

CCCCXVI.

## TORNATA DI LUNEDÌ 2 MARZO 1885

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE BIANCHERI.

**SOMMARIO.** *Il deputato Levi chiede che sia dichiarata urgente la petizione registrata col n. 3572. — Osservazione sull'ordine dei lavori parlamentari del deputato Parenzo — Risposta del ministro dei lavori pubblici. — Seguito della discussione del disegno di legge relativo all'esercizio delle strade ferrate — Sull'articolo 19 del contratto con la rete Sicula parlano il deputato Baccarini, il relatore Curioni, il ministro dei lavori pubblici — Osservazioni del deputato Baccarini all'articolo 20 e risposta del ministro dei lavori pubblici — All'articolo 44 il deputato Romeo svolge un ordine del giorno e fa alcune raccomandazioni il deputato Bonajuto — Risposta del ministro dei lavori pubblici — All'allegato A propone un emendamento il deputato Cavalletto — Sull'articolo 69 parlano il deputato Baccarini, il relatore Curioni, il ministro dei lavori pubblici ed il deputato Crispi. — Il presidente comunica due domande di interrogazione una del deputato Dotto De' Dauli, l'altra del deputato Sani Severino. — Il deputato Brunialti presenta la relazione sul disegno di legge per un trattato di commercio fra l'Italia ed il Siam.*

La seduta incomincia alle ore 2,25 pomeridiane.  
**Di San Giuseppe**, segretario, legge il processo verbale della tornata di sabato, che è approvato; indi legge il seguente sunto di una

**Petizione.**

3572. La deputazione provinciale di Reggio Emilia chiede che la linea ferroviaria Modena-Lucca percorra le Valli del Serchio e della Secchia con diramazione per Reggio Emilia.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare sul sunto di detta petizione l'onorevole Levi.

**Levi.** Pregherei la Camera di dichiarare d'urgenza la petizione numero 3572 della deputazione provinciale di Reggio Emilia, e di inviarla alla Commissione che esamina il disegno di legge sulle convenzioni ferroviarie.

*(È dichiarata d'urgenza.)*

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

**Congedi.**

**Presidente.** Hanno chiesto congedo per motivi di famiglia, gli onorevoli: Broccoli, di giorni 3; Oliva, di 15; Righi, di 8. Per motivi di salute, l'onorevole Luchini Odoardo, di giorni 4.

*(Sono conceduti.)*

**Osservazioni del deputato Parenzo sull'ordine del giorno.**

**Parenzo.** Chiedo di parlare sull'ordine del giorno.

**Presidente.** L'onorevole Parenzo ha facoltà di parlare.

**Parenzo.** Nella passata Legislatura fu presentato un disegno di legge sul servizio telegrafico; e la Commissione nominata all'uopo vi lavorò attorno lungamente, e compilò la relazione, che fu presentata alla Camera.

Venuta la nuova Legislatura, il Ministero, facendo buon viso alle modificazioni proposte dalla

Commissione, ripresentava quel disegno di legge con le modificazioni stesse; ma quel disegno di legge passò da un Ministero all'altro, per andare a finire non so se nel gabinetto del Ministero dell'interno o negli archivi: il fatto è che non fu nè stampato nè distribuito.

Circa un anno fa io mi permettevo di chiederne conto, non al Ministero, ma all'onorevole nostro presidente: e l'onorevole Biancheri mi dichiarò che, essendo a quel posto da pochi giorni, egli nulla sapeva sul proposito, ma che avrebbe fatto le pratiche necessarie per ispingere il Ministero o ad affrettare la stampa di quel disegno di legge, o a ritirarlo per mezzo di un decreto reale.

Fino ad ora però non è stato nè stampato, nè distribuito.

Io mi permetto di chiedere conto di ciò, tanto più che i danni derivanti dal servizio telegrafico, specialmente per ciò che riguarda il lato politico, da qualche tempo in qua si sono fatti più frequenti.

Inoltre l'importanza di quel disegno di legge si fa tanto più manifesta in quanto che esso regolava anche le nuove scoperte della scienza applicate alle corrispondenze telegrafiche, le quali ora nella nostra legislazione non sono regolate da alcuna norma e sono in completa balia del potere esecutivo e forse anche dei privati e delle compagnie, che di questi servizi si occupano per semplice speculazione.

Quindi a me pare urgente che quel disegno di legge riprenda innanzi alla Camera quel corso regolare, che fu interrotto non so perchè, contro ogni nostra disposizione regolamentare, e mi si permetta di aggiungere ancora, contro ogni convenienza parlamentare.

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

**Genala, ministro dei lavori pubblici.** Come ebbi campo di rispondere già altra volta all'onorevole Parenzo sullo stesso argomento, la convenienza parlamentare che giustifica il lamentato indugio sta appunto in questo, che il disegno di legge, di cui ha fatto cenno, l'onorevole Parenzo fu presentato dal precedente ministro dei lavori pubblici, e frattanto si sono succeduti in ufficio vari ministri guardasigilli: ora quel disegno di legge deve esser messo in armonia col nuovo Codice; di qui la necessità di apportarvi alcune variazioni.

Questa fu la ragione per la quale il guardasigilli precedente a quello che ora ha l'onore di sedere nei Consigli della Corona credette conveniente di prenderlo in esame per vedere se po-

teva lasciarlo tal quale, ovvero modificarlo in qualche parte.

L'onorevole Ferracciù avendo cessato di far parte del gabinetto è stato sostituito dall'onorevole Pessina; ed io posso affermare all'onorevole Parenzo, che sarà mia cura di far sì che in breve tempo possa questo disegno di legge, con le modificazioni che sono richieste, essere presentato alla Commissione, la quale sarà in grado di portare su di esso il suo esame.

**Presidente.** È soddisfatto l'onorevole Parenzo?

**Parenzo.** Prenderò atto delle promesse dell'onorevole ministro, per non far perdere tempo alla Camera; non senza permettermi di osservare che quel disegno di legge era già stato studiato in rapporto al nuovo Codice di commercio; ed io posso saperne qualche cosa, perchè sono stato modestissimo relatore della Commissione, che fu incaricata la prima volta di esaminarlo. Ora la via scelta di far fare questo giro al disegno di legge, di richiamarlo cioè al gabinetto del ministro, invece di farlo stampare e distribuire ai deputati, non è certo la migliore per introdurvi delle modificazioni. Se fosse stata già nominata la Commissione, queste modificazioni potevano essere ad essa comunicate; ma questa Commissione non vi è, per la ragione che quel disegno di legge fu presentato soltanto *pro forma*, e gli Uffici non han potuto ancora prenderlo in esame.

Si dice che la ragione dell'indugio è dipesa dal fatto che diversi ministri si sono succeduti al potere nel frattempo. Ma la questione era già matura; e poichè chi presiedeva il Consiglio dei ministri era lo stesso ministro dell'interno che aveva fatto parte dei precedenti gabinetti, pareva che tutte queste modificazioni non dovessero farsi.

Comunque sia prendo atto delle promesse del ministro, dei lavori pubblici sperando che questa volta siano più efficaci di quelle fatte l'anno scorso.

**Presidente.** L'incidente è esaurito.

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

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

La Camera avendo intrapreso la discussione del 3° paragrafo dell'articolo 1° del disegno di legge concernente la rete Sicula ed esaminati i tre primi articoli del contratto relativo a questa rete, pro-

cederemo ora nell'esame del contratto stesso e del capitolato, seguendo il sistema fin qui adottato.

L'articolo 4 è eguale all'articolo 4 della rete Mediterranea, meno una differenza nella somma, che in quest'articolo è di 15 milioni.

Gli articoli 5, 6 e 7 sono eguali agli articoli 5, 6 e 7 della rete Mediterranea.

Gli articoli seguenti sono diversi e ne do lettura :

“ Art. 8. La Società riceverà in consegna il personale assegnato al servizio della rete Sicula ed avrà verso il medesimo gli obblighi di cui all'articolo 98 del capitolato. ”

“ Art. 9. Per regolare i patti del servizio cumulativo fra la rete Sicula e le reti continentali si nomineranno, in caso di disaccordo fra le parti, Commissioni arbitralmente composte di tre rappresentanti del Governo e di tre delegati per ognuna delle Società interessate. ”

“ Art. 10. Lo Stato vende alla Società il materiale rotabile, il materiale d'esercizio e gli approvvigionamenti tanto esistenti quanto in corso di costruzione o di fornitura all'incominciamento del contratto.

“ Gli approvvigionamenti dovranno corrispondere in valore a non meno di un milione e cinquecentomila (1,500,000) lire.

“ La stima e la consegna verranno fatte secondo le disposizioni dell'annesso capitolato.

“ Fra gli approvvigionamenti che lo Stato vende alla Società, non sono compresi i materiali metallici per l'armamento, i quali saranno invece devoluti ai fondi di riserva od alla Cassa per gli aumenti patrimoniali. ”

“ Art. 11. Per l'acquisto del materiale rotabile e d'esercizio e degli approvvigionamenti, di cui all'articolo precedente, la Società pagherà una somma complessiva non minore di quindici milioni (15,000,000) di lire.

“ Ove la stima ne portasse il prezzo complessivo a minore somma, la differenza rimarrà nelle Casse dello Stato a titolo di cauzione, senza pagare alla Società compenso maggiore di quello risultante all'articolo 20.

“ Ove invece la stima portasse una somma maggiore di quella totale anzidetta di quindici milioni di lire, la Società dovrà pagare la differenza in più a saldo del prezzo risultante dalla stima.

“ La Società per altro non riceverà compenso maggiore di quello stabilito all'articolo 20, se non in proporzione della sola parte di differenza in più derivante dal valore del materiale rotabile e di esercizio. Tale proporzione sarà commisura-

rata in rapporto al compenso annuo di lire ottocentosessantottomila seicentocinquanta (868,650), di cui all'articolo 20, per un totale di quindici milioni (15,000,000) di lire. ”

L'articolo 12 è uguale all'articolo 12 della rete Mediterranea.

L'articolo 13 è uguale all'articolo 14 della rete Mediterranea ; l'articolo 14 è uguale all'articolo 15 della rete Mediterranea e all'articolo 18 dell'Adriatica.

L'articolo 15 è diverso, quindi ne do lettura :

“ Art. 15. Le tariffe e le condizioni dei trasporti dei viaggiatori e delle merci a grande e a piccola velocità sono contenute negli allegati *D* ed *E*.

“ Le tariffe dell'allegato *D* non potranno essere aumentate se non per legge, e quelle dell'allegato *E* se non per decreto reale.

“ Ogni variazione, tanto delle tariffe al di sotto di quelle stabilite negli allegati suddetti, quanto delle condizioni generali dei trasporti, dovrà essere autorizzata dal Governo e notificata in tempo debito al pubblico.

“ Sulla base delle tariffe di cui agli allegati *D* ed *E* sarà obbligo del concessionario, a misura che se ne presenta l'opportunità, di sottoporre all'approvazione del Governo quelle altre tariffe speciali e locali, che meglio valgano a sviluppare il traffico.

“ Sulle basi poi delle tariffe di cui ai suddetti allegati, il Governo avrà sempre facoltà di ordinare alla Società di introdurre miglioramenti nei servizi cumulativi esistenti o di istituirne dei nuovi, tanto con amministrazioni ferroviarie, quanto con Società di navigazione, specialmente per quanto riguarda il servizio cumulativo tra la rete Sicula e le reti continentali attraverso lo stretto di Messina.

“ Il Governo potrà ordinare alla Società ribassi di tariffa nei casi ed alle condizioni stabilite nel capitolato.

“ Qualora lo Stato aumentasse le vigenti imposte speciali sui trasporti per ferrovia o ne aggiungesse di nuove, in modo da oltrepassare la gravozza di quelle vigenti, la Società verrà compensata del danno che gliene fosse effettivamente derivato. ”

A questo articolo 15 bisogna sostituire l'articolo 16, approvato per la rete Mediterranea con modificazioni e corrispondente all'articolo 19 della rete Adriatica. Però è da osservare che il quarto capoverso di questo articolo è proprio esclusivamente di questa rete Sicula.

Non sorgendo obiezioni su questo capoverso, passeremo agli articoli successivi.

Articolo 16, uguale all'articolo 19 della rete Mediterranea o al 22 dell'Adriatica.

Articolo 17, uguale al 20 della Mediterranea ed al 23 della Adriatica.

L'articolo 18 è uguale al 21 della Mediterranea e al 24 dell'Adriatica; meno che, in fine dell'ultimo capoverso, deve citarsi invece dell'articolo 67 un altro articolo.

Dell'articolo 19 do lettura perchè è diverso:

Art. 19. I prodotti lordi annuali diretti e indiretti della rete principale, composta delle strade ferrate in esercizio il 1° gennaio 1884, verranno ripartiti, fino alla somma che costituisce il prodotto iniziale, nella misura:

del quindici (15) per cento per i fondi di riserva e per corrispettivo dell'uso del materiale rotabile e d'esercizio;

dell'ottantadue (82) per cento alla Società esercente come corrispettivo delle sue spese di esercizio;

del tre (3) per cento allo Stato.

“ Il prodotto iniziale della rete principale è convenuto nella somma di lire otto milioni cinquecentomila (8,500,000). Esso verrà aumentato del prodotto iniziale delle nuove strade che saranno man mano incorporate nella rete principale a termini dell'articolo 70 del capitolato.

“ Gli aumenti di prodotto fino alla somma di sei milioni e cinquecentomila lire (6,500,000) oltre il prodotto iniziale saranno ripartiti nella misura:

del ventidue (22) per cento ai fondi di riserva e alla Cassa per gli aumenti patrimoniali;

del settantadue (72) per cento alla Società, come corrispettivo delle sue spese d'esercizio per gli aumenti di prodotto;

del sei (6) per cento allo Stato.

“ Gli ulteriori aumenti di prodotto oltre i sei milioni e cinquecentomila lire (6,500,000), di cui sopra, saranno ripartiti nella misura:

del ventidue (22) per cento ai fondi di riserva e alla Cassa per gli aumenti patrimoniali;

del sessantadue (62) per cento alla Società;

del sei (6) per cento da destinarsi alla diminuzione delle tariffe, nei modi che determinerà il Governo;

del dieci (10) per cento allo Stato. „

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

**Baccarini.** Questo articolo 19 della rete Sicula, messo in rapporto coi corrispondenti della

Adriatica e della Mediterranea, presenta condizioni di gravissima importanza, per la parte che si riferisce alla ripartizione del prodotto lordo.

Ricorda la Camera quanto si sia disputato, per dimostrare inutilmente che il 62 e mezzo per cento, accordato alle Società come spesa ordinaria di esercizio per le reti continentali, sia assai maggiore di quello che è stato speso nell'ultimo quinquennio dalla stessa amministrazione governativa, accusata pure di spensieratezza, di larghezza, quasi direi di dilapidazione. Ebbene; quello che era 62 e mezzo per le reti continentali, per la rete Sicula diventa l'82 per cento. (*Movimenti*)

Le cifre da sè sole non dicono nulla, perchè può essere benissimo che si trovi qualche linea in condizioni così eccezionali da richiedere una spesa anche doppia di quella che richiede una linea in condizioni buone.

E veramente bisogna avere proprio, non dirò la coscienza, ma oramai un coraggio inaudito, per fare di queste proposte, dopo due mesi di discussione, e dopo che si sa come possa provarsi che siano ancora di più aggravate le condizioni di questo contratto in confronto agli altri due approvati oramai, e largamente approvati dalla maggioranza della Camera.

Ma, onorevoli colleghi, ognuno di voi ha una coscienza, alla quale io mi appello, perchè rispettiate i responsi della mia. Pigliate le mie dichiarazioni come stravaganze, se volete, ma permetteteci che siano consegnate negli atti parlamentari. Serviranno a qualche cosa nel tempo avvenire.

Qui, prima di tutto, noi abbiamo un contratto con una delle Società contraenti, colla Società delle Meridionali, per l'esercizio della rete Sicula, al quale ora si sostituisce il presente contratto. Io non perdo nemmeno un minuto di tempo per dimostrare come le condizioni del nuovo contratto siano infinitamente peggiori di quelle del contratto vigente; mi limito ed affermarlo.

Poichè ormai è ufficio dei ragionieri di verificare le cifre dei conti di questi due contratti, e ciascuno lo può fare, esamino le condizioni proposte: l'82 per cento alla Società, il 15 per cento al fondo di riserva; dimodochè allo Stato rimane il tre per cento.

Ora,  $3 \times 8 = 24$ , dunque la rete Sicula darà allo Stato 240 o 250 mila lire di utile netto per 240 o 250 milioni che ha impiegato nella costruzione di queste linee, salvo ad aggiungere tutto ciò che potrà mancare, se sono deficienti i fondi di riserva come dimostrarono l'onorevole Gabelli, l'onorevole Simonelli ed altri a suo tempo.

Io già dissi come per la rete continentale fra venti anni lo Stato avrebbe accumulato un debito di 500 milioni per il solo fatto del così detto fondo patrimoniale; ora io non voglio far perdere altro tempo per quello che riguarda la rete Sicula, il cui contratto sarebbe di immensa importanza, guardato indipendentemente da qualunque parte di altri contratti più mastodontici come quelli delle reti continentali, ma mi limiterò ad esaminare i punti di partenza non dico del Governo che non ne presentò nessuno nella sua relazione, ma della Commissione; ed anche delle risposte ministeriali ai quesiti 3° e 4° in appendice per la giustificazione della percentuale.

La percentuale della rete Sicula è dell'82 invece del 62 e mezzo; ossia la prima percentuale sta su per giù nel rapporto dell'1 all'1 e 50 nella risposta ministeriale che anche deploro che non sia stata pubblicata negli atti della Commissione, perchè quelli della percentuale delle reti singole erano i due documenti più importanti di tutta la legge.

Questa percentuale è dedotta, come quella delle reti continentali, da un laberinto di considerazioni e di cifre annunciate, e non dimostrate, al solito; ed io non mi ci perderò più certamente dentro, e piglierò i sommi capi che sono questi:

La rete Sicula, dice la risposta del Ministero, dette nel 1882 un prodotto lordo di lire 8,048,500, e queste vengono ridotte intanto a 7,477,000, perchè 571,500 lire si suppone di doverle perdere per la differenza fra l'attuale e la nuova tariffa.

E qui mi limito ancora a dichiarare che, secondo me, non è lecito di fare approvare contratti di questa natura senza documenti, che provino le affermazioni.

Ricorderà la Camera come per le reti continentali si è valutata circa ad 1,600,000 lire la perdita per la differenza tra le vecchie e le nuove tariffe, solo per l'Alta Italia senza dimostrazione, anzi senza i documenti che il Governo aveva dichiarato che avrebbe messi a disposizione della Commissione, ciò che poi non ha fatto, nemmeno dopo 10 mesi di tempo. Ora accade lo stesso per la rete Sicula. Si dice che si perderanno 571,500 lire, e sarà vero; ma, ripeto, noi non siamo qui per fare atti di fede, siamo qui per esaminare dei documenti, documenti secondo me elementari per questo genere di contratti; ma siccome non vi sono, così io sarò costretto ad esaminare quello che ci vien dichiarato.

Ricorderà la Camera come io dimostrai, quando si trattava delle reti continentali, come la percentuale stabilita per la spesa ordinaria, fosse

maggiore di quella sostenuta nel 1882 dalle varie amministrazioni esistenti. Di più ricorderà che con gli atti ufficiali alla mano, dimostrai che per l'Alta Italia c'era la differenza dell'1 per cento, aggiunta senza nessuna spiegazione, o per meglio dire documentazione, la quale non fu mai prodotta, perchè non era possibile produrla.

Ora nella rete Sicula accade lo stesso, e forse peggio.

La risposta ministeriale dice così:

« Nell'anno 1882 le spese ordinarie d'esercizio quali sono distinte nell'articolo 15 della convenzione 28 ottobre 1882 fra lo Stato e la Società delle Meridionali, salirono alla somma di lire 6,592,200, ma in esse sono comprese lire 356,280 di spese per la parte metallica dell'armamento, per fare ricambi a stazioni di accesso, le quali sono nei nuovi contratti messe a carico del fondo di rinnovamento e della Cassa per gli aumenti patrimoniali. Da ciò la spesa invece di essere lire 6,592,200 per l'esercizio ordinario, perchè tutto il resto va a carico dei fondi di riserva, si riduce a lire 6,259,920. »

Orbene, signori, io non sogno neanche di mettere in dubbio che le 356,280 lire che si detraggono non rappresentino le spese dell'armamento metallico, come si dice. Dio mi guardi dal mettere in dubbio la buona fede e l'esattezza di quelle cifre esposte! Ma ora domando: v'è nessun deputato in questa Camera il quale non abbia sentito tutti gli anni alla discussione del bilancio e di molte leggi straordinarie, ultima delle quali quella discussa nell'estate scorsa, presentata dall'onorevole Genala, v'è nessun deputato, io dico, che non abbia sentito ricordare, deplorare le enormi spese che le Calabro-Sicule richiedono sotto titolo di spese straordinarie di esercizio, le quali riguardano ponti da rifare, frane da riprendere, riporti da consolidare per la qualità delle terre, e tanti altri lavori di questo genere che son sempre costati quattro o cinque milioni all'anno? L'onorevole Lacava, relatore del bilancio ultimo, non vi diceva, come io dissi nella discussione generale, ch'erano così poco chiari i conti relativi a queste spese che egli non poteva che confermare la censura fatta da un'altra Commissione a questo riguardo? Orbene, non voglio ritornare sulla questione della chiarezza dei conti; io voglio unicamente fare una brevissima esposizione alla Camera, dedotta da due conti consuntivi dello Stato, e bastano questi due perchè gli altri sono tutti compagni — *Ab uno disce omnes.*

“ Consuntivo del 1882, pagine 432 e 433: Capitolo 31 del bilancio ordinario. » (Badi la Camera: Bilancio ordinario dei lavori pubblici del 1882.) “ Spese di esercizio ordinario delle ferrovie Calabro-Sicule: spesa obbligatoria prevista lire 3,500,000 — accertata lire 5,000,000 — maggiore spesa lire 1,500,000.

“ Nota. Nell'anno 1882 l'esercizio delle ferrovie Sicule si svolse in condizioni eccezionali stante la completa apertura della linea Eboli-Potenza-Metaponto; e per le esigenze del traffico e per ragioni di competenze si è dovuta stornare una somma di spesa ed imputarla al fondo esercizio. Di qui la necessità di una maggiore spesa di 1,500,000 lire chiesta in base ai conti provvisori, ed accordata con la legge 8 luglio 1883, n° 1453. „ È la legge dei 9 milioni che l'onorevole ministro Genala presentò alla Camera domandandone l'urgenza; perchè, se non c'erano quei 9 milioni, pericolavano le strade ferrate del Regno. In quella legge erano comprese 800,000 lire per le Calabro-Sicule.

Orbene; prima di trarre la conseguenza da questo consuntivo riporterò anche quello del 1883. Prima previsione del 1883. Calabro-Sicule; articolo 33: Spese di esercizio ordinarie. Primo semestre 1,960,000; secondo semestre 1,538,000; totale 3,498,000; in cifra tonda 3,500,000. Quindi, se le Calabro-Sicule, nel 1882, nel 1883, e peggio poi negli anni precedenti, perchè ci sono stati degli anni in cui sono occorsi perfino 7 (milioni, e tutti ricordano le discussioni sempre avvenute a questo riguardo e nella Camera e nel Senato, e tutti ricordano come da quel lato specialmente della Camera (*A destra*), e particolarmente l'onorevole Perazzi, l'onorevole Boselli, l'onorevole Luzzatti ed altri hanno tante volte sostenuto che doveva imputarsi questa spesa come spesa ordinaria d'esercizio e non come spesa in conto capitale, e ciò si riannodava alla questione della formazione del bilancio) se, dico, le Calabro-Sicule hanno chiesto sempre, per spese d'esercizio, e non di roba nuova, dai 4 ai 5 milioni tutti gli anni, vuol dire che per lo meno 2 milioni e mezzo o 2 milioni saranno andati alle Sicule, perchè le Sicule e le Calabresi hanno presso a poco la stessa lunghezza; con la differenza che il prodotto lordo delle Sicule è tre quarti, e un quarto quello delle Calabresi, o per lo meno due terzi e un terzo; il che vuol dire che richiedono anche maggiori spese quelle che hanno maggior lavoro e non certo qualità migliore di terreni e di costruzioni.

Ebbene, come va adunque che quando si tratta di far la percentuale non si fa più altra detrazione alle spese, che di 356,280 lire per la parte metallica dell'armamento?

Ma il resto delle spese straordinarie, che andranno adesso a carico del fondo di riserva, perchè si lasciano fra le spese ordinarie di esercizio?

**Curioni, relatore.** Ma no!

**Baccarini.** ... una volta le fate col 15 per cento delle spese del fondo di riserva, un'altra volta le fate con l'aumentare la percentuale...

**Vacchelli (Della Commissione).** Ma che!

**Baccarini.** Ma, onorevoli signori, le cose stanno così. Potrete dimostrare altrimenti se ne avete modo, ma bisogna dimostrarlo con documenti, non basta dire di no. Bisogna dire: le spese ordinarie si riducono a sei milioni e si compongono così. Allora vi crederemo; ma finchè non avrete che questa dichiarazione che le spese sono state 6,502,000 lire fra ordinarie e straordinarie, e non detratte che 567,000 lire, dichiarando che è l'importo delle spese metalliche dell'armamento, io vi rispondo che abbiamo speso due milioni e mezzo di più tutti gli anni per la Sicula, per le spese straordinarie, che voi ora passate al fondo di riserva.

Non pretendo anche qui che la mia cifra di due milioni e mezzo sia ritenuta come esatta; ma pretendo di sostenere come verità inconcussa che le spese che passano ora al fondo di riserva equivalgono circa a due milioni e mezzo all'anno per le Sicule; e voi non ne detratte che 366,000.

Se volete che io almeno, in questa Camera, creda esatta la vostra dimostrazione, producite il documento con cui dimostrate che quella che resta è tutta spesa ordinaria; dimostratemi dove avete messo gli altri due milioni; e poi che tutti gli anni in cui sono stati spesi, non andavano a titolo di spese straordinarie.

E volete vedere come io non affermi nulla che non sia nelle nostre leggi, nei nostri bilanci? Prendo quella legge del 1882, n° 4503, da cui vi ho letto che il consuntivo dello Stato dice che per ragioni di competenza, si è dovuto stornare dal conto capitale una somma di spesa e portarla a fondo di esercizio. Ebbene, in quella legge (è una piccola cosa, ma è sempre una dimostrazione esattissima) è detto che per la Sicula, nella tabella delle spese sono notate sotto la lettera *B*, “ Consolidamento del rilevato della linea Catania-Licata, 125,000 lire. „

Queste non sono spese straordinarie di esercizio? “ Lavori di consolidamento nella galleria numero 14 sulla linea Messina-Siracusa 85,000 lire „ Queste non sono spese ordinarie di esercizio? “ Chiusura delle linee nelle stazioni, calcolata 50,000 lire per le Calabro-Sicule. „ Non essendo

separata questa spesa la calcolo a metà, e sono 25,000 lire.

Dunque in quella sola legge vi sono 235,000 lire per spese straordinarie di esercizio, che il consuntivo dichiara di aver portato in conto del capitolo 33 dall'esercizio ordinario. E voi mi dite che si detraggono 357,000 lire per l'armamento metallico? Io dico che avete dimenticato per lo meno queste, che vi accusa la legge.

Ma non basta, o signori. Ma tutte le altre, sapete quali sono e dove sono?

*Ex ore tuo te judico.* Signori; quando avete stabilito la percentuale della rete continentale Mediterranea, nelle risposte ministeriali per l'Alta Italia e per le Romane erano veramente indicate, non solo le spese di armamento, ma anche queste altre spese. Io affermai che c'era una differenza dell'uno per cento in più in contraddizione con altre pubblicazioni ufficiali; o che per lo meno si erano solo indicate le spese che erano state fatte, e che ammontavano a circa 6 milioni per tutte e due le reti, dei quali due milioni appena per l'armamento, il resto per spese di altro genere.

Ma qui, proprio per le linee per le quali si domanda una percentuale maggiore, in ragione della loro più cattiva costituzione, e che quindi vi chiedono a priori una maggiore spesa straordinaria di esercizio, non si ammettono che le spese per l'armamento.

Dunque da un lato percentuale maggiore, perchè le linee sono in condizioni peggiori delle continentali, e quindi richiedono maggiori spese, ma viceversa poi, quando si tratta di stabilire la percentuale, neanche un centesimo per queste spese si dedurrà dal prodotto lordo.

E si capisce: più sono vicini questi due termini, prodotto lordo e spesa di esercizio, e più alta risulta la percentuale. Se avessero detto due milioni e mezzo invece di 360,000 lire circa, evidentemente, invece dell'82, veniva fuori il 76, il 77, il 78, quel che sia.

Su questo punto richiamo l'attenzione del ministro e della Commissione, non solo, ma, per dovere assoluto di coscienza, domando di nuovo la produzione di documenti che valgano ad assicurarmi che questa somma di 6,592,000 è stata impiegata proprio tutta nelle spese ordinarie di esercizio. Non voglio dichiarare a priori che non lo sia stata; dico, però, che, in questo caso, domanderò conto del residuo che è stato approvato coi bilanci, che risulta impiegato secondo il consuntivo dello Stato, e che non si saprebbe dove fosse andato a finire. Imperocchè, se è escluso che tale somma faccia parte delle spese di esercizio e che si tratti di

tutte spese levate dal prodotto lordo effettivo, non saprei proprio dove andare a pescare la spesa di 2 milioni e più, che resta scoperta, secondo le dichiarazioni del Consuntivo ministeriale; dichiarazioni che, del resto, non sono illustrate meglio dalla relazione della Commissione; la quale ha consacrato appena qualche periodo a dire su per giù le stesse cose.

Questa è la ragione capitale per cui credo che lo assegnare l'82 per cento di spesa di esercizio alla rete Sicula sia una cosa assolutamente non giusta; perchè non giustificata in nessuna maniera. E basterebbe questa considerazione per indurmi a non approvare assolutamente questo contratto.

Ma in questo contratto vi sono altri due lati che devo esaminare in rapporto alla percentuale della rete: uno, che la differenza della percentuale Sicula rispetto a quelle continentali sia dovuta alla differenza di altimetria delle linee; l'altro, che sia dovuta ad un minor progresso del prodotto lordo in Sicilia rispetto al continente.

Io non metto in dubbio il fatto che nella rete Sicula esistano pendenze, non maggiori per sè, ma, proporzionalmente maggiori, rispetto alla lunghezza in confronto del continente, vale a dire nella Sicilia ci è tanto per cento di pendenza di più che non nel continente, rispetto alla lunghezza orizzontale.

La questione però non è questa. La questione è se la maggiore lunghezza in pendenza che si riscontra nella rete Sicula sia tale da condurre a delle conseguenze così grandi nella differenza della spesa.

Ho detto che si calcola che la spesa di manutenzione e di trazione, secondo la risposta ministeriale, sta come 1 a 10 sul continente, ed 1 a 50 in Sicilia. Orbene, al solito, nessuna dimostrazione su ciò; si afferma, ma non ci è nulla che lo provi, nè nella relazione ministeriale, nè in quella della Commissione.

Disgraziatamente non abbiamo elementi così frazionati da poter sostituire una dimostrazione a quella che manca, perchè non sono pubblicate le statistiche nemmeno separate per l'esercizio. Ed anche questa è una osservazione da fare, che cioè il Ministero non ci ha nemmeno dato un elenco dei prodotti lordi e della spesa d'esercizio per la rete Sicula separatamente dalla rete Calabria. Tutte le relazioni ufficiali parlano della rete Calabro-Sicula, poichè le linee erano affittate tutte assieme, e per conseguenza, amministrativamente, non ci era nessuna ragione di tenerle separate; pure, realmente da parecchi anni i relatori nel bilancio si vanno ingegnando a domandare qual-

che spiegazione, ed in alcune relazioni si trova qualche ripartizione di prodotti tra le Sicule e le Calabresi.

Ma, a documentazione di questo grande contratto, nemmeno una linea, nemmeno una cifra; per cui bisogna scervellarsi per cercare quello che occorre, per farsene un concetto qualunque, sfogliando volumi sopra volumi ed avendo una certa pratica degli atti parlamentari; senza di che nemmeno si potrebbe sperare di incontrare qualche cosa che ci facesse la luce.

Ma, ripeto, quello che qui manca rispetto alle pendenze, è un quadro che ce le metta sott'occhi, per vedere se realmente sono 1 e 10, 1 e 50, ed hanno una rispondenza nel fatto.

Abbiamo la relazione annuale sulle ferrovie, nella quale vi è certamente quanto basta, per quella erudizione generale e comparativa con altri paesi, che basta a farsi un criterio statistico. Ma per un contratto come questo, non c'è abbastanza.

Ecco quello che c'è nella relazione delle ferrovie presentata dal Ministero alla Camera. Vi è una tabella, la quale ripartisce le linee secondo le lunghezze orizzontali e le lunghezze in pendenza; ma quando siamo alle pendenze, stabilisce il 5 per mille per primo limite; poi da 5 a 15, il che è troppo; e per questo contratto bisognerebbe avere magari da 0 a 10 e poi da 10 a 15, ecc. Ma, insomma, passa dal 5 al 15, e poi oltre il 15; e sta bene.

Prendendo i dati che abbiamo, a me non pare che ci sia questa differenza enorme tra il continente e la Sicilia, in rispetto anche alle pendenze, per le quali occorrono servizi speciali. Perché, intendiamoci bene, pendenze ce ne possono essere dappertutto, ma non si dà mica ad intendere che, perchè c'è una pendenza piccolissima in più, ci vogliano convogli speciali; sono cose da ridere. Io non conosco che pochissimi punti, nei quali si fa un servizio speciale, per ragioni di pendenza, la Porretta, i Giovi, la Rocca di Corno e qualche altro; ma per tutte le altre linee si adoperano le stesse macchine che vi portano 5 o 6 vagoni di più, secondo che il convoglio trova o no da portarne; tante volte li porta ma vuoti; ma se fossero pieni le stesse macchine li porterebbero, senza aumento alcuno di spesa.

Ebbene, da questa relazione ho dovuto dedurre qualche confronto. Le Calabro-Sicule sopra una lunghezza complessiva di 1371 chilometri, ne hanno 162 con una pendenza al di là del 15 per mille, ossia il 12 per cento; la Sicilia, sopra 600 chilometri, ne ha 132, quindi il 22 invece del 12

per cento. Ora, o signori, sopra 600 chilometri, 132 che abbiano una pendenza superiore al 15 per mille non è una cosa da poter portare la spesa dall'1.10 all'1.50.

Innanzitutto vorrei sapere fra questi 132 chilometri, quanti ve ne siano che abbiano una pendenza del 25 al 35 per mille.

Se ve ne sono molti che abbiano la pendenza del 15 e mezzo, 16 o 17, la questione si riduce a ben piccola cosa.

La pendenza, io dico, ha una certa importanza; ma quando si tratta che in tutta la rete Sicula vi sono 130 chilometri che oltrepassano il 15, vale a dire che oltrepassano quella pendenza per la quale si può ammettere la necessità di una maggiore spesa e di un servizio speciale; quando per questa semplice considerazione si paga 1.50 invece dell'uno, per spese di esercizio, io vi domando se è proprio sul serio che noi pagheremo le nostre spese in questa maniera. Si dice: si ha molta pendenza che dal 5 va al 15; ma questa è la condizione ordinaria di tutte le linee italiane, e se fate la media generale in tutto il regno, avete il 26 per cento che dal 5 va al 15; mentre nella rete Sicula è del 39 per cento, ma non porta la spesa di 1.50 invece di 1.10; c'è qualche piccola differenza. Se si trattasse del 40 o 50 per cento, vale a dire quasi la metà con quella pendenza, potrebbe star bene; ma 40 o 50 chilometri in una rete come la Sicula, non possono, nè devono aumentar la spesa di una volta o mezza, come voi fate, da quella che veramente è.

Ci sono ben altre linee di pendenza maggiore che non sia quella delle siciliane e che pure costano molto meno per spesa di trazione e di manutenzione. Per esempio, la rete veneta, di cui ho parlato tante volte, costa un 62.50 per cento, ed ha quattro treni al giorno, pure avendo il 59 per cento dal 5 al 15 e il 18 al di là del 15.

Le linee Torino-Lanzo, Santhià-Biella, Conoglianò-Vittorio hanno il 72, 76 e 78 per cento oltre al 15: altro che il 22 della rete Sicula! Eppure quelle linee si esercitano al 60, 62 e 64 per cento. Le Sarde hanno il 24 per cento fra il 15 e il 27 al di là del 15; vale a dire che hanno il 54 o 55 più delle Sicule. Eppure non costano che 4 o 5000 lire di spesa di esercizio, mentre hanno anch'esse tre treni di andata e di ritorno.

**Di Sant'Onofrio.** Noi ne abbiamo due.

**Baccarini.** Tanto peggio se ne avete due in Sicilia: in Sardegna sono tre. Vuol dire proprio che noi spendiamo per spendere. Dunque anche da questo lato delle pendenze, a me non pare giustificata la percentuale: non dico che non sarà, ma



a me non pare giustificata. Il Ministero non ha prolotto nulla nella sua relazione e nulla ha detto in risposta al quesito relativo. Si dice: sta come 1,10 all' 1,50; ma io non posso e non debbo fare di questi atti di fede, perchè qui si tratta di un atto di fede. Dunque io non trovo giustificata questa enorme percentualità, nè la troverei giustificata nemmeno per le nostre linee peggio esercitate.

Un altro punto che non posso fare a meno di metter sott'occhio alla Camera, sempre dedotto dalla relazione e dalla risposta al quesito ministeriale è questo: quando si tratta di stabilire la seconda percentuale al 72 per cento, la relazione dice per le reti continentali (che sembra risultare dall'esperienza del passato) si può ammettere un aumento del prodotto lordo di 3,50 all'anno, e quindi la duplicazione di quest'ultimo dopo un ventennio circa. Per la rete Sicula invece l'aumento del prodotto lordo succede più lentamente e non può registrare che il 2,50 all'anno, di maniera chè ci vorrà quasi un trentennio per duplicarlo.

Or bene, onorevoli colleghi, pochi giorni fa, quando si discusse l'articolo 44, io dissi: se è vero questo che si espone, ne viene di conseguenza che la Sicilia l'escludereste dalla quasi possibilità di una riduzione di tariffe, perchè lo Stato si troverà sempre nell'impossibilità assoluta di poter superare questo limite che voi mettete, al di là del quale potrebbe ricevere qualche piccolo beneficio.

Ed io mi valeva di questo argomento, per me evidentissimo, per dire che voi adottavate una misura diversa in una e nell'altra parte d'Italia. Ma oggi che si tratta della percentuale, e che la percentuale si basa su questa stessa considerazione, vale a dire sono linee che non hanno l'avvenire delle reti continentali, e quindi non c'è nemmeno da sperare un provento così rapido da poter diminuire le nostre spese, donde una percentuale minore, io ho dovuto ricercare tutto quello che mi era possibile, per vedere poi se questo fatto sussistesse, se fosse vero; ma è vero il contrario. Il fatto è che le Sicule hanno sempre raggiunto il 3,50 non solo nel prodotto lordo, ma eziandio nell'aumento reale del traffico, almeno se sono veri gli atti che si pubblicano dal Ministero dei lavori pubblici.

Ed anche qui siamo alle solite, mancano gli atti relativi alle sole Sicule, che sono confusi insieme colle Calabresi.

Questa volta però, se le considerazioni valgono per le Calabro-Sicule, tanto più valgono per le Sicule, perchè tutti sanno che non sono le Ca-

labre che diano l'aumento progressivo in grande misura, ma che sono invece le Sicule che aumentano di prodotto.

Orbene, qui nelle ultime pagine del bollettino che è del dicembre 1884, vi sono tutti i prodotti chilometrici, che vuol dire il vero aumento di traffico dal 1865 fino al 1884; e, guardandoli sotto tutti i punti, il 3,50 per cento se si verifica in qualche sito, si verifica nella Sicilia.

Io ho pure qui degli altri dati relativi soltanto alle Sicule, da cui mi risulterebbe che è di più del 3,50 l'aumento di prodotto; ma non istarò a dare lettura di tante cifre inutili; così, se per giù, farò quello che fanno gli altri; ma sono prontissimo a farne la dimostrazione. Del resto, dico, risulta da questo stesso quadro che il 3,50 circa ci è oggi, ci è sempre stato, specialmente negli ultimi tempi. Ma io mi appoggerò ad una relazione, che non può essere contestata; piglierò un altro atto ufficiale, il bilancio dal 1 luglio 1884 al 30 giugno 1885. E ci siamo dentro. Tanto era vero questo che, per assicurare la stabilità del bilancio (mi spiace che non sia presente l'onorevole ministro delle finanze) anche per le Sicule si sono fatte quelle famose previsioni, che hanno dato 10 milioni di perdita nel 1884 per le reti continentali. Le previsioni, fatte sui nuovi sistemi e sulle nuove basi, hanno dato, mi pare 10 milioni di differenza in meno. E così accadrà per la rete Calabro-Sicula. Perchè nel bilancio trovo, all'allegato relativo al capitolo 36, che vi è detto: "quanto alla rete Sicula si prevede nel 1884 un prodotto chilometrico di 14,500 lire, e per le Calabresi di 6 mila lire."

Ora, io naturalmente non posso fare altro che aprire la tabella ufficiale per dirvi che la media sulla rete Calabro-Sicula è stata di lire 8,789. Questo ve lo accenno, per dimostrarvi quanto siano attendibili le previsioni dei bilanci sopra questi novelli metodi di previsione!

Voi che avete questa fede, questa fiducia nelle vostre previsioni, perchè non guardate le vostre cifre, perchè quando si tratta di fare una percentuale e di impegnare lo Stato ponete 12 mila lire di prodotti, e non ne ponete 14? Ma la ragione è molto semplice, è sempre quella per cui ne viene una percentuale maggiore; se il 14 avesse servito ad una percentuale maggiore, allora si sarebbe potuto trovare il 14.

Dunque anche da questo lato mi paiono sussistenti i criteri che hanno guidato allo stabilimento di una percentuale così elevata, e per conseguenza credo che varrebbe proprio la pena che fosse riveduta la calcolazione relativa a que-

st'articolo 19; perchè nessuno può supporre che nè Governo, nè Commissione consentano delle partecipazioni al prodotto lordo, quando non abbiano delle convinzioni fondate sull'esattezza dei dati. Ora io credo che si possano facilmente confutare tutte le mie argomentazioni; ma distruggere così le cose di fatto tolte dagli atti ufficiali, mi pare che non sia possibile a nessuno.

Quindi anche qui faccio formale invito che siano prodotti gli atti che hanno servito alla determinazione della percentuale; perchè qui si enunciano i risultati, su cui si ragiona, ma donde essi si ricavano certo non appare nè dagli atti del Ministero nè da quelli della Commissione, che sono, come al solito, smentiti da tutti gli atti ufficiali finora pubblicati, fra i quali le relazioni statistiche sulle ferrovie e i bilanci preventivi e consuntivi dello Stato.

Le stesse considerazioni si ripresentano, quanto agli effetti, sulle due percentuali, che susseguono del 72 e del 62; perchè sono anelli di una stessa catena, e si passa da una all'altra in ragione di quello che si è stabilito nella prima; per cui variata la prima, verrebbero naturalmente ad avere una variazione la seconda e la terza.

Io non istarò a ripeterle; dirò soltanto che per le medesime ragioni, per cui non credo giusta la percentuale, io non credo nemmeno giusto il fondo di riserva.

Non discute se il fondo di riserva del 10 per cento sia sufficiente, quando deve pagare il 5.79 per l'interesse del capitale; questa è la ragione per cui non lo credo sufficiente. Ma se lo Stato non ne avrà abbastanza per un verso, nè troverà poi per un altro; su questo non mi ci perdo, ma dico che giusto o non giusto che sia, corrispondente o non corrispondente che sia, non posso ammettere che occorra per la Sicilia il 15 invece del 10 per cento: nè mi si dica: tanto è un danaro che è proprietà dello Stato. È proprietà dello Stato sì, ma la Società lo spende come vuole.

Ora io non vorrei che la Società potesse spendere come vuole; preferirei che lo Stato tenesse da sé tutto, e a cosa veduta autorizzasse le spese. Ma siccome è la Società che autorizza le spese, o quasi lo Stato finisce per non ingerirsene, e dovrà dire di sì tutte le volte, ne viene la conseguenza che dobbiamo stabilire anche per la rete Sicula il fondo di riserva, nella proporzione di quello delle reti continentali. Quindi io che non credo giusta la percentuale dell'82, non credo giusto nemmeno questo fondo di riserva; per cui domanderei l'abbassamento della percentuale,

e come conseguenza un abbassamento del fondo di riserva.

Io aspetterò dall'onorevole ministro e dalla Commissione, se vorranno aver la compiacenza di darmela, qualche risposta a questi miei dubbi; dopo di che soltanto vedrò se mi convenga, almeno per adempiere a quello che credo mio dovere, di proporre una formale riduzione nella percentuale. (*Bene!*)

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

**Curioni, relatore.** L'onorevole Baccarini ha principiato il suo discorso sulle percentuali per la rete Sicula, dicendo che nell'articolo 19 c'era qualche cosa di eminentemente grave. Or bene, io credo che l'affermazione dell'onorevole Baccarini non sia conforme alla realtà dei fatti, e vado ad indicarne le ragioni.

La prima percentuale per la rete Sicula può a primo aspetto sembrare esagerata, perchè l'82 per cento della spesa d'esercizio sembra effettivamente qualcosa di grande, principalmente per chi è abituato alle reti continentali. Però, se si considera con attenzione quali sono gli elementi che influiscono sulle percentuali, si viene a dedurre come quella riferita per nulla sia esagerata.

Debbono gli onorevoli colleghi tener presente che gli elementi i quali influiscono sulla percentuale dell'esercizio ferroviario, sono principalmente l'andamento planimetrico delle linee, il loro andamento altimetrico, il loro stato di consolidamento e la entità del loro prodotto lordo.

A tutti è noto come le linee Sicule sono per la massima parte di andamento tortuoso, a tutti è noto come, sotto questo punto di vista, siano maggiori le spese d'esercizio, perchè maggiori le spese di manutenzione che occorrono nei binari e nel materiale mobile, perchè maggiori le spese di sorveglianza, le quali spese sono a carico dell'esercente.

Bisogna poi che ritenga ancora la Camera: che nella rete Sicula dominano le grandi pendenze; e che, mentre nelle reti continentali le pendenze eccedenti il 15 per mille raggiungono soltanto il 4 per cento della lunghezza totale delle linee, sulla rete Sicula invece le pendenze eccedenti il 15 per mille raggiungono nientomeno che il 22 per cento. E questa è una delle cause principali la quale grandemente influisce a fare aumentare le percentuali.

Un'altra causa è quella del grado di consolidamento delle strade. A tutti è noto come i terreni della Sicilia siano estremamente mobili; come si

trovino delle ferrovie le quali, al primo sopravvenire di piogge, sono soggette a depressioni, per modo che la Società a cui incombe la ordinaria manutenzione dovrà fare dei ricarichi di ghiaia per mantenere il *ballast* e l'armamento. A tutti è noto come siano frequentissime le frane di piccola importanza, le cui riparazioni entrano a far parte delle spese di ordinaria manutenzione a carico della Società; e anche per questo motivo le spese di esercizio aumentano, ed aumenta la percentuale.

Altra ragione è quella dell'entità del prodotto lordo, e bisogna ritenere che, mentre colle convenzioni in discussione i contratti delle reti continentali si sono fatti per un prodotto chilometrico medio di oltre 25 mila lire a chilometro, quello per la rete Sicula è meno della metà, ossia di circa 12 mila lire per chilometro.

Si deduce dal sin qui detto l'evidenza di quattro elementi, per cui le percentuali della rete Sicula devono di molto essere al di sopra delle percentuali della rete continentale.

Noi abbiamo per la rete Sicula una maggiore spesa di treno-chilometrico con un minor prodotto lordo per la stessa unità di traffico. E queste due quantità, la prima al numeratore e l'altra al denominatore, contribuiscono in doppio senso a fare aumentare le percentuali.

Resta perciò stabilito che indubbiamente le percentuali della rete Sicula devono essere di gran lunga superiori alle percentuali delle reti continentali.

Ma si dice: che i prodotti si sono valutati al disotto del vero; che le spese si sono assunte maggiori delle reali. Vediamo un poco se questa asserzione dell'onorevole Baccarini, per la quale ha lanciato l'accusa alla Commissione di non aver fatte tutte le ricerche che occorre, vediamo, dico, se quest'accusa regge.

Nella risposta al quesito 31, fatta dal Ministro alla Commissione, sui prodotti lordi e sulle spese di esercizio dall'anno 1872 al 1883, si ha: che per le ferrovie Calabro-Sicule il prodotto lordo dell'anno 1882 fu di L. 12,380,000; che, secondo la relazione della Commissione, questo prodotto si è asserito di L. 11,798,000, ripartito per lire 4,321,000 alle Calabresi e per L. 7,477,000 alle Sicule; e che la differenza è attribuita alle diminuzioni di prodotti lordi che avrebbe apportato l'applicazione delle nuove tariffe.

Inquanto alle spese risulta dalla stessa risposta al quesito 31, che per le ferrovie Calabro-Sicule ammontarono a L. 18,756,000.

Nella relazione invece della Commissione sta

scritto: che per la rete Calabrese la spesa ammontò a L. 7,175,000; che per la rete Sicula salì a L. 6,236,000; che complessivamente fu di L. 12,411,000.

Si vede da ciò che in complesso la Commissione ha preso, nel determinare la prima percentuale per la rete Sicula L. 12,411,000; mentre dalla risposta al quesito 31 questa spesa sarebbe stata di lire 18,756,000.

Perchè questa differenza di oltre sei milioni? Perchè appunto nella risposta al quesito 31 erano comprese molte spese di straordinaria manutenzione, molte spese da mettersi in conto capitale anziché in conto esercizio.

Vede dunque l'onorevole Baccarini e vede la Camera, che la Commissione ha fatte le deduzioni che occorre, e che la cifra di 6,236,000 lire per la rete Sicula non sembra suscettiva di confutazione.

L'onorevole Baccarini ha detto che la prima percentuale è esagerata in confronto della prima percentuale della rete continentale.

Tenga presente, onorevole Baccarini, non solo le cattive condizioni in cui si trova la rete Sicula in confronto delle reti continentali; ma anche che la prima percentuale della rete Sicula corrisponde ad un prodotto lordo di circa 12 milioni e non ad un prodotto lordo di oltre 25 milioni. E, quando tenga conto che trattasi di un prodotto lordo minore della metà, troverà naturale che la percentuale della spesa di esercizio debba notevolmente crescere e salire a 82.

La seconda percentuale poi, che è quella del 72, viene ad applicarsi quando il prodotto lordo chilometrico sta fra lire 14,000 e circa lire 25,000 al chilometro, cosicchè presso a poco essa termina con quel prodotto lordo, con cui, per le reti continentali finisce l'applicazione della percentuale 62,05.

E, se si tien conto delle condizioni della rete Sicula a fronte di quelle della continentale, anche questa si trova abbastanza giustificata.

Lo stesso si dica della terza percentuale, 62, la quale si applicherebbe per prodotti lordi chilometrici variabili fra circa lire 25,000 e circa lire 39,000, ossia per prodotti che nel complesso delle reti continentali stanno fra lire 212,000,000 e lire 312,000,000, e che quindi corrisponderebbe alla seconda percentuale 52 delle reti continentali, quando non si tenga conto dell'incorporamento delle nuove linee di prima categoria colle altre linee in esercizio al 1° gennaio 1884.

Che poi le percentuali della rete Sicula siano esatte risulta abbastanza chiaramente dalla dimo-

strazione che si trova nella relazione. Il metodo adottato nella relazione per dimostrare la loro attendibilità non venne confutato da alcuno; nessuno si è sollevato a dire che in quel metodo vi sia qualche cosa di men che esatto; e quindi ho ragione di credere che le percentuali per la rete Sicula siano accettabili ad eque.

Se poi vuoi un'altra dimostrazione della convenienza della prima percentuale 82, io la posso dare appoggiandomi ad una formula, la quale ha accolto il favore dell'onorevole Baccarini, cioè alla formula dell'onorevole Gabelli, la quale, dallo stesso onorevole Baccarini nella discussione generale, è stata dichiarata la migliore delle formule per determinare le percentuali.

La formula Gabelli, per il calcolo delle spese d'esercizio va bene per linee pianeggianti e per prodotti lordi prossimi a lire 12,000 per ogni chilometro, quali erano appunto quelli delle ferrovie che servirono a determinare i due coefficienti della formula stessa.

Seguo da ciò che, se le ferrovie Sicule fossero pianeggianti, la spesa di esercizio calcolata colla formula Gabelli, la quale dice che essa è rappresentata per ogni chilometro da lire 4,425, più 39 centesimi del prodotto lordo chilometrico, risulterebbe, per la rete Sicula, di 9,300 lire.

Ma, come risulta dai documenti che si trovano inseriti nel volume V, documenti che erroneamente l'onorevole Baccarini ha dichiarato mancare, e che si riferiscono alle spese di esercizio sopra le linee continentali e sopra le linee Sicule, risulta: che queste spese stanno fra di loro nel rapporto di 1,50 a 1,86; che la spesa calcolata alla formula Gabelli deve essere moltiplicata per 1,86 e divisa per 1,50; che si trova una spesa d'esercizio di circa 11,500 lire; e che la percentuale d'esercizio sale a più di 82.

La formula Gabelli adunque, che altre volte ha incontrato il favore dell'onorevole Baccarini, applicata alla rete Sicula col tener conto del rapporto in cui stanno le spese d'esercizio per la rete Sicula e per la rete continentale, condurrebbe ad avere una percentuale maggiore di quella dell'82 per cento.

L'onorevole Baccarini ha anche detto non essere vero che gli aumenti di prodotto lordo sulle linee Sicule siano soltanto del 2 e mezzo per cento; ha asserito, invece, che questo aumento di prodotto è del 3 e mezzo per cento.

Considerando gli ultimi anni, l'onorevole Baccarini potrà forse dedurre la conseguenza a cui è giunto; ma io, partendo dal 1872 e venendo al 1882, trovo: che il prodotto lordo chilometrico

per la rete Sicula fu nel 1872 di lire 10,301; che nel 1882 salì a lire 13,330. La differenza fra queste cifre è di lire 3,029; e quindi si ha un 29 per cento di aumento di prodotto lordo dall'anno 1872 all'anno 1882, ossia in dieci anni. Facendo l'accumulazione del 2 e mezzo per cento, per dieci anni, si trova appunto, con molta approssimazione, il già indicato 29 per cento; e quindi il 2 e mezzo per cento dell'aumento di prodotto sulla rete Sicula è quello che va bene.

D'altra parte la questione del 3 e mezzo per cento o del 2 e mezzo per cento nel valutare la percentuale, è una questione oziosa; giacchè, se l'aumento fosse anche del 3 e mezzo per cento, avverrebbe di raggiungere il prodotto lordo di 25,000 lire al chilometro non nel triennio, come si è detto nella relazione, ma in minor tempo; e di ciò dovrebbe ben esser lieto lo Stato che, invece di pagare alla Società la percentuale 82 per 30 anni, la pagherebbe per un tempo minore. Ciò che costituirebbe un evidente vantaggio. Cosicchè la questione del 2 e mezzo o del 3 e mezzo per cento negli aumenti di prodotto lordo, non ha nulla a che fare nella deduzione delle percentuali.

L'onorevole Baccarini ha fatto anche una critica sui fondi di riserva; e ha detto che le reti continentali, nei fondi di riserva e pel corrispettivo dell'uso del materiale rotabile, del materiale di esercizio e degli approvvigionamenti, hanno il 10 per cento; la Sicula ha il 15; del che non sapeva darsi ragione.

Ma la ragione è evidente; ed è che per la Sicula le convenzioni incominciano con un prodotto lordo che è la metà di quello con cui incominciano le convenzioni per le reti continentali. Difatti, se si adottasse per la rete Sicula soltanto il 10 per cento, questo 10 per cento su 8 milioni farebbe soltanto 800,000 lire; mentre il prezzo del corrispettivo dell'uso del materiale rotabile, del materiale di esercizio e degli approvvigionamenti, come dice l'articolo 11 del contratto, sale a lire 868,000.

Quindi si vede che il 10 per cento non basterebbe neppure a pagare il detto corrispettivo; e nulla resterebbe nei fondi di riserva. Quindi anche sotto questo rapporto, mi pare che le osservazioni dell'onorevole Baccarini non reggano.

Per le ragioni addotte l'articolo 19 che discutiamo contiene disposizioni tutte convenienti ed accettabili, ed è avviso della Commissione che non possa subire modificazioni.

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

Genala, ministro dei lavori pubblici. L'onorevole Baccarini ha sollevato varii dubbi intorno ai criterii seguiti nello stabilire la percentuale per l'esercizio della rete Sicula, ed ha conchiuso il suo discorso dicendo che sperava di vederli chiariti dalle risposte della Commissione e del Governo. La Commissione ha già, per bocca del suo relatore, risposto in molta parte al discorso dell'onorevole Baccarini. Spetta ora a me di fare alcune altre brevi considerazioni, dopo le quali spero che egli si persuaderà come il Governo, anche nello stabilire la percentuale della rete Sicula, ha proceduto collo stesso metodo sperimentale e rigoroso che gli è servito di scorta nello stabilire le percentuali delle due reti continentali.

Infatti noi abbiamo incominciato per stabilire quale fosse il prodotto della rete Sicula, e abbiamo trovato che nell'anno 1882, fu 8,048,500 lire. Abbiamo poi fatto a questo prodotto una prima correzione per metterlo in rapporto colle nuove tariffe contrattuali, le quali sono inferiori alle tariffe vigenti.

La dimostrazione di tutto questo fu già data dalla Commissione, ed era anche molto facile, specie per la rete Sicula, dove la principale diminuzione fu quella dello zolfo, che è uno dei principali prodotti dell'isola. Ma accanto a questa si sono fatte anche altre diminuzioni; di guisa che, applicando al 1882 le tariffe nuove, si sarebbe avuto un prodotto di lire 7,477,000, in luogo di quello che ho già detto di 8,048,500.

Determinata così l'entrata siamo passati a dividere le spese secondo la loro natura. Le spese per la rete Sicula oggi si fanno in base alla convenzione del dicembre 1871, nella quale è stabilito che cosa si deve intendere per spese di esercizio a carico della Società, e che cosa per spese straordinarie.

Ora, fra le spese straordinarie figurano in primo luogo tutte quelle che, d'ora innanzi, staranno a carico dei fondi di riserva, poi alcune altre che debbono far carico invece alla Cassa per gli aumenti patrimoniali, e sono quelle per le opere di completamento delle strade. Noi abbiamo tanto nella rete Calabrese, che nella Sicula, delle strade le quali non erano finite quando si sono cominciate ad esercitare; e in questo non c'è niente di speciale perchè si sogliono sempre aprire all'esercizio le strade prima che si possano dire interamente compiute.

Ora le spese di completamento delle strade non sono spese straordinarie di esercizio, ma bensì spese in conto capitale di costruzione; e non vanno neanche oggi a carico dell'esercizio.

Queste non sono comprese in quei 6,592,000 lire che rappresentano il costo dell'esercizio, perchè, a termini degli articoli 5 e 6 della convenzione del 1871, esse sono classificate fra le straordinarie e appartengono precisamente a quelle categorie di spese che devono far carico ai fondi di riserva ed alla Cassa per gli aumenti patrimoniali. Ma vi è una partita di spesa, quella dell'armamento, la quale a termini dell'articolo 5 della convenzione del 1871 è compresa in questa somma di 6,592,000 lire. E siccome da ora in avanti non graverà più l'esercente della rete Sicula, evidentemente non dovevamo considerarla come un onere della Società. Bisognava dunque dedurla, e fatta la deduzione, la spesa fu ridotta da 6,592,000 a 6,253,920 lire.

Adattate così al nuovo contratto tanto l'entrata che la spesa della rete Sicula, si ebbe una percentuale dell'83.7 che corrisponde ad un prodotto di 7,477,000 lire. Ma, avendo elevato il prodotto iniziale ad 8 milioni e mezzo, la percentuale diventò dell'82. E col prodotto iniziale di 8 milioni e mezzo comincerà, speriamo, a funzionare il contratto, o almeno questo prodotto si otterrà dopo un paio di anni.

Le percentuali ulteriori devono esser minori per quella legge generale di diminuzione relativa delle spese d'esercizio collo svilupparsi del traffico, legge molto contestabile, nei singoli casi, ma che pure in complesso si può accettare come vera. Ora come si è fatto a stabilire la ulteriore percentuale da 8 milioni e mezzo fino ai 15 milioni? Quando le strade ferrate della Sicilia daranno 15 milioni, avranno un prodotto medio chilometrico di lire 25 mila e allora su per giù la spesa d'esercizio sarà del 77.7. Questo risulta dall'esperienza fatta sul continente, tenuto conto delle maggiori pendenze che hanno le linee dell'isola, non potendo noi per la Sicilia avere l'esperienza del prodotto chilometrico di 25 mila lire, poichè le ferrovie Sicule non ne danno che 14 mila.

Ora avendo stabilito la percentuale fino a lire 8,500,000 nella misura sperimentalmente dedotta dell'82 per cento ne seguiva che, per l'eccedenza di questo prodotto, fino a raggiungere le 25 mila lire il chilometro, si doveva stabilire la percentuale del 72 per cento.

Ecco come è stata trovata questa seconda percentuale del 72, e con analogo procedimento è stata trovata anche la terza.

Ma l'onorevole Baccarini dice: « Non vi pare esagerata questa prima percentuale dell'82 e quindi per conseguenza anche le altre del 72 e del 62

in confronto di quelle per le reti continentali, che voi fate esercitare al 62 e mezzo per cento? »

Da ciò nasce il dubbio in lui che non si sia fatto quello scieveramento di spese, che invece è stato fatto con tutta cura, e del quale fu tenuto conto anche dalla Commissione, come ha dimostrato l'onorevole relatore. Quali sono le ragioni della differenza? La prima ragione, l'ha detto or ora l'onorevole relatore, sta nel prodotto medio chilometrico. Questo per le strade ferrate siciliane non è che di 14,200 lire quando è raggiunto il prodotto iniziale.

E si comprende facilmente che altra è la percentuale della spesa quando il prodotto medio chilometrico è di lire 25,000 come per la rete Adriatica o di 27,000 lire come per la Mediterranea, e altra quando appena arriva a 14,200! Se sono uguali le due cifre di percentuale per le reti Adriatica e Mediterranea, esse non sono però uguali sostanzialmente se si raffrontano alla spesa o al prodotto chilometrico, perchè, mentre la Mediterranea ha il 62.50 per cento con un prodotto medio chilometrico di lire 27,000, la rete Adriatica ha questa percentuale con un prodotto medio inferiore, cioè di 25,000 lire a chilometro. Ebbene, per le linee Siciliane abbiamo 14,200 lire di prodotto medio chilometrico; ed evidentemente con un prodotto di poco superiore della metà a quello delle altre due reti, non si può fare una percentuale d'esercizio eguale. Ecco la prima e fondamentale ragione di questa differenza, la quale però è lungi dall'esser l'unica.

Infatti un'altra sta nella costituzione della rete, o dirò meglio, nella altimetria e planimetria e nelle condizioni generali delle linee siciliane. Così, per esempio, la lunghezza dei tratti in pendenza è maggiore sulla rete Sicula che sulle reti continentali parimenti, e sono maggiori le pendenze che superano il 15 per mille. Citerò qualche fatto: le più forti pendenze al di là del 15 per mille rispondono (come ha riconosciuto lo stesso onorevole Baccarini, perchè tutti i dati, la cui mancanza egli ha tanto lamentata, li ha poi trovati) rispondono, dico, per la rete Sicula al 22 per cento, giacchè su 600 chilometri 133 hanno una pendenza superiore al 15 per mille. Invece sulla rete dell'Alta Italia noi non abbiamo che il 4 per cento di pendenza superiore al 15 per mille, il quale corrisponde a 129 chilometri sopra 3800. Sulle Romano non abbiamo che il 2 per cento, cioè 39 chilometri su 1600. Sulle Meridionali poco più, il 9 per cento o 155 chilometri su 1700.

Or dunque vede la Camera in qual maggiore proporzione stiano i tratti in pendenza e le forti

pendenze sulla rete Sicula in confronto delle reti continentali. E questo porta di necessità una maggiore spesa d'esercizio.

Ma c'è di più: il traffico della Sicilia è più condensato sulle linee in pendenza che su quelle pianeggianti. Ora, è evidente che la spesa di esercizio cresce quanto più cresce il traffico su tratti in pendenza; anzi si può dire che oltre due terze parti della spesa diventano maggiori per effetto delle pendenze, quali sono, la spesa della trazione, del traffico e della manutenzione della strada.

La spesa maggiore della trazione ognuno vede in che consiste: basta nominare per esempio il carbone. Per ogni milione di veicoli-chilometri, sulla rete Sicula, si consumano 1200 tonnellate di carbone. La Società delle Meridionali, che esercita questa rete, esercita pure altre strade, ma ivi consuma soltanto 780 tonnellate. Vedete che differenza! si va da 1200 a 780 per ogni milione di veicoli-chilometri.

Ora ecco una forte spesa derivante direttamente dalle pendenze.

Ma poi ci sono altre spese così dette di traffico: per esempio, il dividere i treni porta la necessità di maggiori manovre e di maggior personale; di maggior numero di frenatori, di conduttori e via discorrendo.

Inoltre ci sono anche le spese di manutenzione, che crescono per i tratti in pendenza.

E potrei parlare anche delle linee di malaria, della scarsità dell'acqua anche della qualità cattiva di essa per cui le caldaie si logorano rapidamente; ma voglio invece osservare un'altra cosa, che a mio giudizio è di maggiore importanza, voglio dire la diversa natura del traffico. Abbiamo sul continente molte linee dove il numero dei viaggiatori è grandissimo ed il viaggiatore pagando relativamente più che le merci, costa proporzionalmente meno alle Società. Ora, in Sicilia, invece il trasporto delle merci a piccola velocità prepondera su quello dei viaggiatori.

Basterebbero questi argomenti a dimostrare quanto siano ragionevoli le tre percentuali della rete Sicula, le quali, del resto, sono state dedotte sperimentalmente dai fatti. Ma aggiungerò ad essi qualche esempio, anche perchè l'onorevole Baccarini ne addusse qualcuno per dimostrare la sua tesi, o meglio, per confortare i suoi dubbi. Ebbene, veda la Camera, noi abbiamo sul continente parecchie linee in condizioni analoghe alle Sicule.

E considero queste perchè, quando si vogliono fare dei confronti seri, bisogna pigliare linee, le quali abbiano su per giù un eguale prodotto chilometrico e pendenze analoghe. Credo di averlo

già detto cento volte in questa discussione: per fare delle comparazioni che provino qualche cosa bisogna pigliare dati comparabili, e non pigliare dati che non possono ragionevolmente essere confrontati gli uni agli altri.

Noi abbiamo, ad esempio, la linea Gallarate-Varese, che pure ha pendenze inferiori al 15 per mille; ebbene, nel 1883, quella linea ha dato un prodotto di lire 168,428 in viaggiatori, lire 16,518 per merci a grande velocità, e di lire 93,043 per merci a piccola velocità. Quindi i viaggiatori sono nella proporzione del 60 per cento, le merci a grande velocità del 6 per cento, quelle a piccola velocità del 34 per cento del prodotto totale. Il prodotto medio chilometrico è lire 14,631: su per giù quello stesso che avrà la rete Sicula, quando avrà raggiunto il prodotto iniziale. La percentuale di esercizio è il 78. Ora la rete Sicula, invece, che ha le pendenze, come diceva dianzi, superiori al 15 per mille, dà il 42 per cento di viaggiatori, invece del 60; e di merci a piccola velocità il 51 invece del 34.

È dunque naturale che debba costare qualche cosa di più.

La linea Torino-Pinerolo-Torre Pellice ha un prodotto medio chilometrico di lire 14,833; la percentuale di esercizio è dell'80. I viaggiatori entrano nella proporzione del 53 per cento, le merci a grande velocità dell'8, quelle a piccola del 39.

La Valenza-Vercelli ha un prodotto medio chilometrico di lire 19,672, quindi maggiore di quello della rete Sicula, e la percentuale di esercizio è dell'88. I viaggiatori entrano nella proporzione del 37, la grande velocità del 7, la piccola del 56.

Sulla Cavallermaggiore-Alessandria che è di chilometri 98 e non ha pendenze superiori al 15 per mille, il prodotto chilometrico è di lire 15,390; e la percentuale d'esercizio è del 90. I viaggiatori c'entrano nella proporzione del 37 per cento, la grande velocità del 15, la piccola del 48.

La Bergamo-Lecco che è nelle stesse condizioni altimetriche della precedente diede un prodotto medio chilometrico di lire 14,837 e la percentuale d'esercizio fu del 108. Quindi questa strada costa più di tutte le altre, sebbene sia nell'Alta Italia. I viaggiatori entrano nel prodotto lordo nella proporzione del 45 per cento; la grande velocità del 9, la piccola del 46.

La Udine-Pontebba dà un prodotto medio chilometrico di lire 13,923 con la percentuale d'esercizio del 101. A costituire il prodotto, i viaggiatori entrano nella proporzione del 32, le merci a grande velocità del 3, del 65 quelle a piccola.

E potrei continuare di questo passo e citare molti altri esempi, in cui le pendenze fanno crescere notevolissimamente le spese, specialmente laddove il traffico delle merci va via via facendosi preponderante (come avviene in Sicilia) in confronto del movimento dei viaggiatori. E questo in Sicilia seguirà anche in maggiori proporzioni per l'avvenire, soprattutto quando sarà compiuta la strada da Messina a Palermo, perchè i viaggiatori che vengono dalla Sicilia nel continente, dalla parte di Palermo e dalla parte occidentale, prenderanno quella strada, mentre le merci resteranno in gran parte a carico delle linee ora esistenti perchè i prodotti principali, come gli zolfi, vengono dal centro dell'isola. Quindi ci sarà sulla linea una maggior quantità di merci di fronte ai viaggiatori, perchè i viaggiatori prenderanno la strada nuova deviando da quella per la quale abbiamo stabilito questa percentuale.

E aggiungo poi, che non è sempre vera l'affermazione che il semplice aumentare del traffico faccia diminuire le spese di esercizio.

Io potrei dimostrare qui con parecchi calcoli come noi abbiamo delle linee sulle quali le spese d'esercizio sono cresciute col crescere del traffico.

Per esempio, la Bergamo-Lecco nel 1877 dava lire 11,726 per chilometro, e la sua percentuale di spesa ora del 102. Ebbene, nel 1883, il prodotto chilometrico è salito a lire 14,837, ma la percentuale non che diminuire, è andata al 108.

La Milano-Camerlata nel 1877 aveva 36,603 lire di prodotto chilometrico, ed una spesa percentuale del 56; nel 1883 ha raggiunto 54,720 lire di prodotto, ed è costata il 63 per cento di spese di esercizio.

La Torino-Genova che aveva un prodotto di lire 77,806 nel 1877 col 54 per cento di spesa, nel 1883 ha raggiunto un prodotto di lire 101,189, e la spesa di esercizio è salita al 57 per cento. La Santhià-Biella che ha dato lire 14,888 di prodotto col 70 per cento di spesa nel 1877, è salita a 16,339 di prodotto con la spesa percentuale del 77.

La Roma-Napoli che dava 22,500 di prodotto col 56 per cento di spesa, ha portato il suo prodotto a 32,230 ma la percentuale è salita al 58.

Si vede dunque come tutte queste strade in pendenza quando aumentano il traffico, specialmente delle merci, anzichè avere una minore percentuale di spese di esercizio, l'hanno bene spesso maggiore.

Ora a me pare che avendo pattuito per la rete Sicula, che ogni aumento al disopra del prodotto iniziale, sarà pagato non già colla percen-

tuale dell'82 per cento, che è quella che risulta sperimentalmente dal fatto, ma con una percentuale del 10 per cento minore; il Governo abbia fatto un contratto evidentemente utile. E quindi l'onorevole Baccarini può sgombrare dall'animo suo ogni dubbio, e la Camera ritenere che la Commissione, come ha tenuto conto di tutte le circostanze per stabilire le percentuali dell'Adriatica e della Mediterranea, così non ha trascurate alcun elemento per determinare quella della rete Sicula; e può quindi con maggior sicurezza e con animo più quieto e tranquillo accettare questa percentuale.

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

**Baccarini.** Lungi dallo sgombrare dall'animo mio ogni dubbio, come mostrò di sperare l'egregio ministro, io sono dolentissimo di dover dichiarare che il suo discorso, più di quello dell'onorevole Curioni, ha ribadito i miei dubbi.

Mi basterà richiamare l'attenzione della Camera sopra i singolari esempi che l'onorevole ministro ha portato innanzi, per corroborare gli argomenti in favore del contratto con la Sicula.

L'onorevole ministro ha detto in ultimo: non è nemmeno stabilito chiaramente che l'aumentare del prodotto lordo faccia diminuire sempre le spese d'esercizio; e per provarlo, citò gli esempi non di reti, ma di linee isolate, e fra le altre della Valenza-Vercelli che è costata l'88 per cento di esercizio, della Bergamo-Lecco che ha costato il 108 e via dicendo.

Ma, onorevole ministro, io debbo dichiararle che Ella ricorre alle vergogne dell'esercizio dell'Alta Italia, per farne base, fondamento ed aiuto ad un contratto, che per questa sola ragione diventa pessimo.

Non sono questi gli esempi su cui deve fondarsi un contratto utile nell'interesse dello Stato. Oltre la singolarità di prendere ad esempio una linea isolata, si considerano proprio quelle linee la cui amministrazione è stata combattuta da chiunque s'intende veramente degli studi d'applicazione ferroviaria.

A chi si vuol dare ad intendere che l'ideale dell'esercizio ferroviario, sia quello di spendere il 77 o il 78 per cento?

Ma gli azionisti della Santhià-Biella, punto sordifatti di un'amministrazione che dava questo bel risultato del 78 per cento di spesa d'esercizio, hanno affidata quella linea ad una Società privata, la quale, come risulta dall'ultima relazione, non ispende che il 50 per cento.

Questo è risultato dal contratto stipulato colla

Società delle complementari, la quale inoltre con 150,000 lire pagate una volta sola, si è assuato l'obbligo di rifare tutto l'armamento e la rinnovazione di tutte le traversine.

Del resto poi, onorevole ministro, sopra centinaia per non dire migliaia di linee che si possono avere non solo in Italia, ma in tutto il mondo, è facile trovare esempi di tutti i colori.

Troverà delle linee che costano il 27 per cento, come ne troverà di quelle che, apparentemente almeno, costano il 150 per cento.

Ma non bastano queste cifre ad indicare le vere spese dell'esercizio, bisogna avere gli elementi per vedere com'esse si compongano; perchè, per esempio, a proposito di queste linee che Ella cita dell'Alta Italia, io debbo dirle che se andrà a vedere i conti troverà che il 10, il 20 e forse il 30 per cento sono spese in conto capitale.

L'onorevole ministro ricorderà che egli stesso, per stabilire la percentuale dell'Alta Italia, ha detratti 5 milioni circa di spese per conto capitale che l'Alta Italia aveva compreso nelle spese d'esercizio; tanto che la percentuale vora, che nel 1882 era 62, discende al 58 e mezzo o 59 nello stesso conto che serve a stabilire la percentuale media.

Adunque Ella vede che non solo la percentuale che potrebbe prendere per tutte le reti dell'Alta Italia non sarebbe esatta per fare questi confronti, quando si tratta di spese di esercizio soltanto ordinario, ma lo è meno poi quando piglia una linea separata senza sapermi dire quante spese straordinarie sieno comprese tra quelle che figurano come spese d'esercizio. Del resto, quand'anche non fossero comprese spese di conto capitale in quelle relative alle linee citate, ripeto, che quelli che l'onorevole ministro ha addotti sono esempi vergognosi di un esercizio ferroviario e non si possono portare per sostenere un contratto.

Perchè non cita, onorevole ministro, le altre linee, che sono esercitate a un terzo di meno di quelle cui ha accennato?

Dunque questi esempi non provano nulla, perchè ad essi potrei contrapporre, come ho già detto, con molto maggior fondamento, quelli di altre linee, ed anche di linee esercitate dallo Stato, che costano molto meno del 70 e anche del 60 per cento.

All'onorevole Curioni debbo poi osservare che tutto ciò che egli ha detto della formula Bucchia Gabelli non so proprio che cosa valga nella questione. Anzitutto mi pare, se ricordo bene, che egli, nella discussione generale, si occupasse di dimostrare che quella formula non aveva nessun valore, ora inconcludente. Io naturalmente non risposi a que-



sta sua osservazione perchè non mi riguardava e non era, come non lo è adesso, ufficio mio il difendere gli altri. Io dissi che, come formula pratica, tra quelle che conosceva io, nella specialità del caso nostro, vale a dire delle nostre reti, e nella condizione presente delle spese ferroviarie, mi pareva la più accettabile e la credo ancora tale.

Ma mi fa specie che diventi tale per l'onorevole Curioni solo ora che gli serve a dimostrare le cose che io combatto. (*Si ride*) Perchè se era cattiva nella discussione generale, non deve esserlo più adesso? (*Bene! a sinistra*)

**Curioni, relatore.** Sicuro!

**Baccarini.** E per farla diventar buona ha bisogno di farvi delle aggiunte. Egli suppone che la formula Bucchia-Gabelli riguardi linee senza pendenze, perchè dice che è dedotta dagli esempi delle ferrovie Romane.

Mi permetta, onorevole Curioni. Siccome quel fascicolo dove si trova la dimostrazione di questa formula Bucchia-Gabelli l'ho per le mani tutti i giorni, perchè mi occorre in una causa che si agita davanti i Tribunali, così posso dirle che essa non si compone solo degli esempi delle Romane, ma di quelli delle Meridionali, dell'Alta Italia e delle Calabresi, ed anche di linee estranee all'Italia. È una formula dedotta, come tante altre, da un certo numero di esempi. Ma che che sia della formula Bucchia-Gabelli, essa non ha nulla a vedere qui. Ed io, guardi come sono corrivo, l'accetterei ad occhi chiusi per applicarla al contratto della Sicula. Prenda la formula Gabelli, l'applichi per dedurre la percentuale, ed io l'accetto; ma così come è, non con le aggiunte che va facendo, perchè allora non so dove si potrà giungere.

L'onorevole Curioni ha detto ancora che la Commissione ha fatto tutte le riduzioni che doveva e che poteva fare.

Io prego la Commissione di ricordare che io non le ho fatto appunto di aver ragionato male; essa ha ragionato benissimo dal suo punto di vista. Io ho detto, e ripeto senza offendere nessuno, che mancano le documentazioni, mancano gli elementi sui quali noi, estranei al lavoro della Commissione, possiamo rifarlo.

Ci saranno; ma io non li trovo in nessuna parte, e non ho perciò nessun modo di riscontrare la esattezza dei calcoli della Commissione, non ostante quella poca cognizione che ho di queste cose, in mezzo alle quali vivo da tanto tempo. E perciò debbo dire che non esistono, che non possono esistere elementi i quali conducano a quella conclusione; a meno che non si straccino tutte le relazioni ufficiali che sono state finora presentate.

L'onorevole Curioni poi ha confermato, e io non poteva desiderare di meglio, tutte quelle circostanze che mi autorizzarono a domandar conto della detrazione relativa alle spese in conto capitale, che passano a carico del fondo di riserva.

Ha detto che le linee Sicule sono tortuose, che hanno i terrapieni più instabili delle altre, e per conseguenza esigono maggiori spese per il consolidamento, ecc. Ma io non nego questo, fino al limite in cui potrà esser giusto; ma domando: allora perchè non si è detratta al titolo "spese di esercizio" che la somma di 360,000 lire per l'armamento? È appunto perchè non capisco dove sieno andate le altre... (*Movimenti dell'onorevole Curioni*)

È inutile scuotere la testa, onorevole Curioni: io sono vecchio dell'amministrazione dei lavori pubblici, e non vengo qui a parlare come un principiante che non sappia di che cosa parli. Sono cose di fatto che io conosco, non me ne faccio mica una lode; è un merito che possono aver tutti purchè passino dodici anni, come li ho passati io, in mezzo a queste cose.

Si tratta, lo ripeto, di cose di fatto. Io non credo che con le spese di vero e proprio esercizio si siano mai fatti armamenti!

Dunque le spese che si sono fatte lì, si sono fatte sulla parte ordinaria, onorevole ministro, non sul conto capitale.

C'è un capitolo nel bilancio (che tutti gli anni varia dal 31 al 35), nel quale trovate sempre 2, 3, 5 milioni come nel 1882, o un milione e mezzo come l'aveva ridotto io nel 1881; perchè appunto cercava di ridurlo alle sole spese ordinarie e mi valeva del fondo straordinario dei 30 milioni per le spese in conto capitale.

Ed ora che si fa un fondo di riserva, queste spese devono assolutamente essere escluse da quelle d'esercizio.

Dunque io che non credo che col fondo del prodotto lordo si siano mai fatte spese in conto capitale, e non lo crederò fino a che non mi si dimostrerà il contrario (e questa dimostrazione io domando, perchè forse l'avrò dimenticata, ma non mi pare che sia mai stata fatta), io che non credo che col prodotto delle linee si siano mai fatte spese in conto capitale sulle Calabro-Sicule, ho diritto di domandare perchè dalle spese d'esercizio si deducano 363,000 lire per comprare l'acciaio, per rifare armamenti, e non si deducano tutte le altre spese, per le quali c'è pure un capitolo che variava dai 3 ai 5 milioni?

Secondo me, ci sarebbe una differenza di un

milione e mezzo o due milioni di minore detrazione.

E io temo molto (abbiano pazienza se lo dico), temo molto che codeste spese sieno state considerate come d'esercizio da quelli che hanno fatto questi conti per consolidarle nella percentuale, che a questo modo si è elevata oltre misura; mentre poi, quando è ora di farle, si faranno col fondo di riserva.

Senza mettere in dubbio, non dico la buona fede, ma nemmeno l'esattezza delle operazioni fatte dalla Commissione e dal Governo, domando pertanto che me se ne dia la dimostrazione, perchè io possa avere la coscienza tranquilla, e persuadermi che non è accaduto nessuno equivoco.

Fino a che non avrò avuto questa dimostrazione, non potrò tenermi soddisfatto delle ragioni generiche che mi contrappongono e Ministero e Commissione.

L'onorevole Curioni poi non vuole che il traffico della rete Sicula abbia progredito del 3.50 per cento. Egli ha portato qui alcune cifre, ma esse si riferiscono soltanto a due anni; e, del resto, se considera l'Alta Italia nel tempo del colera, troverà che invece del 3 e mezzo, si è ivi ottenuto anche meno. Io non invento; ho qui l'atto ufficiale del periodo dal 1865 al 1884; e da esso risulta che nel 1875 il prodotto chilometrico fu di 6424 lire; nel 1883, fu di 9219; differenza: 2800 lire circa. Faccia ora il conto (ed egli lo sa fare meglio di me), e troverà che la media dà appunto il 3.50 per cento.

Se poi rimonta al 1865, il prodotto chilometrico è anche maggiore.

Ma non dica che il discutere se l'aumento sia del 2.50 o del 3.50 per cento è inconcludente; poichè esso è uno de' criteri che hanno servito a determinare la percentuale per la rete Sicula. Si dice: la rete Sicula non avrà mai lo sviluppo delle reti continentali, e si verificherà sempre tra esse la differenza dal 2.50 al 3.50; dunque, deve pagare di più.

La rete Sicula, si aggiunge, ha pendenze più forti delle continentali; dunque, richiede spese maggiori. Ma queste sono generalità astratte; e, quando queste maggiori pendenze non si verificano che sopra 50 o 60 chilometri, è giusta la applicazione che ne fate? Io dico: sarà giusto di far qualche cosa; ma vediamo in quale proporzione; ditemi su quali dati vi siete fondati per formulare le vostre proposte. Io mi appello ai siciliani che devono aver percorso le linee Sicule assai più di quel che possa aver fatto io; mi di-

cano essi quanti sono i punti in Sicilia dove sieno necessarie trazioni speciali. Uno.

Voci. Castrogiovanni!

**Baccarini.** Castrogiovanni. Si tratta quindi di 50 o 60 chilometri; ma basta per dire che tutta la rete Sicula, per ragione delle pendenze, da 1.10 dove andare ad 1.50? Sarà come dite voi; ma abbiate pazienza di dimostrarlo, e non solo d'affermarlo. Ecco quello che dico io.

E così è per il prodotto lordo. Il prodotto lordo è calcolato sopra una media, ma quando si tratta della finanza, il dire che renderete solido tutto, che il prodotto iniziale deve essere alto, allora vuol dire che la rete Sicula vi dovrà dare un altro prodotto.

Ora, la rete Sicula darà quel che darà, ma il fondarsi su questo criterio vuol dire precisamente concludere sempre a favore. Perchè non avete allora pigliato il prodotto di 14,500 lire secondo le previsioni del bilancio che avrebbe ridotto la percentuale al 72?

Queste sono considerazioni generali le quali lasciano il tempo che hanno trovato; nessuno è obbligato di credere a me più che alla Commissione, od all'onorevole ministro.

Ma siccome domando delle spiegazioni di fatto, mi pare che queste debbano essere date, e se non mi si danno, il mio voto conta per nulla, lo so, ma io, secondo la mia coscienza, dovrò votare contro.

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

**Curioni, relatore.** Innanzitutto io debbo rispondere all'onorevole Baccarini, che egli, per rapporto alla formola dell'onorevole Gabelli, può benissimo credere che sia applicabile a tutte le ferrovie non solo dell'Italia, ma anche dell'Europa, e di tutto il mondo. Per conto mio, continuo a rimanere nell'avviso che la detta formola non sia applicabile che alle linee pianeggianti, e per prodotti lordi vicini a lire 12 mila per chilometro. Per applicarla a ferrovie come le Sicule è necessario di convenientemente correggere i risultati per tener principalmente conto degli effetti delle pendenze.

L'onorevole Baccarini ha affermato: aver io detto che le linee della Sicilia si trovano in terreni mobili; in terreni compressibili; che questo contribuisce ad aumentare le spese di manutenzione straordinaria; e che io gli dava ragione a sostenere che si dovevano fare alle spese quei difalchi che, secondo lui, non erano stati fatti.

Rispondo non aver mai detto che le spese di lavori, per riparare a grandi franamenti e a grandi cedimenti di terreno, si debbano porre tra quelle di ordinaria manutenzione e di ordinario esercizio,

Ho detto soltanto: che quelle depressioni causavano di tanto in tanto dei necessari ricarichi di ghiaia; e che tali ricarichi, dovendo farsi dalla Società esercente le strade, contribuivano ad aumentare le spese di ordinaria manutenzione e quindi a far crescere le percentuali d'esercizio.

L'onorevole Baccarini poi ha replicato che le spese non vennero calcolate e corrette come dovevano esserlo.

Io ho detto, considerando assieme le spese per le ferrovie Calabresi e le spese per le ferrovie Sicule, che nell'anno 1882 venne fatta una deduzione per le spese di straordinaria manutenzione, la quale ammontava a più di 6 milioni, per giungere poi alle 6,236,000 lire, che si trovano nella relazione a base del calcolo della prima percentuale per la rete Sicula.

Qui c'è un altro documento, il quale conferma questa spesa di circa 6 milioni, ossia la relazione del bilancio per l'anno 1884-85; ed in questa relazione sta scritto: "Spese ordinarie di manutenzione per l'anno 1882: nelle ferrovie Sicule 6,695,932 lire, che è maggiore della cifra da cui si sono prese le mosse nel valutare le spese per la deduzione delle percentuali. Quindi si vede come la osservazione dell'onorevole Baccarini non sia proprio esatta.

L'onorevole Baccarini poi ha replicato che le linee Sicule hanno un aumento di prodotto lordo, che eccede il 2.50 per cento, e raggiunge il 3.50 per cento. Io ho asserito, deducendolo dalla statistica del traffico per le reti Calabro-Sicule, che l'aumento del prodotto lordo è soltanto del 2.50 per cento, e considerando, come doveva, soltanto le linee Siciliane.

L'onorevole Baccarini però ha trovato comodo di confondere assieme le ferrovie Calabresi con le Siciliane; e difatti per le Calabresi si trova che nel 1872 il prodotto lordo era di 2400 lire per chilometro, e nel 1882 era niente meno che di 6000 lire.

Io capisco che, confondendo le Calabresi con le Sicule (essendo il prodotto delle Calabresi aumentato di molto), abbia l'onorevole Baccarini ottenuto un aumento di prodotto del 3.50 per cento; ma ora non si discorre di linee Calabresi e Sicule, ma solamente di linee Sicule, e quindi sta la cifra riportata nella relazione dell'aumento del prodotto lordo della rete Sicula nella misura del 2.50 per cento.

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

**Genala, ministro dei lavori pubblici.** Io certamente credo inutile ritornare sull'argomento, per-

chè l'onorevole Baccarini non si arrenderà mai per quante dimostrazioni io gli faccia e per quanti fatti possa citargli.

Nondimeno, siccome egli ha creduto che io non abbia risposto alla prima parte del suo discorso relativa alle spese che si sono fatte in questi ultimi anni per le ferrovie Calabresi e per le Sicule, ripeterò le dichiarazioni fatte dianzi, cioè che nelle spese per le Sicule, che servirono di base alla percentuale, non fu compresa nessuna di quelle che stanno a carico dei fondi di riserva o della Cassa per gli aumenti patrimoniali. La somma alla quale egli ha alluso di 2 milioni circa all'anno, riguarda spese che servono a completare le strade o a ripararle.

Io vorrei che fosse presente l'onorevole Gabelli, il quale potrebbe ripetere ora un discorso che fece in occasione della legge per i 9 milioni di spese straordinarie, quando, rivolgendosi a me, disse: "Voi domandate di spendere 9 milioni, emettendo rendita pubblica, per costruire dei ponti sulle linee Calabresi, che le piene portarono via. Queste sono spese d'esercizio e non spese in conto capitale." Ed a ragione si voleva allora dalla Camera che non si dovessero considerare come spese in conto capitale, poichè non riguardavano altro che riparazioni straordinarie. Ma la legge, così com'è, ha sempre consentito questo; e quindi tutte le spese che si sono fatte, anche per riparazioni straordinarie, sono state sempre pagate come fossero fatte in conto capitale.

A questa specie di disordine amministrativo che ha origine dalla legge si pone riparo precisamente col contratto che sta innanzi alla Camera, il quale impedirà d'ora in avanti che le spese per riparare le strade, danneggiate per ragione di forza maggiore, siano fatte con emissione di rendita pubblica o di altri titoli dello Stato. A queste spese devono provvedere i fondi di riserva; e non c'è stata confusione di sorta, perchè i 6,500,000 lire che si sono calcolati come spese d'esercizio e presi quindi per base nel calcolo della percentuale, sono proprio tutte spese d'esercizio.

In secondo luogo l'onorevole Baccarini mi ha rimproverato di aver citato alcuni esempi di forti spese per strade in pendenza che egli ha ardito chiamare una vergogna delle reti italiane. Io sono molto lontano dal consentire in questo suo giudizio; più perchè dovrei maravigliarmi che questa vergogna duri da tanti anni.

**Baccarini.** Chiedo di parlare.

**Genala, ministro dei lavori pubblici.** ... e che l'o-

norevole Baccarini non abbia saputo mettervi riparo.

Io del resto ho fatto un ragionamento molto più largo, molto più vero e molto più convincente.

Io ho affermato che le linee in pendenza costano di più, e che questo proviene, non solo dalla lunghezza dei tratti di pendenza, ma altresì dal concentrarsi del traffico principalmente su questi tratti, e l'ho dimostrato per la rete Sicula. Ho poi confrontate le proporzioni dei tratti di pendenza oltre il 15 per mille fra la rete Sicula e le altre reti, dicendo che per la rete Sicula abbiamo il 22 per cento di tratti in grande pendenza, cioè 133 chilometri su 600; per le Romane il 2 per cento, cioè 39 chilometri su 1600, e per l'Alta Italia il 4 per cento, cioè circa 160 chilometri su 3800.

Sono poi venuto a fare i necessari confronti per mostrare come cresca la spesa quando cresce il trasporto delle merci su questi tratti in pendenza; e questo desumendolo anche dai fatti che avvengono sulla rete di quella stessa Società che ha fama d'essere un'abile amministratrice. E non so come possano gli stessi amministratori esercitare, al dire dell'onorevole Baccarini, vergognosamente una linea, mentre per le altre sono bravissimi esercenti e come tali elogiati dallo stesso onorevole Baccarini. Il quale del resto è stato il primo a citare esempi di linee; onde io pure, per contrapporre esempi ad esempi, ho dovuto ricorrere a citazioni; ma l'ho fatto solamente dopo avere dimostrato che in Sicilia i tratti in pendenza superano di gran lunga proporzionalmente quelli delle altre reti continentali.

**Presidente.** Onorevole Baccarini?

**Baccarini.** Rinunzio a parlare.

*Voci.* Ai voti! ai voti!

**Presidente.** Dunque, non essendoci proposta alcuna, l'articolo 19 rimane approvato nei termini in cui è proposto.

“ Articolo 20 ... ”

Lo leggo.

**Baccarini.** Chiedo di parlare.

**Presidente.** “ Art. 20. Col quindici (15) per cento del prodotto lordo iniziale, di cui nell'articolo precedente, si pagherà all'esercente, a titolo di corrispettivo per l'impiego del materiale rotabile e di esercizio da lui acquistato a forma dell'articolo 11, per ciascun anno di esercizio e per tutta la durata del contratto, la somma di lire ottocento sessantotto mila seicentocinquanta (868,650) ed eventualmente il maggior compenso di cui al

l'ultimo comma dell'articolo 11; si provvederà inoltre ai versamenti delle somme dovute ai fondi di riserva di cui agli articoli 52, 53 e 54 del Capitolato nella misura in essi rispettivamente stabilita, cioè:

“ lire duecentocinquanta (250) per ogni chilometro di strada, nel fondo di riserva per provvedere ai danni cagionati alle strade da forza maggiore;

“ lire centosettantacinque (175) per ogni chilometro di strada nel fondo per la rinnovazione della parte metallica dell'armamento;

“ una somma corrispondente all'uno e un quarto (1 1/4) per cento del prodotto lordo iniziale nel fondo per la rinnovazione del materiale rotabile reso inservibile dall'uso.

“ L'eventuale avanzo sarà dal Governo ripartito tra i vari fondi e la cassa per gli aumenti patrimoniali, a seconda dei relativi bisogni.

“ Il ventidue (22) per cento degli aumenti del prodotto lordo al di sopra del prodotto iniziale, sarà versato nella misura:

“ dell'uno (1) per cento nel fondo di riserva per la rinnovazione della parte metallica dell'armamento;

“ dell'uno (1) per cento nel fondo di riserva per la rinnovazione del materiale rotabile;

“ del venti (20) per cento nella Cassa per gli aumenti patrimoniali, di cui all'articolo 55 del Capitolato.

“ La parte degli utili della Società, rappresentata dal compenso di cui nel primo paragrafo del presente articolo, sarà soggetta all'imposta di ricchezza mobile stabilita per i redditi della categoria A.

“ Ogni altra somma di utili sarà tassata come i redditi della categoria B. ”

Onorevole Baccarini, Ella ha facoltà di parlare.

**Baccarini.** Su di che, onorevole presidente? L'articolo 19 è stato votato.

**Presidente.** Ella faceva una proposta all'articolo 19, ma ha rinunciato a parlare.

**Baccarini.** Volevo proporre la riduzione della percentuale al 75 per cento.

**Presidente.** Perdoni, onorevole Baccarini, prima di dichiarare approvato l'articolo 19, io ho chiesto se vi erano proposte, nessuno ha chiesto di parlare, ed io, seguendo il metodo fin qui adottato, ho dichiarato approvato l'articolo.

**Baccarini.** Ora è fatto, la colpa è stata mia.

**Presidente.** Ne sono dolente, ma se mi avesse

mandato la sua proposta scritta ciò non sarebbe avvenuto.

**Baccarini.** L'esito sarebbe stato lo stesso. (*Narità*)

**Presidente.** Vuol parlare sull'articolo 20?

**Baccarini.** A proposito di questo articolo 20 sono proprio trascinato a far perdere ancora qualche minuto alla Camera, perchè anche qui, per la terza volta, si verifica il caso, ammesso dall'onorevole Curioni, del regaluccio alla Società. (*Movimenti*) Si tratta anche qui dell'interesse pagato per un anno, mentre il capitale non si gode che per sei mesi, (*Commenti*) Ma non ci è niente di nuovo, perchè il fatto venne ammesso dalla stessa Commissione...

**Curioni, relatore.** Chiedo di parlare.

**Baccarini.** ... e tutti compresero, sulla dichiarazione dell'onorevole relatore, che la somma, che si abbuonava oltre il dovuto, non era di circa 4 milioni com'io diceva, ma di poco più della metà, a suo avviso.

Le ragioni che di questo rega'ò hanno dato l'onorevole relatore e l'onorevole ministro, saranno giuste, ma, siccome esse non sono mai entrate nella mia mente se non come argomenti inammissibili, così ne viene di conseguenza che, al ripresentarsi dello stesso caso, io torni da capo, come se nulla fosse mai accaduto. (*Movimenti*) Mi valgo del mio diritto per riproporre di nuovo la cancellazione di ciò che non è dovuto.

Io sono dolente che per un motivo eccezionale ho dovuto assentarmi dalla Camera un giorno in cui si è appunto, senza che nessuno ne parlasse, lasciato correre l'articolo corrispondente, col quale si regalavano all'Adriatica lire 1,658,000.

**Curioni, relatore.** Non è vero.

**Baccarini.** Qui il regalo è minore, perchè naturalmente la rete è meno estesa. Ma qui è detto, come per la rete Mediterranea, che si pagano lire 868,650 all'anno. Ora, siccome il capitale gli assuntori lo versano in sei rate bimestrali, vuol dire che, come per la Mediterranea, lo Stato gode quei 15 milioni (mi pare che tanti siano) per sei mesi, e paga l'interesse per dodici mesi. Ecco tutta la questione. L'annualità dell'interesse è di 868,650 lire, ma la metà, che è quella che è dovuta, è di lire 434,325.

Dunque, la mia proposta è questa: che sia ridotta la somma di lire 878,000 alla metà, perchè non è dovuta che la metà della somma stessa. Sono piccole cose, prese una per una; ma in complesso costituiscono somme di rilievo. Per la Mediterranea abbiamo dato quello che non era dovuto nella somma di lire 3,900,000; per la rete Adria-

tica, per la quale non posso più parlare, abbiamo dato 1,658,000 lire.

**Curioni, relatore.** È falso.

**Baccarini.** Onorevole Curioni, sarà falso per Lei che giudica la cosa diversamente; ma il fatto è che sopra una somma di lire 115,000,000 l'interesse al 5.79 per cento fa 6,658,000 lire; dalla quale cifra, deducendo lire 5,000,000, che si accordano pel primo anno, rimane una differenza di lire 1,658,000.

**Genala, ministro dei lavori pubblici.** Che la Società versa nel fondo di riserva.

**Baccarini.** Io non so dove la versi; è un'altra questione codesta. Io dico soltanto: trovo che voi pagate per interessi quello che non dovete, ma non trovo dove si versi questo di più.

**Genala, ministro dei lavori pubblici.** Lo veda all'articolo 12 che è già votato.

**Baccarini.** Sarà votato quanto vuole. Ma, onorevoli colleghi, il versare la prima volta una somma, non vuol dire non farsela poi restituire. Siamo al solito discorso della rete Mediterranea; si deve scrivere che queste somme non devono essere restituite.

Nel contratto della rete Mediterranea si dice: "La Società sarà obbligata a versare nel fondo di riserva, ecc." In questo contratto si dice che la compagnia sarà obbligata a versare 434,000 lire, ma non si dice mica che non può poi riprendere questa somma.

Ripeto, versare non vuol mica dire pagare. È d'ipotesi che la Società fa alla Cassa dei fondi di riserva perchè non ha danaro, e perchè la Società è obbligata a costituire il primo capitale; ma bisogna scrivere che la Società non deve riprendere la somma versata. Perchè non volete scrivere il vostro pensiero chiaro e netto, e dire che questa somma si versa a fondo perduto?

Allora voi avrete detto quello che dovete dire; ma se non volete ciò scrivere nella legge, io sono autorizzato a ritenere che la Società intenda di riprendere a suo tempo la somma che versa.

Soggiungo che la mia non è una supposizione del tutto infondata; dappoichè in qualche caso, mentre il Governo e la Commissione hanno dichiarato alla Camera che un dato articolo di questi contratti deve intendersi in un dato modo, un'ora dopo i contraenti hanno dichiarato a me che l'intendevano in modo diverso.

Dunque se la Commissione ed il Governo credono che io pigli un equivoco, se essi intendono di pagare un semestre e non un'annualità di interessi, e che l'altra metà vada al fondo di riserva per conto dello Stato, allora dicano addirittura

che la Società versa 434,000 lire a fondo perduto, e saremo d'accordo. Ma quando non lo facciano o non lo vogliano fare, io insisto nella proposta che ho presentata.

**Presidente.** Verremo ai voti.

**Genala, ministro dei lavori pubblici.** Chiedo di parlare.

**Presidente.** Ne ha facoltà.

**Genala, ministro dei lavori pubblici.** È per fare una semplice dichiarazione che io riprendo la parola. Non vorrei che le parole dell'onorevole Baccarini potessero far sorgere una questione che fino ad ora, per verità, non è venuta in mente a nessuno.

Alle Società non si paga altro che l'interesse; e quando questo sia ragguagliato a tutto l'anno, come lo è qui, le Società hanno l'obbligo di versare una quota corrispondente alla metà che percepiscono, nei fondi di riserva, e a fondo perduto. Alla Commissione ed al Governo non è nemmeno venuta in mente la questione sollevata dall'onorevole Baccarini, anche perchè l'articolo 12 dice:

“ La Società dovrà nel primo anno di esercizio versare a dotazione dei fondi di riserva la somma di lire quattrocento trentaquattromila trecentoventicinque (434,325). ”

Ed il capitolato soggiunge che alla fine del contratto il residuo attivo dei fondi di riserva appartiene allo Stato.

Ora dunque non può nascere alcun dubbio. Ma ad ogni modo, per evitare anche ogni più lontana probabilità che le parole dell'onorevole Baccarini possano farlo nascere, dichiaro a nome del Governo e aggiungerei anche degli altri contraenti, che queste 434,325 lire come le consimili, somme che saranno versate dalla Società Adriatica e da quella Mediterranea, si versano a fondo perduto, perduto, a favore dei fondi di riserva.

**Baccarini.** Ciedo di parlare.

**Presidente.** Ne ha facoltà.

**Baccarini.** Mi auguro che questa sia l'interpretazione data dai contraenti a questa parte del contratto.

Io ho ragione fondatissima di dubitarne; ma in ogni modo la dichiarazione dell'onorevole ministro è così chiara e netta, che non posso metterla in dubbio, e ritiro la mia proposta.

**Presidente.** Così rimane approvato l'articolo 20 come è proposto.

L'articolo 21 è uguale al 24 della rete Mediterranea.

L'articolo 22 è uguale al 28 della rete Adriatica.

“ CAPO III. Norme per le nuove costruzioni. ”

L'articolo 23 è uguale al 26 della Mediterranea e 30 della rete Adriatica; soltanto è variata la somma, e quindi leggo l'articolo:

“ La Società si obbliga a costruire, a richiesta del Governo e alle condizioni stabilite dall'annesso capitolato, le strade ferrate complementari autorizzate colla legge del 29 luglio 1879, n. 5002 (serie 2<sup>a</sup>), del 5 giugno 1881, n. 240 (serie 3<sup>a</sup>), e del 5 luglio 1881, n. 875 (serie 3<sup>a</sup>), nonché le altre di cui venisse in futuro autorizzata la costruzione e che dovessero far parte della rete Sicula.

“ L'ammontare delle costruzioni da affidare alla Società potrà ascendere alla somma di dodici milioni (12,000,000) di lire all'anno. ”

L'articolo 24 è uguale all'articolo 27 delle reti Mediterranea ed Adriatica.

L'articolo 25 è uguale all'articolo 28 della Mediterranea.

L'articolo 26 è uguale al 29 della rete Mediterranea e al 33 della rete Adriatica.

L'articolo 27 è uguale al 30 della Mediterranea e 34 dell'Adriatica.

L'articolo 28 è uguale al 21 della Mediterranea e al 25 dell'Adriatica.

L'articolo 29 è variato nella somma. Ne do lettura.

“ Qualora il Governo creda che non si possano alienare le obbligazioni ad un saggio conveniente, la Società, dietro un preavviso di due mesi fatto dal Ministero del Tesoro, provvederà con mezzi propri alle costruzioni, di cui essa fosse incaricata, fino alla somma di dodici milioni (12,000,000) di lire.

“ Il rimborso delle fatte anticipazioni dovrà aver luogo al più tardi entro un anno dalla fine di ciascun mese in cui i pagamenti furono eseguiti, a meno che non intervengano nuovi accordi per la proroga di tutto o di parte del rimborso od anche per nuove anticipazioni. ”

L'articolo 30 è uguale all'articolo 33 della Mediterranea e all'articolo 37 dell'Adriatica.

L'articolo 31 è uguale al 34 della Mediterranea e al 38 dell'Adriatica, meno la citazione degli articoli che naturalmente sono diversi.

L'articolo 32 è uguale al 35 della Mediterranea e al 39 dell'Adriatica, meno la citazione dell'articolo che è diversa.

“ CAPO IV. Disposizioni varie. - Fine del contratto. ”

L'articolo 33 è uguale al 36 dalla Mediterranea e al 41 dell'Adriatica.

L'articolo 34 è uguale al 37 della Mediterranea e al 42 dell'Adriatica, meno la percorrenza chilometrica che è diversa, ed è stabilita in 20 chilometri all'ora.

Gli articoli 35, 36, 37 e 38 sono rispettivamente uguali agli articoli 38, 39, 40 e 41 della rete Mediterranea e agli articoli 43, 44, 45 e 46 della rete Adriatica.

L'articolo 39 è diverso; ne do lettura:

“ Il pagamento del materiale rotabile e d'esercizio e degli approvvigionamenti, fino alla concorrenza di quindici milioni (15,000,000) di lire o di quella maggior somma che sarà stata pagata dalla Società come prezzo del materiale rotabile e d'esercizio al principio del contratto, dedotto l'importare delle perdite e del deprezzamento di cui all'articolo precedente, verrà eseguito mediante denaro in una o più rate dentro un anno dalla cessazione del contratto.

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

“ In pagamento e a saldo del materiale acquistato dalla Società, sia mediante la cassa per gli aumenti patrimoniali ai termini dell'articolo 18 del presente contratto, sia con obbligazioni per nuove costruzioni ai termini dell'articolo 67 del Capitolo, lo Stato assumerà in luogo e vece della Società il residuo debito delle obbligazioni emesse per l'acquisto del materiale medesimo, e la Società ne rimarrà interamente esonerata. ”

Gli articoli 40 e 41 sono rispettivamente uguali agli articoli 43 e 44 della Mediterranea.

L'articolo 42 è uguale al 45 della Mediterranea, meno una parte.

Leggo perciò l'articolo:

“ Si dà atto che i concessionari hanno comprovato di aver depositato nelle Casse erariali centomila (100,000) lire di rendita consolidata italiana cinque per cento a titolo di cauzione provvisoria, la quale sarà restituita ai concessionari medesimi all'atto del primo versamento di cui all'articolo 12.

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

L'articolo 43 è uguale al 46 della Mediterranea.

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

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

**Romeo.** Sarò brevissimo, principalmente perchè sono persuaso che chiunque tra voi, signori, si sia trovato a passare lo stretto di Messina, non dirò in condizioni di mare in burrasca, ma anche in condizioni ordinarie, mi farà testimonianza come il servizio di quello stretto sia fatto molto male. Questo non dico per farne colpa alla Società che lo compie, ma perchè le condizioni nelle quali esso si effettua, non si prestano assolutamente ad ottenere un buon risultato.

La questione del passaggio dello stretto di Messina è d'importanza non soltanto speciale agli interessi dell'isola, ma altresì agli interessi generali del continente.

E difatti non è possibile di avere un buon servizio cumulativo tra la rete continentale e quella della Sicilia, senza che si migliorino le condizioni di quel passaggio.

Non mi fermerò ora ad esaminare se la migliore soluzione del problema sarà un passaggio sottomarino, od un ponte, od un istmo. Sopra questo punto però vorrei una risposta dall'onorevole ministro dei lavori pubblici. Con la legge del 1882 si stabilì che il Governo dovesse studiare se fosse oppur no possibile il passaggio sottomarino per lo stretto di Messina.

Di questo beneficio, se sarà attuabile, godranno i nostri lontani nipoti; nondimeno sarebbe utile che il Governo, autorizzato in ciò dalla legge, cercasse di definire almeno la questione se sia, cioè possibile un passaggio sottomarino dello stretto di Messina.

Per avere un'idea del modo con cui si fa oggi questo passaggio, io richiamo, onorevoli colleghi, la vostra attenzione sopra un solo fatto, a cui per amore di brevità mi restringo. Uno dei legni adoperati per la traversata dello stretto è il *Barone Ricasoli*, la cui macchina aveva un tempo la forza di 34 cavalli nominali, ed il cui tonnello è di 122 tonnellate! Basta accennare questo solo fatto per giudicare in quali condizioni si faccia quel transito.

Quando nel 1863 si era stipulato il contratto con la Società *Vittorio Emanuele*, la quale si era obbligata a fornire i piroscafi appunto per il passaggio dello stretto, si era messo come condizione assoluta che i piroscafi destinati a quel servizio, per lo meno dovessero avere le macchine della

forza di 192 cavalli nominali, se non erro. Sul vaporetto che ho citato, non vi è posto distinto nè per prima, nè per seconda classe, ma i passeggeri di qualunque specie, di qualunque condizione, devono tutti andare alla rinfusa. E voi ben comprendete quanto torni doloroso e malagevole fare un tale passaggio. Principalmente quando il mare è un po' agitato non si può andare sotto coperta, e si è costretti a rimanere esposti alle intemperie e alle onde, che qualche volta arrivano fino sul ponte.

Io, onorevole ministro dei lavori pubblici, vorrei quindi che quando il Governo riordinerà questo servizio cumulativo, studiasse particolarmente la possibilità di applicare quei legni-vapori i quali pigliano direttamente i treni, e li trasportano da un luogo all'altro. E faccio questa raccomandazione non solo perchè questi mezzi di trasporto sono attuati generalmente in America ed altrove; ma anche perchè a questo scopo, un nostro ingegnere navale, il Calabretta, che oggi è ufficiale nella marineria militare, ha presentato un apposito progetto che è stato molto lodato; e del quale, come meritevole di esser preso in considerazione, si tratta anche negli atti della Commissione d'inchiesta parlamentare sulla marineria mercantile.

Se le difficoltà del passaggio dello stretto di Messina sono ora così gravi, e dirò anche qualche volta pericolose per i mezzi di trasporto, per ciò poi che si riferisce alle tariffe, la condizione presente è davvero gravissima; e sopra quest'altro punto richiamo tutta l'attenzione dell'onorevole ministro dei lavori pubblici, e quella dell'onorevole ministro di agricoltura, industria e commercio.

Onorevoli colleghi, vi prego di portare un po' di attenzione sul prezzo delle tariffe presenti di navigazione per lo stretto *in servizio cumulativo*. È veramente qualche cosa di grave; e se non prendesi qualche provvedimento opportuno in proposito, non sarà facile che qualcuno, a meno che vi sia costretto da estrema necessità, si giovi di quel servizio di navigazione in servizio cumulativo, specie per le merci a piccola velocità. I viaggiatori pagano lire 4 per ognuno; e siccome il passaggio dello stretto, così come oggi si fa, è di 14 chilometri, se si applicassero le tariffe ferroviarie, anche di prima classe, le 4 lire si ridurrebbero ad 1,44. Per la terza classe la differenza è anche più grave. Si pagano oggi 3 lire; ma se si applicassero i 5 o i 6 centesimi a chilometro per ogni passeggero, si pagherebbero 60 centesimi. Vedete, dunque, per i soli viaggiatori, che differenza

ci sia tra la tariffa ferroviaria e la tariffa di passaggio dello stretto.

Per le merci, poi, la cosa è anche più grave. Una tonnellata di merci, a grande velocità (credo di non sbagliarmi), paga 30 lire, sempre s'intende transitando in servizio cumulativo; applicando, invece, la tariffa ferroviaria più alta, non si dovrebbe pagare che lire 5,60. Per le merci a piccola velocità, la differenza nelle due tariffe è addirittura enorme. Una tonnellata di merci paga ora 15 lire; mentre, anche se volete applicare la tariffa di prima classe ferroviaria, essa non dovrebbe pagare che lire 2,24. Vedete che differenza!

E se poi applicaste la tariffa per le merci di ottava classe, la differenza aumenta immensamente.

Io comprendo benissimo che qualche cosa di più si debba pagare per questo servizio; ma questa differenza così grave, questa differenza che è quasi del 90 per cento con le tariffe ferroviarie, tutti comprendono a quali inconvenienti dia luogo. Voi converrete certamente, signori, che non si potrà mai avere un transito ragguardevole di merci, quando queste tariffe siano mantenute quali sono. Si noti inoltre che, per il passaggio dello stretto di Messina, non si gode il beneficio dei biglietti di andata e ritorno, non si gode quello dei biglietti d'abbonamento, di quelli circolari; insomma non si gode nessuna di quelle altre facilitazioni che vi sono per le tariffe ferroviarie.

In conclusione, io voglio sperare, non solamente che l'onorevole ministro dei lavori pubblici, e quello d'agricoltura, industria e commercio, faranno buon viso a queste mie raccomandazioni, e che daranno tali risposte che potranno accontentare me, e coloro che con me hanno firmato l'ordine del giorno; ma spero altresì che queste risposte abbiano poi un risultato pratico.

Poichè sin qui, non soltanto abbiamo avuto molte promesse, ma anche molte disposizioni di legge, facoltative quanto si voglia, colle quali si è raccomandato il miglioramento dei mezzi di trasporto e la riduzione delle tariffe per il passaggio dello stretto di Messina; ma poi, in fatto, si è ottenuto, quasi nulla.

Io mi affido però di avere delle risposte che mi accontenteranno non solo ma che avranno di più una pronta attuazione.

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

**Genala, ministro dei lavori pubblici.** L'onorevole Rouco ha fatto dapprima una domanda intorno all'avvenire, se cioè l'Italia vedrà un giorno



lo stretto di Messina attraversato da un tunnel, che congiunga ferroviariamente l'isola al continente.

Come egli sa, alcuni studi sono stati fatti a questo proposito, e sono anche stati esaminati dal Consiglio superiore dei lavori pubblici. Ma la difficoltà del problema e la spesa ingente che richiederebbe l'esecuzione di una tale opera, ci consigliano a rimandarla per ora all'avvenire. Confido però che possa essere un giorno o l'altro compiuta.

Ma lasciando l'avvenire da parte, vediamo quali provvedimenti si potranno prendere, in un tempo prossimo, al fine di migliorare le condizioni della traversata dello stretto.

L'onorevole Romeo ha, in brevi parole, ricordato come oggi si faccia questo servizio; e per verità io convengo pienamente con lui che il servizio ha bisogno di essere migliorato. In questo infondimento, tanto nel contratto per l'esercizio della rete Mediterranea, quanto in quello per la rete Sicula, il Governo ha stabilito l'obbligo per ambedue le Società di fare il servizio dello stretto, e con esso il servizio cumulativo ferroviario tra l'isola di Sicilia ed il continente quando ne vengano richieste. Ma pel momento noi siamo vincolati da un contratto con la Società italiana di navigazione generale, il quale deve ancora durare sette anni.

Ora, il Governo ha due vie aperte dinanzi a sé: l'una è quella di convenire colla Società di navigazione la rescissione del contratto, al fine di potere affidare il servizio dello stretto a quella delle due Società ferroviarie che potrà far patti più favorevoli, e soprattutto avere un maggior interesse di attirare il traffico sulle proprie reti; perchè, così, il Governo avrà un alleato di più, tanto per il buon servizio dello stretto quanto per concedere maggiori agevolanze, sia per riguardo ai biglietti circolari di andata e ritorno, sia anche per le tariffe stesse.

Credo che forse sarà più conveniente di affidare questo servizio alla Società Mediterranea; nondimeno non mi pare opportuno di pregiudicare ora la questione. Saranno le trattative che il Governo farà, quelle che gli insegneranno quale delle due vie sia preferibile.

Ed allora, dovendosi riordinare il servizio, sarà il momento di provvedere a migliorarlo. Questo miglioramento si potrà fare anche ove non riuscisse di scindere il contratto con la Società generale di navigazione, perchè ciò non esclude punto che non si possa concordare qualche variazione al contratto del dicembre 1877. Allora si vedrà anche se, con legni migliori, si possa fare quel salto

immenso di adottare un sistema di trasporti marittimi che ci permetta di caricare addirittura i treni ferroviari sopra un naviglio e passarli dalla Sicilia sul continente e viceversa. Ciò accrescerebbe senza dubbio la spesa; ma il Governo non si ricusa di fare anche questo studio, avendo riguardo alle condizioni del mare e dei due porti, di Reggio e di Messina.

E così farà prendere nella dovuta considerazione anche la seconda parte dell'ordine del giorno dell'onorevole Romeo relativa alle tariffe.

Oggi le tariffe sono elevate, ma è molto elevato anche il compenso che si deve pagare.

Infatti, per questo servizio cumulativo, il Governo deve assicurare un minimo di viaggiatori e di merci alla Società; e deve pagare per ciascun viaggiatore di prima e seconda classe quattro lire; per ciascun viaggiatore di terza classe tre lire; per ciascuna tonnellata di merci quindici lire; ed anche per bagaglio 30 lire la tonnellata.

Ora vede l'onorevole Romeo che con questi compensi è impossibile potere applicare per il pubblico la stessa tariffa del trasporto ferroviario, la quale, essendo di pochi centesimi, porterebbe una grave perdita a carico della Società e del Governo.

Ciò nonostante credo che nel riordinare questo servizio, e soprattutto se ci riuscirà di affidarlo alla Società che deve esercitare la rete Mediterranea, per l'interesse stesso che la Società avrà di attirare il traffico sulle proprie linee, si potrà ribassare il prezzo dei trasporti, anche quando la Società stessa dovesse pagare per il servizio dello stretto una tassa notevolmente superiore a quella che essa vorrebbe a percepire. Avviene anche qui qualche cosa di simile e ciò che succede nei tratti acclivi, solo invece di dover superare le forti pendenze, ci è da superare lo stretto di Messina, con una spesa maggiore, che dipende dalla diversità della trazione, e dalla necessità del carico e scarico; la quale difficilmente potrebbe essere di molto diminuita anche quando si adottasse il sistema vagheggiato dall'onorevole Romeo di portare i treni addirittura sulle navi.

Concludo quindi che posso accettare come raccomandazione le cose dette dall'onorevole Romeo nella prima parte del suo discorso e del suo ordine del giorno, facendo però parecchie riserve per la seconda parte, con cui vorrebbe applicate senz'altro al servizio dello stretto le tariffe ferroviarie, quali sono sopra le altre strade ordinarie delle reti continentali e Sicula.

**Presidente.** Onorevole Romeo, mantiene Ella o ritira il suo ordine del giorno?

**Romeo.** Ecco, io mantengo il mio ordine del gior-

no, e molto più dopo che l'onorevole ministro non par tanto lontano dallo accettarlo pur con delle riserve. Richiamo però l'attenzione dell'onorevole ministro stesso su due cose che io ho sempre intese ripetere. Se noi riduciamo le tariffe, avremo una perdita piuttosto grave: ma allora non parliamo di migliorare il passaggio dello stretto di Messina! Perchè è naturale che riducendo le tariffe, qualche perdita ne verrà. Ma con questa convenzione Sicula il Governo ha rinunciato sinora a 500,000 lire sulle primitive tariffe.

Ora io domando che per lo meno una riduzione in tale proporzione si applichi, per ora, alle tariffe dello stretto. E questo mi parrebbe giustissimo. Inoltre si dice spesso: ma come volete che ci siano piroscafi di maggiore grandezza, se non possono entrare nel nuovo porto di Reggio?

A Reggio, come a Messina io credo che questi piroscafi potrebbero avere facile approdo. Ma ammesso anche che oggi a Reggio non entrassero (del che io dubito), e che si spendessero 100,000 lire per le opere necessarie in quel porto, perchè potesse entrare un piroscafo di maggiore grandezza, mi pare, che trattandosi di congiungere l'isola col continente con migliori mezzi di trasporto, e più sicuri, sarebbe una spesa ben fatta.

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

**Bonajuto.** Mi permetto di raccomandare all'onorevole ministro dei lavori pubblici di studiare, d'accordo colle Società Mediterranea e Sicula, il modo per ottenere che il passaggio delle merci, e possibilmente dei viaggiatori, attraverso lo stretto di Messina, si effettui sopra chiatte rimorchiate da vapori, affinchè si eviti il trasbordo delle merci che arreca spese e spesso avarie e perdite di tempo a danno del commercio. Questa è la mia raccomandazione, e prego l'onorevole ministro di volerla prendere in considerazione.

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

**Genala, ministro dei lavori pubblici.** Non ho che a rinnovare la mia prima dichiarazione, che cioè il Governo studierà, sotto l'aspetto tecnico, il modo migliore per fare il servizio dello stretto, e a norma del risultato dei suoi studi, o modificherà il contratto con la Società di navigazione o affiderà il servizio ad una delle due Società esercenti le strade ferrate, che mettono capo allo stretto.

Quindi per questa parte terrò conto tanto della raccomandazione dell'onorevole Romeo quanto di quella dell'onorevole Bonajuto. Quanto alla seconda parte dell'ordine del giorno, che concerne

le tariffe ferroviarie, l'onorevole Romeo ha ora mitigata la sua proposta nel senso che non sarebbero più da applicarsi le tariffe ferroviarie come se invece dello stretto ci fosse una strada ferrata, ma invece si dovrebbero soltanto attenuare le tariffe esistenti.

Posso in conseguenza assumere di studiare anche questa proposta; e credo che sarà nell'interesse specialmente della Società Mediterranea, quando questa assuma il servizio, di attenuare le tariffe. E questo è pure l'interesse del Governo cointeresato nell'esercizio della rete, com'è nell'interesse generale del paese che il continente e l'isola di Sicilia siano posti fra loro in contatto nel modo più facile ed economico. Dopo queste mie dichiarazioni spero che l'onorevole Romeo vorrà ritirare il suo ordine del giorno.

**Presidente.** Onorevole Romeo, ritira Ella il suo ordine del giorno?

**Romeo.** Dopo le dichiarazioni esplicite dell'onorevole ministro, non mi resta che prendere atto delle medesime e ritirare il mio ordine del giorno.

**Presidente.** Onorevole Bonajuto, si dichiara pure Ella soddisfatto?

**Bonajuto.** Io ringrazio l'onorevole ministro, prendo atto delle sue dichiarazioni, e spero che il Governo provvederà, quando sia il caso di sciogliere il contratto colla Società esercente dei piroscafi, a migliorare il passaggio dello stretto.

**Presidente.** L'articolo addizionale *A* del contratto per la rete Sicula è eguale all'articolo *B* del contratto per la rete Mediterranea.

Quando fu discusso l'articolo *B* per la rete Mediterranea, l'onorevole Crispi si era riservato di fare qualche osservazione, ma la Camera deliberò che si rimandasse ogni altra discussione fino a quando si discutesse il contratto per la rete Sicula.

Onorevole Crispi, vuole parlare?

**Crispi.** La mia osservazione era limitata semplicemente al modo col quale deve organizzarsi il servizio cumulativo.

**Presidente.** Va bene. Così rimane approvato il contratto per la rete Sicula.

Passeremo ora al capitolato, seguendo lo stesso sistema. Accennerò gli articoli che sono eguali a quelli approvati per la rete Mediterranea, rilevando tutte le modificazioni che dalla Camera furono introdotte nel capitolato per la rete Mediterranea, che s'intenderanno approvate anche per la rete Sicula, come lo furono per la rete Adriatica.

“ CAPO I. Condizioni generali. ”

L'articolo 1º, salvo nella designazione “ rete Sicula, ” è eguale all'articolo 1º della rete Mediterranea.

La medesima avvertenza deve farsi all'articolo 2º.

**Cavalletto.** (*Della Commissione*) Chiedo di parlare.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare.

**Cavalletto.** (*Della Commissione*) Nell'allegato A, a pagina 57 proponiamo di aggiungere all'indicazione della linea Castelvetro-Porto Empedocle le parole: “ coi suoi prolungamenti per Canicatti, e per Licata, e ciò in relazione alla legge del 19 dicembre 1880 che approvò il bilancio preventivo della spesa del ministero dei lavori pubblici. ”

**Presidente.** Il ministero acconsente?

**Genala,** *ministro dei lavori pubblici.* Il Ministero accetta.

**Presidente.** All'allegato A la Commissione propone, d'accordo col Governo, che vengano all'indicazione Castelvetro-Porto Empedocle, aggiunte le parole: “ coi suoi prolungamenti per Canicatti e per Licata. ”

Se non vi sono obiezioni, questa proposta s'intenderà approvata.

(È approvata.)

Così rimane approvato l'allegato A.

Gli articoli dal 3 fino al 7º non contengono variazioni.

L'articolo 8 è uguale all'articolo 11 del capitolato per la Mediterranea.

L'articolo 9 è uguale al 12 del capitolato per le reti Adriatica e Mediterranea salvo che l'articolo citato è diverso.

L'articolo 10 è uguale al 13 del contratto per la rete Adriatica.

Do lettura dell'articolo 11, che è diverso: nei primi due comma:

“ Saranno consegnati al concessionario, unitamente ad un inventario compilato d'accordo fra le parti, tutti i documenti legali e tecnici concernenti la proprietà, l'esercizio e la conservazione delle linee contemplate nel presente capitolato.

“ Il concessionario dovrà conservarli, sotto la sua responsabilità, in buon ordine, senza compenso, per restituirli nella loro integrità alla scadenza del Contratto, insieme coi documenti riguardanti la sua gestione.

“ Il Governo avrà sempre diritto di farsi rimettere quei documenti di cui avesse bisogno a

difesa degli interessi dello Stato, restituendoli poi agli archivi dai quali furono tolti. ”

L'ultimo comma è uguale a quello dell'articolo 14 del capitolato per le altre reti.

“ CAPO III. — Norme e condizioni per l'esercizio. ”

L'articolo 13 è uguale all'articolo 17 del capitolato per l'Adriatica e Mediterranea.

L'articolo 14 è uguale all'articolo 18 del capitolato per la rete Mediterranea.

Do lettura dell'articolo 15 nelle parti in cui è diverso.

“ Il materiale rotabile dovrà essere sempre, per quantità e qualità, proporzionato ai bisogni del traffico, e queste condizioni si riterranno soddisfatte quando le percorrenze medie annuali non superino i limiti seguenti, cioè:

24,000 chilometri per le locomotive;

20,000 chilometri per le carrozze e poi carri a bagaglio;

12,000 chilometri per i carri da merci di ogni genere. ”

Gli altri commi sono perfettamente uguali a quelli dell'articolo 19 del capitolato per le reti Adriatica e Mediterranea.

L'articolo 16 è uguale al 20 del capitolato per la Mediterranea, salvo che sono diversi gli articoli ivi citati.

All'articolo 17, che è uguale al 21 del capitolato per la Mediterranea, sostituiremo quello che venne modificato ed approvato dalla Camera per il capitolato delle due reti Mediterranea ed Adriatica.

L'articolo 18 è uguale all'articolo 22 del contratto per la rete Mediterranea.

L'articolo 19 è diverso. Lo leggo:

“ Il concessionario dovrà avere in ogni tempo nei suoi magazzini una quantità di combustibile sufficiente per sei mesi, pel servizio della trazione e delle officine, ed il Governo avrà sempre il diritto di accertarsene mediante apposite visite di agenti da lui delegati.

“ Quando il Governo stimasse di ordinare provviste superiori al consumo per sei mesi, il concessionario dovrà eseguirle, salvo gli eventuali compensi. ”

L'articolo 20 è uguale all'articolo 24 del capitolato per la Mediterranea.

L'articolo 21 è uguale all'articolo 25 del capitolato per la Mediterranea.

L'articolo 22 è uguale all'articolo 26 del capitolato per la Mediterranea.

Gli articoli 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29 e 30 sono, rispettivamente, uguali agli articoli 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33 e 34 del capitolato per la rete Mediterranea.

L'articolo 31 è diverso. Ne do lettura:

“ Il concessionario avrà verso la Cassa pensioni, la Cassa di soccorso e la Massa vestiario gli stessi oneri spettanti alle Amministrazioni ferroviarie a cui succede.

“ Sarà provveduto come e da chi di ragione e dalle competenti autorità alle occorrenti modificazioni degli statuti e dei regolamenti di dette Casse e della Massa vestiario e potrà essere istituita una sola Cassa pensioni od una sola Cassa di soccorso per la nuova rete ed anche per tutte le reti, rispettando i diritti acquisiti dagli impiegati verso le medesime istituzioni a norma dei regolamenti vigenti.

“ A tale effetto gli statuti ed i regolamenti delle Casse pensioni e di soccorso e della Massa vestiario potranno essere modificati, rispettando i diritti acquisiti dagli impiegati verso le medesime istituzioni a norma dei regolamenti vigenti.

“ Per lo scopo medesimo sarà versata nelle Casse stesse ogni anno una somma corrispondente all'uno per cento degli aumenti di prodotto lordo al disopra di quello iniziale, da prelevarsi sulla parte di prodotto lordo spettante allo Stato, fino a raggiungere la somma che risulterà necessaria per colmare le insufficienze dei versamenti fatti anteriormente al 1° gennaio 1885.

“ Inoltre, dal cominciamento del presente contratto la quota di contributo ora pagata dall'Amministrazione esercente della rete Sicula alla Cassa pensioni sarà aumentata di un quarto, e la quota di contributo ora pagata alla Cassa soccorso sarà aumentata di due terzi a carico del concessionario, per servire, insieme all'aumento di contributo che gl'impiegati iscritti nelle Casse medesime potranno essere chiamati a versare a termini dei regolamenti, ad assicurare in futuro lo adempimento degli obblighi delle Casse medesime. ”

L'articolo 32 è identico all'articolo 36 della Mediterranea.

“ CAPO IV. - Tariffe - Trasporti in servizio - Trasporti a prezzi ridotti - Poste e telegrafi. ”

L'articolo 33 è uguale all'articolo 37 del capitolato per la Mediterranea, tranne l'ultimo comma che manca.

L'articolo 34 è identico all'articolo 38 del capitolato per la Mediterranea.

All'articolo 35, uguale all'articolo 39 del capitolato per la Mediterranea, si sostituirà quello che venne modificato ed approvato dalla Camera.

Gli articoli 36, 37, 38 e 39 sono rispettivamente uguali agli articoli 40, 41, 42 e 43 del capitolato della Mediterranea. All'articolo 40, corrispondente al 44 del capitolato per la Mediterranea, sostituiamo quello che venne modificato ed approvato dalla Camera.

**Curioni, relatore.** All'articolo 44, nel quinto comma, invece “ del 3 e mezzo per cento ” si deve dire “ del 2 e mezzo per cento. ”

Do lettura del detto comma per maggior chiarezza:

“ Ove con questi prodotti, aumentati delle somme accreditate dal Governo al concessionario, a senso del capoverso precedente, siasi ottenuto un prodotto superiore all'accumulazione del prodotto del primo anno di esercizio coi suoi incrementi naturali valutati in ragione del 2 e mezzo per cento, ecc. ”

**Presidente.** Il Governo acconsente a queste modificazioni?

**Genala, ministro dei lavori pubblici.** Acconsente.

**Presidente.** Dunque a questo articolo 40 del capitolato per la rete Sicula deve esser sostituito l'articolo 44 della rete Mediterranea, modificato dalla Camera, con questa differenza, che la prima parte del quinto comma, deve esser così formulata:

“ Ove con questi prodotti, aumentati delle somme accreditate dal Governo al concessionario, a senso del capoverso precedente, siasi ottenuto un prodotto superiore all'accumulazione del prodotto del primo anno di esercizio coi suoi incrementi naturali valutati in ragione del 2 e mezzo per cento. ”

La rimanente è identica.

Se non vi sono osservazioni questa proposta si intenderà approvata.

(È approvata.)

Gli articoli 41, 42, 43, 44 e 45 sono rispettivamente uguali agli articoli 45, 46, 47, 48 e 49 del capitolato per la Mediterranea.

L'articolo 46 è uguale all'articolo 50 del capitolato per la Mediterranea e per l'Adriatica, tranne nel paragrafo 8 di quest'ultimo, che è relativo alla valigia delle Indie.

Gli articoli 47, 48 e 49 sono rispettivamente uguali agli articoli 51, 52 e 53 del capitolato per la Mediterranea.

“ CAPO V. — *Spese - Fondi di riserva - Prodotti.* ”

L'articolo 50 è uguale all'articolo 54 del capitolato della rete Mediterranea, salvo che nella citazione degli articoli.

L'articolo 51 è uguale al 55 del capitolato della Mediterranea.

L'articolo 52 è uguale all'articolo 56 del capitolato per la Mediterranea, eccetto che la somma accennata nell'ultimo comma è diversa, cioè ascende a “ lire 250 per ogni chilometro di strada ” mentre per la Mediterranea era di 200.

L'articolo 53 è uguale all'articolo 57 del capitolato per la Mediterranea, ma essendoci una variante nelle cifre citate, ne do lettura :

“ Il fondo di riserva per la rinnovazione della parte metallica dell'armamento dovrà provvedere alle spese per rinnovare la sola parte metallica dei binari armati con rotaie d'acciaio. Verrà costituito mediante prelevamento annuo dal prodotto lordo dell'esercizio nel modo stabilito dal contratto e nella misura di lire centosettantacinque (175) per ogni chilometro di strada armata in acciaio.

“ Sarà inoltre versata in questo fondo una quota corrispondente all'uno (1) per cento dell'aumento del prodotto lordo dell'esercizio oltre il prodotto iniziale.

“ Verrà pure versato in esso il prezzo che si ricaverà dalla vendita del materiale d'armamento che viene sostituito col nuovo. ”

L'articolo 54 corrisponde al 58 del capitolato della Mediterranea ; tranne che in qualche parte è variato, ne do lettura :

“ Il fondo di riserva per la rinnovazione del materiale rotabile dovrà provvedere alle spese per la sostituzione delle locomotive, delle carrozze e dei carri, che, resi inservibili dall'uso, debbono essere posti fuori servizio.

“ Per rinnovare il materiale rotabile con questo fondo è necessario siano trascorsi dal tempo dell'acquisto non meno di anni 40 per le locomotive e per le carrozze, di anni 60 per i carri.

“ Questo fondo verrà costituito mediante il prelevamento annuo dell'uno ed un quarto (1 1/4) per cento del prodotto lordo iniziale, e dell'uno (1) per cento sull'aumento del prodotto lordo oltre quello iniziale; in esso verrà pure versato un ottavo del saldo dei noli del materiale accennato nell'articolo 32 del contratto.

“ In esso verranno pure, a senso dell'allegato C, versati il prezzo di vendita dei rotabili messi fuori

d'uso e la somma che il concessionario avrebbe dovuto spendere per riparazioni che non vennero eseguite.

“ I nuovi rotabili dovranno presentare, se locomotive, la stessa potenza, se carrozze lo stesso numero di posti, se carri la stessa portata di quelli messi fuori d'uso. ”

L'articolo 55 è uguale all'articolo 59 del capitolato per la Mediterranea, tranne nella citazione degli articoli.

L'articolo 56 è diverso e ne do lettura :

“ 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 venti (20) 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 59 del presente capitolato. ”

Gli articoli 57, 58, 59, 60, 61, 62 e 63 sono uguali ai corrispondenti articoli del capitolato per la Mediterranea 61, 62, 63, 64, 65, 66 e 67.

L'articolo 64 è pure uguale all'articolo 68 del capitolato per la Mediterranea, tranne nella citazione degli articoli.

“ CAPO VI. *Esercizio delle nuove linee.* ”

Do lettura dell'articolo 65 che è diverso :

“ Tutte le linee della rete complementare comprese nell'allegato A, e quelle altre delle quali il concessionario dovesse assumere l'esercizio a termini dell'articolo 3 del presente capitolato, saranno esercitate secondo le norme e le condizioni stabilite per la rete principale, salvo i seguenti patti e corrispettivi speciali. ”

Gli articoli 66, 67 e 68 sono uguali agli articoli 70, 71 e 72 del capitolato per la Mediterranea, tranne nella citazione degli articoli.

L'articolo 69 è diverso, e ne do lettura :

“ 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 il sessantacinque (55) per cento del prodotto lordo.

“ Poi 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 mille, alle livellette comprese fra il 10 ed il 15 per mille, si applicheranno gli stessi coefficienti, come per quelle al disotto del 10 per mille.

“ Una somma eguale al 15 per cento del prodotto lordo annuale di queste linee sarà dallo Stato assegnata e ripartita nella misura:

“ di lire 250 per chilometro di linea al fondo per danni cagionati alla strada da forza maggiore;

“ di lire 175 per chilometro di linea al fondo per la rinnovazione della parte metallica dell'armamento;

“ dell'uno e un quarto 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 chiesto di parlare su questo articolo; ne ha facoltà.

Baccarini. Decisamente, questa parte d'Italia, che si chiama Sicilia, ha dei lati che finora non erano noti, almeno geograficamente parlando. Ivi tutto deve esser diverso da ciò che è al di qua del Faro; e, anche per le nuove linee che devono costruirvisi, questo contratto stabilisce una fondamentale differenza con le linee che si costruiscono, in quelle terre, che sono al di qua dello Stretto e che della Sicilia si possono dire una continuazione.

Tutti sanno che il contratto, in quella parte che si riferisce alle ferrovie da costruirsi, di qualunque categoria esse siano, è per sè stesso oneroso, almeno stando a coloro che hanno cercato di dimostrarlo tale.

Ma per le due reti continentali fu stabilito questo patto: che il prodotto lordo appartiene allo Stato, il quale poi assicura alla Società la metà di questo prodotto, più 3000 lire fisse per chilometro e un decimo per le spese del fondo di riserva.

Parrebbe che non ci dovesse esser nulla di diverso al di là dello stretto di Messina, salvo che

si trattasse di costruire qualche linea in un terreno cretoso, in un terreno di condizione veramente eccezionale. Ma no, signori, se c'è cosa che io mi sarei aspettata in questo contratto, era questa: che per le nuove costruzioni si fosse fatta una condizione di favore rispetto alle Meridionali, perchè tutti sanno che le linee nuove da costruirsi in Sicilia girano attorno al mare, e per conseguenza sono quasi linee orrizzontali, come la Siracusa-Licata, la Messina-Patti-Cerda. Per l'interno, tolta la linea Valsavoia-Caltagirone, io domando quali altre linee dovranno esservi costruite.

Io mi aspettava per lo meno di trovare qualche dimostrazione sulla condizione topografica, geologica, altimetrica, che fosse diversa da quella del continente.

Per quanto io l'abbia cercata, non ne trovo alcuna nella relazione della Commissione, non parlo di quella del Governo, perchè i ministri accompagnano i disegni di legge con due righe e basta. Ma nella relazione della Commissione, trovo invece il pentimento d'una vecchia peccatrice, (*Si ride*) pentimento di chi ha commesso troppi peccati approvando troppe cose, e che sta quasi lì lì per dire di no su quest'ultimo contratto. È uno scherzo questo, e non mi pare che sia cosa che possa far arrirecciare il naso ad alcuno.

Ecco cosa dice la Commissione sull'aver diviso l'Italia in due parti diverse, perfino di diversa natura topografica, altimetrica:

“ Osservando che dalle ferrovie Sicule, in esercizio al 1° gennaio 1884, lo Stato percepirebbe il 3 per cento sui prodotti lordi non eccedenti il prodotto iniziale di lire 8,500,000 a cui corrispondono lire 14,190 per ogni chilometro, colpisce il risultato che per le ferrovie complementari, nelle quali si vuol anche tener conto delle distanze virtuali, lo Stato dovrebbe restare senza alcun compenso fino al prodotto chilometrico di lire 15,000, e parrebbe quindi eccessiva la quota 0.65 del prodotto lordo che vuolsi aggiungere alle lire 3000 per ottenere il corrispettivo delle spese d'esercizio.

“ Nella relazione ministeriale si è giustificata l'accennata quota, osservando: che sul continente la lunghezza delle linee complementari non ancora costruite è meno della metà delle linee già in esercizio; che invece nella Sicilia la prima lunghezza è di poco inferiore alla seconda; che le nuove linee siciliane si manterranno in limiti di traffico proprio molto modesti; che alcune di esse si alimenteranno sottraendo una parte del traffico

alle ferrovie già esistenti, senza che su questo sia possibile diminuire la spesa in proporzione del diminuito traffico; che questo fatto, il quale in alcuni casi si verificherà anche per le reti continentali, molto più facilmente potrà accadere per le linee dell'isola, inquantochè le ferrovie litoranee faranno concorrenza a quelle interne più nel trasporto dei viaggiatori che in quello delle merci, sottraendo loro precisamente quel traffico che è maggiormente remuneratore; e che, per tenere conto di tutte queste circostanze, si è creduto di dover portare al 65 per cento la parte di compenso per l'esercizio proporzionale al prodotto lordo.

« La maggioranza della Commissione non può non ritenere buone le ragioni addotte nella relazione ministeriale in sostegno della percentuale 65; e tanto più facilmente crede di acconciarsi ad essa in quanto che un compenso, alla sua misura forse un po' eccessiva nei casi di prodotti lordi elevati, si avrebbe nella prescrizione che le nuove ferrovie saranno incorporate nella rete principale quando il loro prodotto lordo avrà raggiunta la cifra, non di lire 15,000, ma di lire 12,000 per ogni chilometro di distanza virtuale. »

Dunque la sola ragione che la Commissione trova, è che le nuove linee entreranno a far parte della rete, non quando raggiungeranno 15 mila, ma 12 mila lire; lo che vuol dire che sono 15 mila lire lo stesso, per la distanza virtuale. Orbene, ma vi pare questa una considerazione per accordare intanto il 30 per cento di più di percentuale, fino a che le nuove linee entrino a far parte della rete principale, cioè rendano 14 mila lire al chilometro?

Ma la rete Sicula non comprende la parte principale dell'isola, insomma tutte le linee che riuniscono Palermo e Messina, con Catania e con Palermo? E pure non arrivano a 13 mila lire a chilometro.

Si fanno appunto dei patti più gravosi per la percentuale, perchè si dice che non c'è neanche progressione e non arriva dopo tanti anni a 12, a 13 mila lire a chilometro.

Ma, onorevoli colleghi, finirà il periodo di 20 anni, prima che nessuna linea possa far parte della rete, ed allora ci saremo divertiti, per questa ragione, che ho detto, a pagare il 30 per cento di più. Ebbene, che importa che entrino a 13, a 15, quando non sono ancora costruite e tutto porta a credere che non entreranno mai o quasi mai nella rete?

La Messina-Patti, la Siracusa-Licata saranno fi-

nite da qui a 10 anni, secondo i calcoli della legge del 1882, e secondo il presente disegno di legge le cose si presentano peggio, perchè bisognerà aspettare i 10 anni prima che siano finite, e poi comincino a dare un prodotto.

Ora, io vi domando: quando ci rifaremo di questo 30 per cento di percentuale, che daremo fin da ora? Ci adattiamo a questo maggiore aggravio per le considerazioni che vi ho esposte, ma vi sembra serio far pagare perciò ai contribuenti italiani dei milioni?

Io vorrei che ciascuno domandasse, non alla scienza, ma alla propria coscienza la risposta.

Qui, ripeto, non c'è altra ragione che questa, cioè a dire si accetta che le nuove linee della Sicilia entrino nella rete Sicula, quando renderanno più della rete principale, il che, tutto considerato, non si verificherà mai, salvo che il contratto duri 60 anni; nel primo periodo non c'entreranno certo, ma intanto ci divertiremo a pagare il 30 per cento di più di percentuale.

Io mi aspettava che si fossero addotte ragioni di curve, di pendenze, di qualità del terreno. Ma quando abbiamo che la Messina-Patti percorre il litorale, che la Siracusa-Licata, che è la più lunga, percorre anch'essa il litorale, io vi domando se si possano trovare linee che abbiano migliori condizioni di altimetria.

Nondimeno ho voluto assicurarmene, se per avventura fossero in condizioni peggiori di quelle del continente. Ebbene, dal quadro pubblicato nel quinto volume relativo alle pendenze delle linee da costruirsi, ho trovato che nella Siracusa-Licata non ci sono affatto pendenze e che la linea è addirittura pianeggiante: che nella Messina-Patti in tutta la sua lunghezza ci sono soltanto 8 chilometri che sorpassano la pendenza del 20 per mille.

Fatto il confronto di queste linee, applicando anche la distanza virtuale a tutte le pendenze, abbiamo, secondo l'allegato del contratto, la media di 1.20, e per tutte le costruzioni nuove la media è di 1.25. Cosicché, mentre la media rispetto all'altimetria è minore in Sicilia che nel continente, dobbiamo pagare il 30 per cento di più sulla percentuale, per la ragione che si trova nella relazione, cioè perchè si faranno entrare nella rete queste nuove linee, quando raggiungeranno le 13, 14 o 15 mila lire, ossia secondo me mai; perchè 8 o 9 anni per lo meno ci vorranno per ultimare, poi dovranno salire la curva per arrivare alle 14 mila lire e per me credo che la Siracusa-Caltagirone non le raggiungerà mai, e sarei contento che si arrivasse fra 20 anni a 12,000 lire. 13,000 o 14,000 lire sono una parola; ma io vorrei che

si guardasse nella statistica quante delle nostre linee danno questo prodotto.

Solo nei centri commerciali 10, 12 o 15 linee danno anche 100,000 lire, 80,000 o 50,000; ma tutte le altre linee non danno nemmeno 15,000 lire. Appena adesso rende tanto la rete Meridionale: e così può dirsi quasi per la rete Romana che passa per città ex-capitali e per tanti capoluoghi ed ha pure redditi limitati. Figuratevi qual prodotto avranno linee di un movimento più limitato ancora.

Quindi, se la Commissione e il Ministero non hanno ragioni diverse da queste per difendere la loro proposta, io proprio non posso che domandar nuovamente alla coscienza e non alla scienza la risposta a questi miei dubbi.

Ho perciò presentato un emendamento a questo articolo per pareggiare la condizione delle linee Sicule a quella delle linee continentali.

**Presidente.** Intanto darò comunicazione della proposta di emendamento dell'onorevole Baccarini. Egli vorrebbe che, al primo comma, dove si dice " lire 3000 all'anno per chilometro di strada, più li sessantacinque (65) per cento del prodotto lordo „ si dicesse invece " il 50 per cento. „

Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

**Curioni, relatore.** Le ragioni della diversità rilevata per la valutazione delle spese d'esercizio per le nuove linee della Sicilia e del continente sono principalmente queste.

Le linee complementari da costruirsi sul continente sono circa la metà delle linee in esercizio al 1° gennaio 1884; mentre nell'isola di Sicilia le linee complementari da costruirsi quasi eguagliano in lunghezza le linee in esercizio al 1° gennaio 1884.

È indubitato che le linee complementari esercitano una certa influenza sulle linee già in esercizio e alcune di esse possono diventare linee ladre delle linee principali.

Il questo inconveniente delle linee ladre può essere più notevole sulle linee della Sicilia, anziché su quelle del continente, giacché, come ho detto, le linee nuove nella Sicilia sono in proporzione molto maggiori che non nel continente.

Orbene, se si osserva che, fra le linee nuove le quali debbono costruirsi in Sicilia, vi è la Messina-Patti-Cerda, la Siracusa-Licata, la Castelvetro-Porto Empedocle, che sono linee perimetrali e litoranee, e che molto probabilmente esse saranno linee ladre alle interne per rapporto principalmente al traffico dei viaggiatori, che è il più utile per la Società esercente, ne viene che si dovrà dare un certo compenso alla Società, per i danni che

potrà avere sulla linea principale; cosicché, quasi come patto contrattuale, si è stabilito che la spesa d'esercizio delle linee secondarie debba essere valutata a lire 3000 al chilometro, più il 65 per cento del prodotto lordo, anziché a 3000 lire, più il 50 per cento.

L'onorevole Baccarini ha poi detto che queste sono linee pianeggianti; ebbene, se tali sono, vuol dire, che quella formola delle 3000 lire al chilometro, più il 65 per cento del prodotto lordo, avrà meno influenza; giacché, se sono linee pianeggianti, quasi mai ad esse si applicheranno le lunghezze virtuali.

L'onorevole Baccarini ha soggiunto ancora, che quelle linee che noi apriamo all'esercizio saranno linee di un traffico molto limitato, che non raggiungeranno mai le 12,000 lire al chilometro di cui si parla nella relazione.

Tanto meglio: vuol dire che il 65 per cento sarà una cosa piccola, che avrà poca influenza sul risultato finale.

Tenuto conto delle considerazioni che ho esposto, tenuto conto che qui, più che d'altro, si tratta di un patto contrattuale, la Commissione crede dover ritenere la formola che si trova nell'articolo 69, doversi cioè ritenere il 65 anziché il 50 per cento del prodotto lordo chilometrico.

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

**Genala, ministro dei lavori pubblici.** L'onorevole relatore ha già accennati i principali motivi che dimostrano la ragionevolezza del patto contenuto nell'articolo 69 del capitolato. Io non farò che aggiungere alle sue alcune altre brevi considerazioni.

Costituendo a sè la rete Sicula bisogna porla in condizione che possa vivere, e dopo aver stabiliti i principali patti per le strade già in esercizio sopra dati di fatto sperimentali, come ho avuto l'onore di dimostrare al cominciamento della seduta, bisognava poi guardare colla percentuale delle reti secondarie di non iscompigliare tutto il contratto e l'andamento economico di quest'esercizio.

Le strade complementari già votate dalla Camera indipendentemente da altre che potranno essere votate in avvenire, e che sono state già chieste sotto forma di strade di quarta categoria, superano i cinquecento chilometri: la rete in esercizio è di seicento chilometri circa.

Vede dunque la Camera che si poteva, anzi si doveva temere, che colla rete complementare si potesse turbare l'esercizio che si voleva costituire sulla rete già aperta al pubblico traffico, e bisognava



quindi considerare le condizioni delle strade nuove in rapporto a quelle già in esercizio. Le strade nuove sono quasi tutte litoranee, e perciò di scarso traffico, perchè hanno la concorrenza del mare: sono strade che daranno probabilmente un prodotto medio chilometrico inferiore a quelle del continente. Ora noi, col patto delle tre mila lire, più una quota parte del prodotto lordo, non garantiamo nessun *minimum*, mentre fino ad ora è stata consuetudine di stabilire dei *minimum*.

Per esempio, nelle Meridionali fino a sette mila lire è garantito il prodotto: qui invece non si garantisce niente. Supponendo adunque che queste strade possano per una sequela di anni avere un prodotto inferiore alle sei mila lire, la Società che le esercita ci perderà senza dubbio. Come si doveva dunque compensarla della perdita?

Non vi erano che due vie: o elevare la media chilometrica, e portarla per esempio a lire 3200 o 3300, più la metà del prodotto lordo; ovvero tenere ferme le tre mila lire ed elevare invece la quota dei prodotti lordi che si devolvono alla Società. Fra queste due forme abbiano preferita la seconda per la ragione molto evidente di interessare la Società a promuovere il traffico su queste strade, il quale non potrà essere certamente sottratto alle strade già in esercizio, come già ha avvertito l'onorevole relatore.

Si aggiunge che se è vero che talune di queste linee nuove non avranno pendenze forti, ve ne sono altre le quali potranno averne. L'onorevole Baccarini ha parlato della Messina-Patti-Cerda; ma c'è, per esempio, la Castelvetro-Porto Empedocle colle sue diramazioni che corre sopra un terreno molto difficile.

**Crispi.** Chiedo di parlare.

**Genala, ministro dei lavori pubblici.** I progetti di questa linea non sono stati ancora fatti appunto per la difficoltà del terreno. Inoltre i due prolungamenti, che ora la Camera in obbedienza ad una precedente legge ha approvato, sono concorrenti; e quindi la natura delle strade, la loro concorrenza e lo scarso traffico che per parecchio tempo avranno, sono le ragioni che ci hanno indotto a stabilire questa differenza, che è stata stabilita preferibilmente sopra la quota del prodotto per eccitare maggiormente la Società a promuovere il traffico e indurla ad accordare qualche agevolanza con le tariffe locali.

Infine si è stabilito che quando le strade nuove della Sicilia avranno raggiunto non 15000 ma 12,000 lire al chilometro, dovranno essere esercitate ai patti delle reti principali.

Queste sono le ragioni che hanno consigliato il

Governo di modificare per la rete Sicula la formula di compenso per l'esercizio delle reti complementari.

**Presidente.** L'onorevole Crispi ha facoltà di parlare.

**Crispi.** Io ho chiesto di parlare quando l'onorevole ministro dei lavori pubblici accennò alla poca importanza delle due linee litoranee, quella cioè di Messina - Patti - Palermo e l'altra per Siracusa-Licata-Castelvetro.

Io temo che l'onorevole ministro dei lavori pubblici non abbia avuto sott'occhio una carta geografica, e di più non abbia conosciuto le regioni per le quali queste due linee dovranno passare.

Inoltre non ha studiato certo le condizioni territoriali e marittime della costa occidentale della Sicilia.

Tutto ciò ha influito a fargli svolgere delle considerazioni che sono assolutamente erronee.

Incominciamo dalla linea Messina-Patti-Palermo.

Quando questa linea verrà costruita, sarà la linea eminentemente nazionale. Quanto alla linea interna, la territoriale, quella che passa per il mezzo della Sicilia, essa sarà un giorno in parte abbandonata, poichè è impossibile che la posta ed i passeggeri facciano la via più lunga, e spendano 6 o 7 ore di più per venire sul continente; quindi, per necessità, la linea Messina-Patti-Palermo sarà quella che avrà maggior commercio.

Che cosa resterà alla linea interna, quella che partendo da Catania, traverserà nel mezzo la Sicilia, e verrà a Palermo, e con un'altra traversata andrà a Girgenti? A questa linea non resterà che il solo commercio degli zolfi e degli altri prodotti agricoli della propria regione; non ci sarà alcun uomo di buon senso, come non ci sarà nessun commerciante che miri a' suoi interessi, il quale voglia servirsi di quella linea per mandare dalle estreme spiagge dell'isola i prodotti suoi sul continente. Quindi, ripeto, su questa parte c'è poco da dire, e devo credere, anzi ne sono convinto, che l'onorevole ministro dei lavori pubblici o non conosce la Sicilia, o non ha riflettuto come doveva alla linea di cui egli ha parlato.

Passiamo ora alla linea occidentale, che partirebbe da Siracusa, toccherebbe Licata e Porto Empedocle, e andrebbe a ricongiungersi a Castelvetro e Trapani; è questa una linea, la quale, militarmente ed economicamente, sarà la più importante di quante ce ne sono.

Nel 1862, 23 anni fa, si discusse a Torino la legge per le strade nazionali. Io aveva proposto,

e provato la necessità, che le tre provincie di Trapani, Girgenti e Siracusa, avessero una linea diretta che le congiungesse, ed era ciò interessante e per le grandi città, e per i ricchi territori pei quali essa attraverserebbe.

Sventuratamente un mio emendamento, combattuto dal ministro d'allora (quantunque poi se ne sia pentito, tanto da avermi detto: se ci avessi pensato, avrei fatto votare quel vostro emendamento) quell'emendamento venne respinto.

Sappia, onorevole ministro dei lavori pubblici, che, quando si lascia Siracusa e si gira la Sicilia dalla parte che guarda l'Africa, non c'è un porto sicuro fino a che non si arriva a Trapani.

Quella spiaggia è la spiaggia omicida, ed è la devastatrice di tutte le navi durante l'inverno; quindi è impossibile che il mare possa concorrere con la linea ferroviaria; ed il giorno in cui questa linea ferroviaria sarà fatta, essa sarà preferita, ed assorbirà tutti i commerci di quelle provincie.

Ci vuol poco, o signori, a comprenderlo. Prendete una carta geografica; guardate alle città delle tre provincie che andrebbero a legarsi, alla posizione dei porti, e dovrete concludere nel senso come io vi ho detto.

Quale confronto mi fa dunque l'onorevole ministro tra i commerci di terra e quelli di mare, per dedurne la conseguenza, che si debba dare alla Società il 65 per cento del prodotto lordo?

Dica piuttosto che vuol fare un regalo alla Società della rete Sicula, (*Movimenti*) imperocchè ragioni non ce ne sono, nè egli troverà un siciliano non dico un italiano, il quale possa provare il contrario di quello che io ho già detto ed esposto colla massima brevità.

Dunque non è vero che queste due linee, perchè litoranee, avranno la concorrenza del commercio marittimo, non è vero che esse possano avere introito minore dell'attuale linea interna; quando queste due linee saranno complete, esse prenderanno tutta la somma dei commerci del paese, e saranno le vere e le sole produttive. Dopo di ciò lascio alla Camera di decidere se debba o no accettare l'emendamento dell'onorevole Baccarini.

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

**Genala, ministro dei lavori pubblici.** La Camera sa che il Governo, nello stipulare i patti dell'esercizio, è sempre stato molto sollecito degli interessi dello Stato, e non ha mai fatto regali a nessuno. Le stesse parole dell'onorevole Crispi servono a confermare le cose da me già dette

oggi, e sono piuttosto un argomento in mio di quello che in suo favore. Ho già dichiarato come nello stabilire la percentuale delle linee già in esercizio conveniva considerare quale effetto avrebbero avuto sopra il loro prodotto le nuove linee complementari. Ed ho pure dichiarato che la linea Palermo-Messina avrebbe sottratto alla rete attuale precisamente il prodotto ricco che è il prodotto dei viaggiatori, onde si sarebbe alimentata in parte a spese della linea interna, motivo per cui la Società la quale assumeva l'esercizio di tutte le linee interne ed esterne non poteva considerare il prodotto chilometrico della rete interna, quale oggi lo abbiamo, di circa 17 o 18,000 lire a chilometro, senza tener conto di ciò che può diventare il giorno in cui sarà aperta al traffico la linea Palermo-Messina.

È evidente quello che io stesso dissi altre volte, che, aperta questa linea, i viaggiatori e le merci a grande velocità la preferiranno all'interna, e mentre le merci a piccola velocità che partono da Palermo, vanno per mare, quelle che provengono dal centro dell'isola continueranno ad aggravare del loro peso la linea interna che ha grandi pendenze. È dunque probabile il caso che aprendo questa nuova strada, si sottragga alla linea interna il suo traffico migliore, pur lasciandole gli oneri principali dell'esercizio.

L'onorevole Crispi, per verità, non si trovava presente quando io feci questo ragionamento, e quindi, egli ha potuto attribuirmi un'opinione diversa dalla mia. Quanto al resto della rete complementare se noi pensiamo che da Trapani si verrà giù a Castelvetro, Porto Empedocle e Licata, e poi si andrà da Licata a Siracusa, non è presumibile che queste strade possano dare un grandissimo prodotto. Si tratta di linee le quali hanno il mare che fa loro concorrenza, e vediamo, per esempio, che tutti gli zolfi s'imbarcano a Porto Empedocle. Ora anche le opere pubbliche dello Stato influiscono a vicenda l'una sull'altra, anzi per incidenza, dirò che forse l'Italia non ha ancora trovato chi sappia coordinare tutti i lavori pubblici in modo che fra loro non si facciano concorrenza.

Noi spendiamo moltissimo in porti e spendiamo nello stesso tempo in strade che fanno concorrenza ai porti. Vogliamo fare linee litoranee, e nel tempo stesso abbiamo già stanziato in bilancio le somme necessarie per ingrandire Porto Empedocle e per ingrandire e assicurare Licata. Quando poi avremo questi due porti che assicurano maggiormente gli imbarchi e gli sbarchi, ci accorgeremo forse di aver creato una pericolosa concorrenza alla strada

che pur stiamo costruendo. Già abbiamo l'esempio della linea Siracusa-Catania, la quale per la concorrenza del mare dà uno scarsissimo prodotto, benchè traversi un territorio fertile, e quello della Catania-Messina, che attraversa un territorio fertilissimo e non avrà un maggiore traffico se non quando sarà compiuta la linea circumetnea, e forse l'altra che metterà capo a Nicosia. E ciò posto domando: se quando si fa un contratto e si vuole che gli elementi futuri non vengano a turbarne le basi, bisogna premunirsi, in qual modo ci dovremo noi premunire?

Questa domanda mi riporta a ciò che ho detto dianzi sulle strade complementari della Sicilia. Per parecchi anni la maggior parte delle linee darà un prodotto scarso, e quelle che daranno un prodotto piuttosto largo, come la Messina-Palermo, lo daranno a spese ed a scapito delle linee centrali; onde di questo scapito bisogna in qualche maniera tener conto.

Come ne ha tenuto conto il Governo? In quella forma che gli è parsa migliore, vale a dire accrescendo la partecipazione dell'esercente al prodotto della strada, appunto per spronarlo a far crescere il prodotto stesso, e dargli modo anche di potere fare qualche ribasso di tariffa e a introdurre tariffe di concorrenza ove sia necessario e opportuno, e a creare traffici nuovi e trarre con nuovi capitali dalle viscere di quel paese, che pure contiene tante ricchezze gli elementi di una nuova vita commerciale e industriale. (*Benissimo! — Segni di approvazione*)

Voci. Ai voti! Ai voti!

**Baccarini.** Chiedo di parlare.

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

**Baccarini.** Dirò due sole parole. Non risponderò alle ultime pronunziate dall'onorevole ministro in rincaro delle prime. Poco fa egli ha detto che i suoi predecessori non avevano saputo rimediare ai mali dell'esercizio, che non avevano saputo armonizzare bene i lavori di strade e di porti, e quindi avevano prodotta una confusione di lavori.

**Genala, ministro dei lavori pubblici.** I paesi democratici fanno sempre così.

**Baccarini.** A questo io non rispondo niente, onorevole Genala, perchè non potrei dirle altro che questo: se noi avessimo fatto tutto, che cosa rimarrebbe da fare a Lei? (*Risa*) Bisognava bene che i suoi predecessori lasciassero da fare qualche cosa a chi ne doveva e ne poteva sapere certamente più di loro. Si sa bene che, in materie speciali, *tractant fabrilia fabri*, e bisognava trovare fabbri esperti perchè le chiavi riuscissero perfette.

Io ho chiesto di parlare unicamente per rilevare una inesattezza, la chiamerò così, dell'onorevole ministro, un criterio inesatto, ed è quello che ripetutamente ha enunciato, quando disse che le nuove linee, e specialmente quella di Messina-Patti-Cerda, sottrarrebbero il prodotto più ricco (quello dei viaggiatori) dalle linee interne, lasciando però alle linee interne gli oneri principali dell'esercizio.

Ora che le nuove linee possano e debbano sottrarre una parte del movimento dei viaggiatori, che è la parte più ricca dell'esercizio, è esattissimo, ma non è esatto però che resti alle linee interne la parte più onerosa, poichè la parte più onerosa dell'esercizio è quella che riguarda i viaggiatori. Ora come essa dà il maggior prodotto, dà anche la maggiore spesa. Quindi se vi è una diminuzione di entrata, vi è anche una diminuzione di spesa.

Ma questo è nulla.

Si parla sempre delle povere nuove linee, come se fossero unicamente parassite delle già esistenti. Ma del vantaggio che producono non se ne parla mai.

Io ho già detto, nella discussione generale, che questo è un altro dei gravissimi difetti di questi criteri che conducono a tali contrattazioni. Si è sempre detto e sostenuto che, per lo meno, una rete antica riceve il due per cento di aumento di prodotto, dovuto all'influenza delle nuove linee che si costruiscono, quando hanno una certa estensione complessiva. Qui si tratta di quasi duplicare, e si dice che non avranno nessuna influenza. Non è vero. Potete costruirne quante volete, ma dei vantaggi, degli aumenti di prodotto che le nuove linee portano alle vecchie, non solo non se ne tiene conto, ma non se ne vuole nemmeno sentir parlare.

Quando si tratta di dare un abbuono alle Società per le nuove linee, allora si che si tiene conto del danno che si produce! E io dico: tenetene pure conto, ma mettete in conto anche gli utili che producono. E allora comprenderò che se si dice che vi è una differenza del 15 per cento, questa differenza è realmente del 15 per cento. Ma qui si dice il 15 per cento come si può dire il 25 o il 5. Sono tutte generalità, ma di dimostrazioni tecniche non ne esiste alcuna.

Ecco come stanno le cose e quindi io ripeto che le linee Sicule hanno una facilità di costruzione maggiore in media di quelle del continente; dico che hanno una pendenza virtuale minore in media di quelle delle reti continentali; e dico inoltre che, se volete dare il 15 per cento,

di più, io rispetterò la vostra opinione; ma ciò non impedirà che essa sia un errore, almeno per coloro che hanno studiato con le regole antiche.

**Presidente.** Verremo ai voti.

Onorevole Baccarini, mantiene il suo emendamento?

**Baccarini.** Altro che lo mantengo!

**Presidente.** Prego la Camera di avvertire che il primo comma dell'articolo 69 è così concepito:

“ 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 il sessantacinque (65) per cento del prodotto lordo. „

L'onorevole Baccarini propone che, invece del “ 65 per cento „ si dica: “ il 50 per cento. „

Pongo a partito questa proposta.

(Dopo prova e controprova, la Camera respinge l'emendamento dell'onorevole Baccarini.)

**Presidente.** Se non vi sono altre obiezioni, l'articolo 69 si intenderà approvato.

(È approvato)

*Voci.* A domani! a domani!

**Presidente.** Rimanderemo a domani il seguito di questa discussione.

### Annunzio di due domande d'interrogazione.

**Presidente.** Comunico alla Camera due domande d'interrogazione.

La prima è così concepita:

“ Il sottoscritto desidera interrogare l'onorevole ministro degli affari esteri intorno all'arresto, ed al modo col quale viene trattato il capitano di mariniera mercantile Antonio Lanzone nativo di Barletta, rinchiuso nelle carceri di Patrasso in Grecia.

“ Dotto de' Dauli. „

Prego l'onorevole ministro della guerra di voler comunicare questa domanda d'interrogazione al suo collega, il ministro degli affari esteri.

**Ricotti, ministro della guerra.** Mi farò un dovere di comunicargliela.

**Dotto de' Dauli.** Chiedo di parlare.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare.

**Dotto de' Dauli.** Sarei gratissimo all'onorevole ministro della guerra se facesse conoscere al-

l'onorevole ministro degli affari esteri l'urgenza di questa interrogazione, poichè trattasi di un povero capitano della mariniera mercantile, il quale si trova prossimo a finire come il conte Ugolino. (*Si ride — Commenti*)

**Presidente.** Onorevole Dotto, il ministro della guerra si renderà interprete presso il suo collega il ministro degli affari esteri di questo desiderio da Lei manifestato.

L'altra domanda d'interrogazione è dell'onorevole Sani Severino; ed è così concepita:

“ Il sottoscritto desidera d'interrogare l'onorevole ministro delle finanze se è sua intenzione di modificare la classificazione dei dazi in quei paesi e ville che per la notevole distanza dai comuni chiusi a cui sono aggregati, sono fuori della cinta daziaria e non hanno con i medesimi alcun contatto di commercio. „

Prego l'onorevole ministro delle finanze di dichiarare se e quando intenda di rispondere a questa domanda d'interrogazione.

**Magliani, ministro delle finanze.** Lo svolgimento di questa interrogazione si potrebbe far precedere alla discussione generale sul bilancio dell'entrata.

**Presidente.** L'onorevole ministro propone che questa interrogazione sia svolta quando verrà in discussione il bilancio dell'entrata. Onorevole Sani Severino acconsente?

*Voci.* Non c'è.

**Presidente.** Dalle dichiarazioni che egli mi ha fatte, ritengo che consenta.

Vi sarebbe un'altra domanda d'interrogazione dell'onorevole Nervo; ma non essendo presente, ne darò lettura in un'altra seduta.

### Presentazione di una relazione.

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

**Brunialti.** Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge per l'approvazione del trattato di commercio tra l'Italia ed il Siam.

**Presidente.** Questa relazione sarà stampata e distribuita ai signori deputati.

Domani seduta pubblica alle ore 10 antimeridiane, e alle ore 2 pomeridiane.

La seduta è levata alle ore 6,55.

*Ordine del giorno per le tornate di domani.*

Seduta antimeridiana.

Seguito della discussione intorno alla risoluzione proposta dal deputato Lucca e da altri relativamente alla crisi agraria.

Seduta pomeridiana.

1° Continuazione della discussione sul disegno di legge per l'esercizio delle reti ferroviarie Mediterranea, Adriatica e Sicula e costruzione delle strade ferrate complementari. (206-241)

2° Discussione di una risoluzione proposta dal deputato Bonacci relativa a disposizioni della legge per la riforma della legge comunale e provinciale.

3° Seguito della discussione sul disegno di legge per modificazioni della legge sull'ordinamento dell'esercito, e sui servizi dipendenti dall'Amministrazione della guerra. (181)

4° Provvedimenti relativi alla marina mercantile. (149) (*Urgenza*)

5° Responsabilità dei padroni ed imprenditori nei casi di infortunio degli operai sul lavoro. (73) (*Urgenza*)

6° Ordinamento dei Ministeri e istituzione del Consiglio del Tesoro. (187) (*Urgenza*)

7° Disposizioni intese a promuovere i rimboschimenti. (35) (*Urgenza*)

8° Stato degli impiegati civili. (68) (*Urgenza*)

9° Modificazioni ed aggiunte al titolo VI, allegato *F*, della legge sulle opere pubbliche. (31) (*Urgenza*)

10° Riconoscimento giuridico delle Società di mutuo soccorso. (127) (*Urgenza*)

11° Abolizione delle decime e di altre prestazioni fondiari. (86) (*Urgenza*)

12° Pensioni degli impiegati civili e militari, e costituzione della Cassa pensioni. (22) (*Urgenza*)

13° Estensione alle provincie Venete, di Mantova e di Roma della legge sulla coltivazione delle risaie. (194) (*Urgenza*)

14° Ampliamento del servizio ippico. (208) (*Urgenza*)

15° Disposizioni intorno alla minuta vendita delle bevande nei comuni chiusi. (79) (*Urgenza*)

16° Provvedimenti relativi alla Cassa Militare. (23)

17° Modificazioni alla legislazione sugli scioperi. (114)

18° Impianto graduale del servizio telegrafico. (190)

19° Impianto di un osservatorio magnetico in Roma. (207)

20° Riforma della legge provinciale e comunale. (1)

21° Istituzione della riserva navale. (198)

22° Riordinamento della imposta fondiaria. (54)

23° Disposizioni sul divorzio. (87)

24° Convenzione di amicizia, di commercio e di navigazione tra l'Italia e il Madagascar. (227)

25° Approvazione di contratti di vendita di beni demaniali. (263) (*Urgenza*)

26°-27° Convalidazione di decreti reali di prelevamento dal fondo per le spese imprevedute per l'esercizio finanziario dal 1° gennaio al 30 giugno 1884. (172-219)

28° Maggiori spese nel bilancio definitivo del 1883. (186)

29° Abolizione dell'*erbatico* e *pascolo* nelle provincie di Treviso e di Venezia e del diritto di *pascolo* e *boscheggio* nella provincia di Torino. (271) (*Urgenza*)

30° Spese straordinarie da iscriversi nel bilancio del Ministero della guerra per gli esercizi dal 1885 al 1892. (182) (*Urgenza*)

31° Provvedimenti per Assab. (242) (*Urgenza*)

32° Modificazioni della legge sull'imposta di ricchezza mobile. (292)

33° Disposizioni sulla vendita dei beni comunali incolti. (269)

---

PROF. AVV. LUIGI RAVANI  
*Capo dell'ufficio di revisione.*

---

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

