventi pendenze superiori al 15 per mille."

Si voterà su questa proposta avvertendo che ove essa non fosse approvata rimarrà approvato l'articolo 73, e con l'articolo 73, resta pure approvato l'allegato F, il quale è comune alle due reti; allegato che porta per titolo: "Calcolo di applicazione della lunghezza virtuale."

Simeoni. Chiedo di parlare.

Presidente. Sull'ordine della discussione?

Simeoni. Chiedo la votazione per divisione.

Presidente. Per divisione su che?

Simeoni. Sull'articolo 73...

Presidente. Ma su che? Sui diversi commi? Sono 20, mi dica su quali; mi spieghi la sua proposta.

Simeoni. Mi spiego. Ella, onorevole presidente, ha detto che, respinto l'ordine del giorno dell'onorevole Baccarini, s'intendono approvati l'articolo 73 e l'allegato F.

Io invece chiedo che si facciano due votazioni, una sull'ordine del giorno Baccarini, e l'altra sull'articolo.

Presidente. Va bene. Domando se la proposta dell'onorevole Baccarini sia appoggiata.

(È appoggiata.)

Essendo appoggiata la pongo a partito.

(Dopo prova e controprova è respinta.)

Essendo respinta la proposta dell'onorevole Baccarini, pongo a partito l'articolo 73 insieme con l'allegato F, che è comune alle due reti Mediterranea ed Adriatica.

Allegato F.

RETE ADRIATICA

Calcolo ed applicazione della lunghezza virtuale.

Per ogni unità di peso di convoglio utile siano:

P il peso del convoglio lordo;

p_a il peso aderente della locomotiva;

p_t il peso non aderente della locomotiva e quello del tender.

Si avrà:

$$(1) \quad P = 1 p_a + p_t$$

Si rappresentino poi con:

h l'aderenza delle ruote motrici sulle rotaie;

α la pendenza della strada espressa in metri di salita per chilometro;

e si ritenga di 6 chilogrammi per tonnellata di convoglio lordo la resistenza alla trazione sull'orizzontale.

Trascurando l'effetto della resistenza delle curve si avrà:

$$(2) \quad 1000 h p_a = (\alpha + 6) P$$

Se il rimorchio dei treni sulle linee in pendenza si fa con locomotive del peso di 40 tonnellate tutto aderente, con tender sotto carico di 20 tonnellate, si avrà:

$$(3) \quad p_t = \frac{1}{2} p_a$$

ed assumendo $h = 0.12$ risulterà dalle equazioni (1) e (2):

$$(4) \quad P = \frac{120}{120 - 1.5(\alpha + 6)}$$

Il lavoro dinamico necessario per rimorchiare una tonnellata di convoglio utile sopra una livellata di pendenza α superiore al 6 e di lunghezza l , sarà:

$$\begin{aligned} \text{in salita} \quad T &= P(\alpha + 6) l \\ \text{in discesa} \quad T &= 0 \end{aligned}$$

ed in media fra l'andata ed il ritorno:

$$(5) \quad T_{\alpha} = \frac{1}{2} P(\alpha + 6) l$$

Sulla pendenza del 10 si avrà:

$$(6) \quad T_{10} = 8 P l$$

e sostituendo nella (6) il valore di P dato dalla (4) per $\alpha = 10$, si ottiene:

$$T_{10} = 10 l$$

Dicendo ρ il rapporto fra la spesa di trasporto di una tonnellata di convoglio utile su pendenza α e la spesa di trasporto che, a composizione normale di convoglio, si ha sulla pendenza del 10, risulterà:

$$(7) \quad \rho = \frac{T_{\alpha}}{T_{10}} = P \times \frac{\alpha+6}{20}.$$

Questa formola servirà al calcolo della lunghezza virtuale relativa alle spese di trasporto e dovrà essere applicata separatamente per le diverse livellette componenti un tratto di linea, dando per tutte a P il valore, che dalla formola (4) risulta per la livelletta di maggior pendenza.

Per tratti di linea si intenderanno i tronchi, sulla cui totale lunghezza rimane costante la composizione del convoglio.

La lunghezza virtuale di un tratto di linea di lunghezza effettiva Σl sarà $\Sigma \rho l$, essendo l la lunghezza effettiva di una qualunque delle livellette che lo compongono e ρ il relativo coefficiente di lunghezza virtuale, da determinarsi colla formola (7).

Per l'applicazione della formola (7) si farà uso della seguente tabella:

Massima pendenza del tratto di linea	P	Pendenza delle livellette	$\frac{\alpha+6}{20}$
10	1.25	da 0 a 10	0.80
11	1.27	11	0.85
12	1.29	12	0.90
13	1.31	13	0.95
14	1.33	14	1.00
15	1.35	15	1.05
16	1.38	16	1.10
17	1.40	17	1.15
18	1.43	18	1.20
19	1.45	19	1.25
20	1.48	20	1.30
21	1.51	21	1.35
22	1.54	22	1.40
23	1.57	23	1.45
24	1.60	24	1.50
25	1.63	25	1.55
26	1.67	26	1.60
27	1.70	27	1.65
28	1.74	28	1.70
29	1.78	29	1.75
30	1.82	30	1.80
31	1.86	31	1.85
32	1.90	32	1.90
33	1.95	33	1.95
34	2.00	34	2.00
35	2.05	35	2.05

Per una linea di lunghezza L , di prodotto lordo π , con pendenze non superiori al 10 per

mille e percorsa da treni a composizione normale, si suppongono le spese d'esercizio rappresentate dalla formola:

$$S = 3000 \times L + 0,50 \times \pi$$

Si ammetterà che la stessa formola sia applicabile quando la linea offre pendenze superiori al 10 per mille e la composizione del treno è regolata per i diversi tratti dalla massima pendenza che ciascuno di essi presenta, purchè alla effettiva lunghezza L della linea si sostituisca la lunghezza virtuale determinata nel modo sovra esposto.

Sottoscritti all'originale:

Il ministro dei lavori pubblici
GENALA.

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

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

BORGHESE.

G. BELINZAGHI.

A. ALLIEVI.

A. PARIANI.

ROCCO FONTANA.

M. ARLOTTA.

E. NOSEDA.

GIANATTI GIO. VINCENZO, *testimonio.*

ZUGARO RAFFAELE, *testimonio.*

Il capo sezione al Ministero dei lavori pubblici
delegato alla stipulazione dei contratti

MARIANO FRIGERI.

Per copia conforme ad uso amministrativo:

Il capo sezione al Ministero dei lavori pubblici
delegato alla stipulazione dei contratti

MARIANO FRIGERI.

(È approvato.)

“ Art. 74. Quando il prodotto lordo annuale di una nuova linea o di un tronco di linea collegato colla rete, lungo non meno di 20 chilometri, raggiunga la somma di lire quindicimila (15,000) per chilometro di lunghezza virtuale, la linea o il tronco di linea sarà incorporato nella rete principale ed esercitata agli stessi patti e condizioni stabilite per questa, e cesseranno di avere effetto interamente le disposizioni degli articoli 70 e 73.

“ Il prodotto iniziale di centododici milioni di lire (112,000,000) verrà aumentato in ragione di lire quindicimila (15,000) per ogni chilometro di lunghezza virtuale di strada incorporata. ”

Baccarini. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Baccarini. Io desidererei qualche spiegazione specialmente sui tronchi delle linee di 2^a, di 3^a e di 4^a categoria.

Un tronco di linea è stato aperto all'esercizio prima del 1884; due tronchi della medesima linea saranno stati aperti dopo; dunque farà parte della rete soltanto il primo tronco, e gli altri due no.

Per esprimermi con un esempio pratico, prendo una linea, che deve essere interessante pure per l'onorevole presidente del Consiglio; voglio dire la linea Stradella-Broni-Mortara-Vercelli.

Di questa linea, se ricordo bene, i primi tronchi da Stradella-Broni a Cava-Manara, e non so se fino a Mortara, dovranno fare parte della rete, perchè aperti all'esercizio avanti il primo gennaio 1884; il tronco da Mortara a Vercelli deve essere stato aperto, se ben ricordo, dopo il 1° gennaio 1884; dunque dovrà essere esercitato a parte, finchè non renderà 15 mila lire di prodotto lordo.

Ora, mi pare abbastanza curioso questo modo di sminuzzare le linee, e farne esercitare cinque chilometri ad un modo, e cinque in un altro; così accadrà colla linea Aosta-Ivrea, che ho sentito nominare.

In questa linea il tronco Chivasso-Ivrea farà parte della rete, ed il tronco da Ivrea ad Aosta sarà esercitato separatamente. Ma accadrà di peggio in questo caso, poichè si troverà che il tronco Ivrea-Aosta probabilmente non renderà le 6000 lire a chilometro per lungo tempo; poichè si tratta di un tronco montano e sarà quindi difficile lo sviluppo del traffico. Invece il tronco Chivasso-Ivrea parmi che renda già 12 o 13 mila lire a chilometro: certo è che fa parte della rete, quantunque non raggiunga le 15 mila lire; ma certamente le supererà per l'influsso del tronco aggiunto.

Per conseguenza parrebbe che il tronco nuovo dovesse profittare dei prodotti che apporta al tronco inferiore. Invece il tronco vecchio crescerà d'importanza e quindi il numero dei treni potrà essere aumentato secondo i bisogni del traffico per l'influsso del tronco aggiunto. Viceversa sul nuovo tronco si dovrà stare al di sotto di due treni perchè da sè stesso non raggiungerà forse le 6000 lire a chilometro. A me parrebbe che l'equità volesse che almeno in questi casi la linea non si chiamasse più da Chivasso a Ivrea, ma da Chivasso ad Aosta e si dividesse il prodotto per il numero dei chilometri dell'intera linea.

L'altra cosa a cui ho accennato è questa. Sarà davvero curioso vedere della linea Stradella-Broni-Cava Manara-Mortara-Vercelli esercitare una piccola parte col contratto speciale e la rimanente no. Anche qui non so perchè non si debbano accumulare i prodotti dell'esercizio, e dividerli chilometricamente su tutta la linea.

Io voglio vedere come faranno a tagliare i treni a mezza strada; perchè non si tratta di linee di grande importanza commerciale, dove fino ad un dato punto c'è un grande sviluppo commerciale e si serve con dieci treni e per il resto si proporziona al traffico. Si può scommettere che due terzi del prodotto della linea saranno alimentati dalla grande velocità e dai viaggiatori; e in tal caso non sarà facile accordare quattro treni ad un tronco e due soli all'altro.

Non faccio ad ogni modo proposte, perchè sarebbe inutile.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Curioni.

Curioni, relatore. A me pare che all'affermazione fatta dall'onorevole Baccarini risponda già l'esempio del passato e del presente. Anche nel passato ed anche ora abbiamo delle nuove linee che in vari modi si uniscono e quasi s'intralciano con quelle dello Stato e che si esercitano con patti speciali, anche diversi dall'una all'altra, quali sono, per esempio, le linee appartenenti in tutto o in parte a Società private. E un tal fatto mi persuade che non possa portare alcuno inconveniente l'esercizio delle nuove linee a condizioni diverse da quelle per l'esercizio della rete principale.

Del resto, se c'è qualche linea secondaria la quale porti maggiore alimento alle linee principali, sarà interesse della Società di usare per essa cure speciali affinchè si faccia in modo che quest'alimento cresca sempre più, anche coll'aumentare il numero dei treni. Cosicchè, dal fatto di essere le linee nuove unite alla rete principale, possono, per alcune di esse, derivarne non spregevoli vantaggi.

Presidente. Se l'onorevole Baccarini non fa alcuna proposta, s'intende approvato l'articolo 74.

(È approvato.)

“ Art. 75. Le linee di 1^a categoria; secondo la legge del 29 luglio 1879, o i loro tronchi lunghi non meno di 20 chilometri, collegati con una linea in esercizio, che fossero aperti dopo il 1° gennaio 1884 verranno incorporati nella rete principale, qualunque sia il loro prodotto lordo, a cominciare dal 1° gennaio dell'anno successivo alla scadenza del secondo anno del loro esercizio.

“ Il prodotto iniziale di 112 milioni (112,000,000) di lire verrà aumentato del prodotto che la linea che viene incorporata avrà raggiunto nel secondo anno d'esercizio. ”

“ Art. 76. Dopo, che le linee di cui agli articoli 74 e 75 saranno incorporate nella rete principale ed il prodotto iniziale sarà per conseguenza

aumentato del loro prodotto lordo, il prelevamento del 10 per cento verrà fatto a termini dell'articolo 22 del contratto, per tutto il prodotto iniziale così aumentato; cesserà quindi di aver effetto la disposizione di cui all'articolo 73. »

“ Art. 77. Gli aumenti di prodotto lordo oltre il prodotto iniziale, delle linee o tronchi di linea incorporate nella rete principale, verranno ripartiti nel modo e nella misura stabiliti dagli articoli 22 e 23 del contratto. »

“ **CAP. VII. Nuove costruzioni.** — Art. 78. Ad ogni richiesta del Governo il concessionario avrà l'obbligo di assumere la costruzione di nuove linee o la continuazione di quelle già intraprese per conto dello Stato, alle condizioni e colle norme determinate negli articoli seguenti. »

(Sono approvati gli articoli 75, 76, 77 e 78 inclusive.)

“ Art. 79. Il Governo avrà facoltà di affidare al concessionario, in base ai progetti debitamente approvati, la costruzione di dette linee, sia a prezzo fatto, sia mediante rimborso delle spese, nelle quali saranno comprese quelle per gli studi, per la redazione dei progetti e per la direzione e sorveglianza dei lavori. »

Su questo articolo ha facoltà di parlare l'onorevole Baccarini.

Baccarini. Io sono agli ordini della Camera, ma dovrei parlare a lungo.

Presidente. Allora rimanderemo questa discussione a lunedì.

Presentazione di una relazione del deputato Zucconi.

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

Zucconi. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: Disposizioni sulla vendita dei beni demaniali incolti.

Presidente. Questa relazione sarà stampata e distribuita agli onorevoli deputati.

Annunzio di domande d'interrogazione.

Presidente. Furono presentate diverse domande d'interrogazione.

La prima è dell'onorevole Giuriati.

“ Il sottoscritto desidera d'interrogare l'onorevole ministro di agricoltura e commercio sulla prossima trasformazione del Bosco del Montello, e sui modi con cui egli intenda provvedere alla popolazione che ora vive del bosco medesimo. »

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

Un'altra domanda d'interrogazione è dell'onorevole Compans.

“ Il sottoscritto desidera di sapere dall'onorevole ministro dei lavori pubblici se le mine praticate nelle roccie del Sempione siano state eseguite per iniziativa del Governo italiano, o come conseguenza di un accordo internazionale per la attuazione di un nuovo valico ferroviario. »

Prego l'onorevole ministro dei lavori pubblici di voler dichiarare se e quando intenda di rispondere a questa interrogazione.

Genala, ministro dei lavori pubblici. Dirò nella prossima seduta se e quando potrò rispondere a questa interrogazione.

Presidente. L'onorevole Compans aveva fatto istanza, in principio di seduta, perchè piacesse all'onorevole presidente del Consiglio di dichiarare se, e quando, intendeva di rispondere alla sua interrogazione intorno ai dazi di entrata del bestiame in Francia.

Do quindi facoltà di parlare all'onorevole presidente del Consiglio.

Depretis, presidente del Consiglio. L'onorevole Compans comprenderà che la sua interrogazione concerne più specialmente i miei colleghi i ministri degli affari esteri e delle finanze, piuttosto che il presidente del Consiglio dei ministri.

Di più essa verte su di un argomento che è presentemente in discussione in un Parlamento estero. Perciò io pregherei l'onorevole Compans di voler sospendere per il momento la sua interrogazione, affinché io possa concertarmi coi ministri degli affari esteri e delle finanze, e avere spiegazioni su ciò che il Governo francese ha fatto e su ciò che intende di fare; e poi accetterò la sua interrogazione e gli darò le spiegazioni che desidera.

Presidente. Ha inteso onorevole Compans?

L'onorevole presidente del Consiglio, per le considerazioni che ha svolte, propone che si sospenda per ora lo svolgimento della sua interrogazione, e si stabilisca poi il giorno in cui dovrà essere discussa.

Compans. In circostanze normali io troverei giustissima la proposta dell'onorevole presidente del Consiglio, ma nella condizione speciale in cui ci troviamo non mi soddisfa punto.

Difatti noi ci troviamo di fronte a un disegno di legge che sta per essere discusso dal Parla-

mento francese. Questa è appunto la ragione per la quale l'onorevole presidente del Consiglio trova meno opportuna la mia interrogazione. Ma io mi permetterei di fargli osservare come una simile interrogazione sia stata già svolta per ben tre volte dal nostro egregio collega l'onorevole Tegas, e come l'onorevole ministro del commercio abbia il 30 maggio 1884 formalmente dichiarato, che sarebbe venuto, qualora occorresse, anche ogni giorno alla Camera per informarla sull'andamento e sull'esito delle trattative che si erano iniziate col Governo francese.

Ricordo poi (l'ho accennato in principio di seduta e lo ripeto ora) come nella circostanza solenne dell'inaugurazione della mostra zootecnica a Torino, l'onorevole ministro Grimaldi dichiarava ufficialmente che " il vostro Governo non è impreparato, nè rassegnato. Esso saprà percorrere risolutamente la via che è tracciata dai nostri interessi. Anche in Italia il Governo veglia sui destini dell'agricoltura ed è fermamente risoluto di nulla risparmiare, di tutto affrontare per secondare gli sforzi nella difficile lotta che sostiene. "

Ora, quando il Governo parla in modo così reciso, mi pare, che le considerazioni del presidente del Consiglio, cioè che riguardi diplomatici impediscono... (*Rumori*)

Presidente. Onorevole Compans, non entri maggiormente in queste considerazioni. Ella deve dichiarare se acconsente o no alla proposta di dilazione del presidente del Consiglio. Se non acconsente consulterò la Camera, ma la prego di non entrare nel merito, perchè, prescindendo anche da considerazioni di altro ordine, non potrebbe la sua interrogazione essere svolta a causa della malattia degli onorevoli ministri a cui è diretta.

Compans. Scusi, se si trattasse di un'interrogazione di poco momento che riflettesse soltanto l'onorevole ministro di agricoltura e commercio, ragioni di convenienza mi avrebbero impedito di insistere, ma io ho ravvisato negli impegni presi dal ministro del commercio un'azione collettiva di tutto il Gabinetto, e perciò mi era rivolto specialmente all'onorevole presidente del Consiglio.

Non credo poi che costituisca una mancanza dei doveri riguardi verso una nazione vicina, il sollevare questioni che sono dominio del pubblico, segnalate dai dispacci, trattate dalla stampa, o che a ragione preoccupano vivamente tanta parte del paese.

Presidente. Ed io torno a ripeterle che mi pare l'onorevole presidente del Consiglio abbia già dichiarato di aver bisogno di prendere accordi col suo collega il ministro di agricoltura e commercio,

prima di accettare lo svolgimento della sua interrogazione.

Del resto, se Ella acconsente, bene; se no, me lo dica e consulterò la Camera in proposito.

Compans. Nelle presenti condizioni parlamentari è una vera formalità l'acconsentire o no. A me premeva di sollevare la questione; e, poichè l'onorevole presidente del Consiglio non crede di poter rispondere, io debbo sottomettermi alla ragione del numero.

Luzzatti. Chiedo di parlare.

Presidente. Su che, onorevole Luzzatti? Ella non può parlare: perchè ora si tratta semplicemente di una interrogazione diretta dall'onorevole Compans al presidente del Consiglio.

Luzzatti. Vorrei esprimere la mia opinione sul tempo in cui si dovrà mettere nell'ordine del giorno questa interrogazione.

Presidente. Le riserverò di parlare su questo argomento.

Vi è un'altra interrogazione; che è quella dell'onorevole De Riseis.

" Il sottoscritto chiede di interrogare l'onorevole ministro dell'interno sui danni cagionati dalle intemperie in Montorio al Vomano e in Castiglione Casauria. "

L'onorevole ministro dell'interno ha facoltà di parlare.

Depretis, ministro dell'interno. Io potrei rispondere due parole anche adesso; anzi, senza aspettare che sia svolta questa interrogazione, dirò all'onorevole De Riseis che mi sono note le disgrazie avvenute per frane a Montorio al Vomano ed a Castiglione a Casauria nella provincia di Teramo. Il Governo ha già dato le disposizioni necessarie perchè si usino a quei disgraziati comuni tutti i riguardi e si prendano in loro favore tutti i provvedimenti che furono usati in casi simili, sia mandando soccorsi alle popolazioni povere danneggiate, sia provvedendo al concorso del Governo in quella giusta misura che le circostanze esigono per riparare ai guasti cagionati. Per Castel Frentano è stato necessario stanziare una somma piuttosto considerevole in ragione dei danni che vi avvennero: qui, dalle notizie che ho, il caso non è tanto grave; ma, ad ogni modo, saranno applicati gli stessi criteri a vantaggio delle popolazioni di quei due comuni pei quali giustamente s'interessa l'onorevole De Riseis.

De Riseis. Chiedo di parlare.

Presidente. Parli pure.

De Riseis. Le spiegazioni datemi dall'onorevole

presidente del Consiglio mi dispensano dallo svolgere la mia interrogazione.

Io era sicuro (ne ho avuto già molte prove nei recenti disastri che hanno colpito altre regioni d'Italia) della sollecitudine del Governo nel venire in soccorso di quelle popolazioni duramente provate dalla sventura.

Tengo però a dichiarare che da informazioni che mi sono pervenute privatamente apprendo che i danni verificatisi nei due comuni sono abbastanza rilevanti.

Ed in fatti a Montorio al Vomano, rovinando il fabbricato della fontana detta dei cappuccini, rimasero seppelliti sotto le macerie quattro persone, delle quali una soltanto fu estratta viva, ma gravemente ferita.

Per Castiglione a Casauria se non si ebbero a deplorare vittime, pure il disastro ebbe proporzioni considerevoli, e gravi furono i danni che ne derivarono. Nella contrada Tremonti, a causa di una frana, molte case venivano abbattute ed un centinaio di persone si trova ora senza tetto.

È vero che la pietà di quei cittadini e delle solerti amministrazioni procura ogni mezzo per lenire tanta iattura, ma la carità privata non può essere adeguata al bisogno; sarà quindi indispensabile il sollecito e largo soccorso che l'onorevole Depretis mi promette.

Ognuno comprenderà quanto sia deplorabile lo Stato di quella povera gente, avuto riguardo alla inclemenza della stagione ed alle condizioni tristissime nelle quali si trovano le popolazioni rurali.

Ringrazio, però, l'onorevole presidente del Consiglio per le spiegazioni datemi; e vivo fiducioso che le sue promesse saranno sollecitamente attuate.

Presidente. Onorevole Luzzatti, Ella aveva chiesto di parlare.

Luzzatti. Volevo rivolgere una preghiera all'onorevole Compans. Egli non può dubitare che la preoccupazione che lo muove a far la sua interrogazione, non sia partecipata anche da me, che più volte ho sollevato in questa Camera la questione dei danni che all'agricoltura italiana potrebbero derivare da un acerbimento dei diritti doganali in Francia nel traffico del nostro bestiame. Ma a me pare, per lo stesso affetto, che egli porta agli interessi dell'agricoltura nazionale, che non vi sia quell'urgenza che egli ravvisa nel muovere quell'interpellanza, e che allo stato della questione, dopo che fu pubblicata la relazione della Giunta parlamentare francese su questa materia, vi siano tutte le ragioni perchè più di quell'argomento non si parli.

Non so se la mia preghiera verrà accolta dall'onorevole Compans.

Presidente. Onorevole Luzzatti, la sua preghiera è già stata accolta, poichè è stato già ammesso che quest'interrogazione deve essere deferita.

L'onorevole Compans ha facoltà di parlare.

Compans. Io debbo una risposta all'onorevole Luzzatti, per mostrare che non ho leggermente portata qui la questione.

A me era noto come la Commissione parlamentare francese, per mezzo del suo relatore Raoul Duval, avesse conchiuso, con una maggioranza di sei voti contro cinque, che si dovesse respingere la nuova tassa proposta dal Governo; ma stamane da un dispaccio giunto da Parigi alle ore 5 e 5 minuti di ieri sera, ed inserito sui giornali siamo informati che il Consiglio dei ministri ha deciso di sostenere ad oltranza l'aumento daziario sul bestiame, nonostante le conclusioni contrarie della Commissione parlamentare... (*Rumori*)

Presidente. Ma, onorevole Compans, come vuol portare innanzi al Parlamento cose che non sono ufficiali? Ella comprende bene che sarebbe un mancare a tutti i riguardi che si debbono i Governi reciprocamente. Ogni decisione di Governi esteri non potrebbe qui formare oggetto di discussione.

Compans. Onorevole presidente, io credo che avevo il dovere di dare questa spiegazione all'onorevole Luzzatti il quale, mentre ammetteva la gravità della questione e l'importanza del danno che dall'aumento avrebbe risentito la nostra produzione, appoggiandosi per altro alle conclusioni contrarie della Commissione, desumeva in pari tempo da questo fatto la speranza di veder così allontanato il pericolo che ci sovrastava. Ma i nuovi incidenti, ai quali io accennavo, e ch'egli forse ignorava, mantengono invariata e giustificata l'opportunità della mia interrogazione.

Presidente. Ma scusi, l'onorevole Luzzatti non ha fatto che considerazioni generali. Non possiamo discutere intorno a dati che appartengono ad altri Parlamenti.

Del resto è già stato deciso che la sua interrogazione rimanga sospesa.

Discussione sull'ordine del giorno.

Fortis. Chiedo di parlare.

Presidente. L'onorevole Fortis ha facoltà di parlare.

Fortis. Io desidererei sapere se lo svolgimento delle interrogazioni accettate dal Governo, intorno

al progetto d'un canale d'irrigazione nell'Emilia, avrà luogo prima della discussione sulla mozione presentata dall'onorevole Lucca o dopo la medesima. Siccome la discussione della interpellanza potrebbe durare parecchi giorni, è evidente che noi interroganti abbiamo interesse a sapere se le nostre interrogazioni si svolgeranno in principio od in fine.

Presidente. La Camera rammenti che ha deliberato di consacrare una seduta straordinaria, domani per la discussione di una risoluzione, che fu presentata dall'onorevole Lucca, ed altri interpellanti, intorno alla questione agraria.

L'onorevole presidente del Consiglio dichiarò, qualche giorno fa, che lo svolgimento delle interrogazioni, l'una presentata dall'onorevole Fortis ed altri, una seconda dall'onorevole Ruspoli, ed una terza dall'onorevole Brunialti, potesse farsi: o in principio o in mezzo, o in fine della seduta destinata alla questione agraria.

L'onorevole Fortis chiede ora al Governo di voler stabilire se questo svolgimento debba aver luogo in principio od in fine.

Ha facoltà di parlare l'onorevole presidente del Consiglio.

Depretis, presidente del Consiglio. Il Governo è affatto indifferente, che lo svolgimento della interpellanza dell'onorevole Fortis che riguarda i canali di irrigazione avvenga in principio, in mezzo o sulla fine della discussione intorno alla crisi agraria.

Fortis. E allora io domando all'onorevole presidente quando darà facoltà di parlare agli interroganti.

Presidente. Per semplificare io direi in principio, se nessuno però vi si opponga.

Fortis. Per me è indifferente.

Trompeo. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Trompeo. (*Presidente della Commissione per le petizioni*) Farò una semplice osservazione sull'ordine del giorno di domani.

Sono state indirizzate alla Camera numerose petizioni, riguardanti la crisi agraria; la Giunta delle petizioni, come era suo dovere, le ha esaminate tutte ed è pronta a riferire sulle medesime. Pare quindi alla Giunta che sarebbe opportuno riferire intorno a queste petizioni domani, prima che cominci la discussione della mozione dell'onorevole Lucca, poichè queste petizioni farebbero sempre meglio conoscere le opinioni del paese intorno al vitale problema dell'agricoltura.

Presidente. Se la Giunta delle petizioni riferisce

sulle petizioni, ciò potrebbe dar luogo ad un'altra discussione.

Del resto, la Giunta ha un elenco stampato delle petizioni su cui intende di riferire?

Trompeo. (*Presidente della Commissione per le petizioni*) L'elenco delle petizioni cui ho accennato fu distribuito: se le conclusioni della Giunta potranno dar luogo a discussione, io non lo so, ma a me parrebbe conveniente che la Giunta per le petizioni, la quale ha diligentemente esaminato questa questione, potesse esprimere alla Camera il suo parere su questo grave argomento; diversamente essa avrebbe fatto un lavoro inutile.

Depretis, presidente del Consiglio. Chiedo di parlare.

Presidente. L'onorevole presidente del Consiglio ha facoltà di parlare.

Depretis, presidente del Consiglio. Mi pare che anche per le petizioni cui ha accennato l'onorevole Trompeo si dovrebbe seguire la pratica ordinaria che la Camera suol osservare per le petizioni. Quando una o più petizioni si riferiscono ad un disegno di legge, si discute la legge, e, prima di venire ad una risoluzione, la Commissione per le petizioni, o, se si tratta di una legge, la Commissione che riferisce sulla legge, riferisce anche sulle petizioni.

Non credo dunque che si possa riferire sulle petizioni prima che sia incominciata la discussione della mozione presentata sulle interpellanze relative alla crisi agraria, perchè in caso diverso, se si dovesse poi discutere sulle conclusioni della Giunta per le petizioni, si verrebbe a duplicare ed anche a pregiudicare la discussione sulla mozione presentata dagli interpellanti. Perciò io proporrei che la Commissione per le petizioni avesse facoltà di riferire su quelle, che le furono presentate e che riguardano la crisi agraria, quando sia esaurita la discussione della mozione dell'onorevole Lucca. (*Sì! sì!*)

Lucca. Chiedo di parlare.

Presidente. L'onorevole Lucca ha facoltà di parlare.

Lucca. Ricordando che da domenica scorsa si è rimandata a domani la discussione della mia mozione, credo di non essere indiscreto domandando una spiegazione; se cioè sia possibile che lo svolgimento delle interpellanze accennate dall'onorevole Fortis mandi per avventura tant'oltre la discussione che, senza volerlo, si differisca ad una altra domenica la discussione che già avevamo dichiarato doversi incominciare domani.

Codronchi. Chiedo di parlare.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Codronchi.

Codronchi. A me pare che, stante la preoccupazione degli animi per le interpellanze sulla questione agraria, sia nell'interesse delle nostre interrogazioni di non svolgerle subito, ma in fine di quella discussione. Così tutti coloro che sono iscritti per parlare sulla questione agraria, ci saranno grati del riguardo usato ad essi.

Un'altra ragione che persuade della bontà della mia proposta è questa: che lo svolgimento delle nostre interrogazioni in fine della discussione agraria, servirà in parte come conclusione della discussione medesima. Per queste considerazioni io insisterei perchè, invece che al principio della seduta di domani, le nostre interrogazioni si svolgessero dopo esaurite le interpellanze sulla mozione Lucca.

Presidente. Ma prima o dopo di venire ai voti?

Codronchi. Sì, sì, prima di venire ai voti: subito dopo le interpellanze agrarie.

Fortis. Chiedo di parlare.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Fortis.

Fortis. Quando si parlò l'altra volta di questo, io espressi il parere, sostenuto ora dall'onorevole Codronchi, che si svolgessero le nostre interrogazioni dopo della discussione agraria, come corollario di essa. Oggi la questione mi pareva risolta dall'onorevole presidente, il quale...

Presidente. Io ho espresso un semplice avviso.

Fortis. ...ha detto che dovessero svolgersi le nostre interrogazioni prima della discussione agraria. Io del resto non mi oppongo; ma vorrei solo sapere in modo preciso il giorno dello svolgimento.

Presidente. Io dissi "in principio" secondo che mi pareva. Ma se così non si vuole, io non ho nulla da dire.

È certo però che quando la discussione agraria sarà chiusa, diverrà molto difficile che la Camera non voglia subito passare ai voti, e dar luogo invece allo svolgimento di queste interrogazioni.

Così pure, dovrebbe stabilirsi che la Commissione riferisca intorno alle petizioni relative all'agricoltura prima che si venga ai voti, leggendo semplicemente la relazione. (*Movimenti*) Onorevole Codronchi, insiste Ella nella sua proposta?

Codronchi. Insisto.

Presidente. Ed Ella, onorevole Fortis, fa pure una proposta?

Fortis. Onorevole presidente, io ho già detto che, per me, è indifferente; ad ogni modo mi parrebbe oggi mai più opportuno che queste interrogazioni si svolgessero in principio.

Nicotera. Chiedo di parlare.

Presidente. Ha facoltà di parlare.

Nicotera. Se non ho udito male, a me sembra che l'egregio nostro presidente abbia dichiarato che resta inteso, che noi udremo solamente la lettura della relazione della Giunta sulle petizioni, ma che non si potrà aprire una discussione su quella relazione.

Ora, io prego l'onorevole nostro presidente di riflettere che verrebbe gravemente vulnerato il diritto di petizione. Questo diritto veramente è esercitato in un modo, che non voglio definire ora. Ma se noi dichiariamo di non discutere sulla relazione della Commissione, io prego l'onorevole presidente di riflettere quali conseguenze potrebbero sorgere.

Presidente. Ma, onorevole Nicotera, ammesso il principio, devono venirne le conseguenze. Se si ammette che la relazione delle petizioni si legga dopo la mozione dell'onorevole Lucca, e quando la discussione sia chiusa, evidentemente non si potrà fare più una discussione; altrimenti bisognerebbe ammettere che, chiusa una discussione, se ne potesse aprire un'altra.

Nicotera. Veda, onorevole presidente; mi sembra che si possa conciliare una cosa e l'altra seguendo (come mi pare abbia detto molto giustamente il presidente del Consiglio), la norma solita che si tiene quando si discute un disegno di legge; cioè quando non vi sono più oratori iscritti, prima che si chiuda la discussione generale, la Commissione riferisce sulle petizioni.

Presidente. Ma, onorevole Nicotera, sono 43 gli oratori iscritti, ed otto gli ordini del giorno presentati; crede Ella che la Camera possa prolungare tanto la discussione?

Nicotera. Comprendo esattamente le osservazioni dell'egregio nostro presidente, e le trovo giustissime, quindi allora la cosa potrebbe conciliarsi in uno di questi due modi: o sentiamo la relazione della Commissione su quelle petizioni che hanno assolutamente attinenza colle mozioni presentate, ed allora la discussione si farà su queste e sulla relazione della Commissione delle petizioni, oppure facciamo in modo che prima la Camera deliberi sulle risoluzioni presentate, e dopo si discutano le petizioni, tanto più che ormai lo sappiamo tutti quale potrà essere la formula presentata dalla Commissione delle petizioni.

Sono deputato da tanti anni, e non ricordo mai che la Camera abbia preso una deliberazione formale sulle petizioni; per cui la formula più favorevole è sempre il rinvio al Ministero.

Quindi, trattandosi di una semplice relazione, credo che convenga lasciarla leggere al principio della discussione.

Presidente. Onorevole presidente della Giunta per le petizioni, crede che la relazione sarà breve?

Trompeo. (*Presidente della Giunta per le petizioni*) Non è molto lunga. Il relatore ha messo tutto il suo zelo per istudiare questo argomento; ma posso dichiarare alla Camera che non la intratterà lungamente.

Zucconi, *relatore della Giunta per le petizioni.* Posso dichiarare alla Camera che, per la lettura della relazione sulle petizioni relative all'agricoltura, basteranno circa 30 minuti. (*Oh! oh!*)

Presidente. Prendano i loro posti, onorevoli colleghi. Onorevole Nicotera, faccia una proposta formale.

Nicotera. Io propongo che la Camera ascolti, prima di incominciare la discussione agraria, la relazione sulle petizioni riguardanti tale questione.

Presidente. Dunque metterò a partito questa proposta: che domani cioè prima di incominciare la discussione sulla risoluzione proposta dall'onorevole Lucca, la Commissione per le petizioni abbia facoltà di riferire intorno a tutte quelle che hanno attinenza alla questione agraria.

Pongo a partito questa proposta.

(*È approvata.*)

Ora, per le interrogazioni degli onorevoli Codronchi e Fortis...

Codronchi. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Codronchi. Io ripeto la proposta che le nostre interrogazioni sul Canale Emiliano vengano svolte dopo che gli iscritti nella discussione delle interpellanze sulla questione agraria abbiano parlato.

Presidente. Dopo chiusa la discussione generale vorrà dire; perchè gli iscritti sono 43, e non so se la Camera vorrà udirli tutti.

Fortis. Chiedo di parlare.

Presidente. Onorevole Fortis, ha facoltà di parlare.

Fortis. Si tratta di interrogazioni, che dovranno essere brevi e succinte.

Presidente. Come dovrebbero sempre essere le interrogazioni... (*Si ride*)

Fortis. Per conseguenza mi parrebbe sotto questo rapporto ingiustificabile la proposta dell'onorevole Codronchi.

Siccome poi il Governo per bocca dell'onorevole Depretis ha dichiarato di essere perfettamente indifferente che queste interrogazioni si svolgano

nel corso della discussione, io mi riservo per ora piena libertà di azione.

Presidente. Dunque l'onorevole Codronchi propone che lo svolgimento di queste interrogazioni sia fatto appena la Camera abbia deciso di chiudere la discussione sulla risoluzione dell'onorevole Lucca, e prima di venire ad un voto.

Pongo a partito questa proposta.

(*Dopo prova e controprova la proposta dell'onorevole Codronchi non è approvata.*)

Fortis. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà

Fortis. Dopo l'avvenuta votazione io proporrei che le interrogazioni relative al Canale Emiliano fossero svolte domani in principio di seduta.

Presidente. Come la Camera ha udito, l'onorevole Fortis propone che domani, in principio di seduta, e prima ancora che riferisca la Commissione sulle petizioni, si proceda allo svolgimento delle interrogazioni dell'onorevole Codronchi, quella dell'onorevole Fortis stesso e quella dell'onorevole Meardi.

Pongo a partito questa proposta.

(*È approvata.*)

Ora io propongo che domani la Camera tenga seduta al tocco.

(*La Camera approva.*)

La seduta è levata alle ore 6,55.

Ordine del giorno per la tornata di domani.

1° Svolgimento di una interrogazione del deputato Costa al ministro di grazia e giustizia.

2° Svolgimenti di interrogazioni dei deputati Fortis e altri, Ruspoli e altri, Meardi e altri, al ministro di agricoltura e commercio.

3° Relazione di petizioni concernenti la questione agraria.

4° Discussione di una risoluzione proposta del deputato Lucca e da altri, relativamente alla questione agraria.

PROF. AVV. LUIGI RAVANI

Capo dell'ufficio di revisione.

