

XIII.

TORNATA DI GIOVEDÌ 1° DICEMBRE 1887

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE BIANCHERI.

SOMMARIO. *L'onorevole Benedini giura. — Il presidente annuncia di avere eletto l'onorevole Di Blasio a far parte della Commissione incaricata di esaminare il disegno di legge sul riordinamento dell'Amministrazione centrale — Proclama eletto l'onorevole Francica deputato del 2° collegio di Catanzaro. — Continua la discussione sul disegno di legge per i Consorzi d'acqua a scopo industriale — Si approva senza discussione l'articolo 11 — L'onorevole Lanzara relatore propone un articolo aggiuntivo che prenderà il numero 12 — Il ministro d'agricoltura e commercio accetta la proposta dell'onorevole Lanzara. — È approvato l'articolo 12 — Il ministro propone alcune modificazioni all'articolo 13. — È approvato l'articolo 13 con le modificazioni proposte — Il deputato Calvi propone alcune modificazioni all'articolo 14, che sono accettate dal ministro e dal relatore. — Si approva l'articolo 14 modificato — L'onorevole Lanzara e il ministro di agricoltura e commercio propongono analoghe modificazioni all'articolo 15 — L'onorevole Calvi domanda alcuni chiarimenti, che l'onorevole ministro dà — Dopo nuove osservazioni del deputato Calvi e dopo le risposte del ministro di agricoltura e commercio e del relatore il deputato Palberti presenta un emendamento — Il ministro d'agricoltura e commercio e il deputato Giordano lo combattono — L'emendamento Palberti è respinto — L'onorevole Luzi fa qualche osservazione sull'articolo 16 alla quale risponde l'onorevole ministro. — L'onorevole Francica giura. — Il presidente apre la votazione a scrutinio segreto sul disegno di legge sui Consorzi d'acqua a scopo industriale. — Il deputato Cucchi svolge una sua interpellanza — Risponde l'onorevole ministro dei lavori pubblici. — L'onorevole Ginori svolge una interrogazione al ministro dei lavori pubblici — L'onorevole ministro risponde. — L'onorevole Galli svolge una sua interpellanza allo stesso ministro — Dopo la risposta dell'onorevole ministro il deputato Galli rinnova le sue raccomandazioni. — L'onorevole Compans domanda di trasformare in interpellanza una sua interrogazione. — Il ministro dei lavori pubblici si dichiara pronto a rispondere ad una interrogazione dell'onorevole Di Belgioioso — Il deputato Di Belgioioso svolge la sua interrogazione ed il ministro dei lavori pubblici vi risponde. — Il ministro delle finanze fa alcune dichiarazioni sui giorni in cui si svolgeranno alcune interpellanze e fissa a giovedì prossimo venturo lo svolgimento della mozione del-*

l'onorevole Bonghi. — Il presidente annuncia un'interpellanza dell'onorevole Compans. — Si proclama il risultamento della votazione a scrutinio segreto sulla legge dei consorzi d'acqua a scopo industriale.

La seduta comincia alle ore 2,30 pomeridiane.
Di San Giuseppe, segretario, dà lettura del processo verbale della seduta precedente, che è approvato.

Giuramento del deputato Benedini.

Presidente. Essendo presente l'onorevole Benedini, lo invito a giurare.
(Legge la formula).
Benedini. Giuro.

Comunicazione relativa alla nomina di un componente di una Commissione.

Presidente. La Camera, avendomi ieri fatto l'onore di dare a me l'incarico di completare la Commissione per l'esame del disegno di legge sulla riforma dell'Amministrazione centrale, chiamo l'onorevole Scipione Di Blasio a far parte della Commissione medesima.

Verificazione di poteri.

Presidente. L'ordine del giorno reca: Verificazione di poteri.

La Giunta per le elezioni ha trasmesso alla Presidenza il seguente verbale:

“ Roma, 30 novembre 1887.

“ La Giunta per le elezioni nella tornata pubblica di oggi ha deliberato non essere contestabile la elezione seguente, e concorrendo nell'eletto le qualità richieste dallo Statuto e dalla legge elettorale, ha dichiarata valida la elezione medesima.

“ Collegio 2º di Catanzaro, Francica Michele. ”

Do atto all'onorevole Giunta delle elezioni di questa comunicazione e proclamò a deputato del collegio di Catanzaro 2º l'onorevole Michele Francica, salvo i casi di incompatibilità preesistenti, non conosciute al momento della convalidazione.

Seguito della discussione sul disegno di legge per i consorzi d'acqua a scopo industriale.

Presidente. L'ordine del giorno reca: Seguito della discussione sul disegno di legge per i consorzi d'acqua a scopo industriale.

La discussione rimase ieri sospesa all'articolo 10, ora diventato 11. Ne do lettura.

“ Il concorso dello Stato verrà dato medianté il pagamento di una quota d'interesse annuo, proporzionato alle somme realmente spese nella esecuzione delle opere di cui all'articolo 8, entro i limiti del progetto presentato al Ministero per ottenere il concorso.

“ Il concorso dei comuni e delle provincie verrà dato pure a fondo perduto, e nella forma stessa del concorso dello Stato, o mediante il pagamento di una somma capitale corrispondente. ”

Se nessuno chiede di parlare, pongo a partito questo articolo 10 che prende il numero 11.

Chi l'approva si alzi.

(È approvato).

Lanzara, relatore. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Lanzara, relatore. Nella discussione fatta ieri furono sollevati dei dubbi, e fu provocata una dichiarazione dell'onorevole ministro di agricoltura e commercio sull'obbligo di pagare il sussidio ad opera finita, cioè a seguito della collaudazione.

Ora la Commissione proporrebbe di tradurre questo desiderio degli onorevoli colleghi, e le dichiarazioni dell'onorevole ministro, in un articolo di legge, il quale farebbe seguito all'11º e prenderebbe il numero 12. L'articolo sarebbe questo:

“ Le opere, di cui sopra, ad istanza degli interessati e sulla proposta del ministro di agricoltura, industria e commercio, saranno collaudate secondo le norme stabilite dalla legge sulle opere pubbliche 25 marzo 1865, ed il pagamento della prima rata di interessi annui sarà fatto dallo Stato, dai comuni e dalle provincie dopo un anno dalla data della collaudazione. ”

Io credo che la Camera vorrà approvare questo articolo, compilato secondo le raccomandazioni espresse nella tornata di ieri, e secondo le dichiarazioni dell'onorevole ministro di agricoltura.

Con l'articolo medesimo i timori manifestati ieri dall'onorevole mio amico Farina, scompariranno del tutto, non ostante che egli si fosse dichiarato soddisfatto e tranquillato dopo le dichia-

razioni dell'onorevole ministro, e del relatore, poichè il pagamento della rata non sarebbe fatto che dopo compiuta la liquidazione.

Grimaldi, ministro di agricoltura e commercio. Chiedo di parlare.

Presidente. Ha facoltà di parlare.

Grimaldi, ministro di agricoltura e commercio. L'articolo, proposto dalla Commissione ed accettato da me, è la conseguenza diretta delle dichiarazioni, che ieri feci.

Quest'articolo, oltre che sopperire alle lacune manifestate da parecchi oratori, serve pure ad eliminare il dubbio, manifestato ieri dall'onorevole Parpaglia, il quale diceva: lo Stato paga ad opera finita, ma i comuni e le provincie quando pagheranno?

Pagheranno, dissi io, quando pagherà lo Stato, cioè ad opera finita.

Ma perchè il dubbio sia tolto, nell'articolo 12, proposto ora dalla Commissione e da me accettato, è detto espressamente che, tanto lo Stato, quanto i comuni e le provincie, debbono pagare, non solo ad opera finita, ma dopo un anno dalla data della collaudazione. E così si applica ai consorzi d'acqua a scopo industriale la stessa disposizione, approvata dalla Camera, relativamente ai consorzi a scopo agricolo.

Presidente. La Commissione propone un articolo aggiuntivo, accettato dall'onorevole ministro, il quale articolo prenderebbe il numero 12.

L'articolo è il seguente:

“ Le opere di cui sopra, ad istanza degli interessati e sulla proposta del ministro di agricoltura, industria e commercio, saranno collaudate secondo le norme stabilite dalla legge sulle opere pubbliche 25 marzo 1865, ed il pagamento della prima rata di interessi annui sarà fatto dallo Stato, dai comuni e dalle provincie dopo un anno dalla data della collaudazione. ”

Pongo a partito questo articolo aggiuntivo della Commissione.

(È approvato).

Viene ora l'articolo 11, che diventa articolo 13:

“ Il concorso verrà concesso per un tempo non maggiore di anni trenta. Il tempo per il quale dura il concorso si divide in tre periodi eguali. Durante il primo periodo, il concorso dello Stato, compreso pure il decimo di cui al numero 2 dell'articolo 9, non potrà essere maggiore del 3 di interesse per ogni cento lire di capitale, speso per eseguire le opere. Il concorso dello Stato

dovrà diminuire nel secondo periodo di un terzo del suo ammontare, e nell'ultimo periodo di un altro terzo.

“ Il concorso annuo complessivo però dello Stato, dei comuni e delle provincie non potrà mai superare l'importo della metà degli interessi, esclusa la quota di ammortamento.

“ Gli interessi suddetti saranno calcolati alla ragione legale, quando non resulti altrimenti dagli atti. ”

Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro.

Grimaldi, ministro di agricoltura e commercio. Per le modificazioni concordate ieri fra la Commissione ed il Ministero, ed approvate dalla Camera, a proposito dell'antico articolo 9, divenuto 10, occorre fare alcune modifiche di forma in quest'articolo ora in discussione, per metterlo in relazione ai precedenti. Le modificazioni sono due. Si dice: “ Durante il primo periodo il concorso dello Stato, compreso pure il decimo, ecc. ” Deve dire invece il quinto, perchè, invece della decima parte, ieri la Camera, dietro mia proposta, ha votato la quinta parte. La seconda modifica consiste nel citare l'articolo 10 invece dell'articolo 9.

Presidente. Sono due le variazioni proposte dall'onorevole ministro; e il primo capoverso sarebbe perciò modificato nel modo seguente:

“ Il concorso verrà concesso per un tempo non maggiore di anni 30. Il tempo per il quale dura il concorso si divide in tre periodi uguali. Durante il primo periodo, il concorso dello Stato, compreso pure il quinto, di cui al numero 2 dell'articolo 10, non potrà essere maggiore, ecc. ” il resto come nel testo stampato.

Pongo a partito questo articolo 13 così modificato.

(È approvato).

Passeremo all'articolo 12 ora 14.

Ne do lettura:

“ I consorzi possono stabilire nel regolamento che le controversie fra consorziati o fra questi ed il consorzio siano decise da arbitri, e che questi possano rendere le loro decisioni eseguibili non ostante appello ai tribunali ordinari, il quale è sempre ammesso.

“ In questo caso il regolamento stabilisce a chi spetta la scelta degli arbitri, e in quali modi ed entro quali termini debbano essere pronunziate le loro decisioni, e debba interpersi appello ai tribunali. ”

Ha facoltà di parlare l'onorevole Calvi.

Calvi. Io ho proposto un emendamento a questa disposizione e dirò brevemente le ragioni che mi hanno indotto a proporlo, sperando di poter convincere l'onorevole ministro e l'onorevole relatore della convenienza di accettarlo.

Io non discuto se sia un bene o un male lo ammettere nei regolamenti dei consorzi la clausola compromissoria; approvo però l'idea dell'onorevole relatore e dell'onorevole ministro di permetterla anche nei regolamenti per i consorzi per derivazione d'acqua a scopo industriale, dal momento che questa facoltà è concessa per i consorzi d'irrigazione.

Però, come la pratica ha consigliato e all'onorevole ministro e all'onorevole relatore di aggiungere all'articolo 5 della legge del 1873, che costituisce il primo alinea dell'articolo in esame, le parole che si leggono nel capoverso dell'articolo stesso, mi pare che avrebbe dovuto consigliare ad essi di modificare anche la disposizione dell'articolo 5, che qui è riprodotta nel senso di cui nell'emendamento da me proposto.

Data la convenienza di acconsentire che nel regolamento sia inserita la clausola compromissoria, non comprendo perchè si debba negare a coloro che entrano a far parte del consorzio la facoltà di veder risolte le controversie che insorgono, sia fra i consorziati, sia fra questi ed il consorzio, in modo inappellabile; e sia, invece, necessario che per tutte le questioni anche di poco momento che insorgono fra il consorzio e i consorziati e fra i consorziati stessi, si debbano percorrere tutti i gradi di giurisdizione.

A me pare che lo scopo, che certo si è prefisso chi ha redatto l'articolo in esame, consigli la modificazione dell'articolo nel senso del mio emendamento, che tende a render facoltativo ai consorziati di rinunciare, oppure di valersi del rimedio dell'appellazione; di veder giudicate le controversie loro non col rigore del diritto, ma da arbitri quali amichevoli compositori. Lo scopo per il quale la clausola compromissoria fu usata, evidentemente fu quello di rendere più brevi e meno dispendiose le liti, e di far sì che l'arbitro conciasse alcune volte, l'interesse del consorziato con gli interessi del consorzio, lo stretto diritto con l'equità. Ora, ritenuto l'articolo, come è scritto, ciò non è possibile: l'arbitro deve sempre decidere con ragione di diritto; l'equità non si raggiunge. Avremo sempre la identica spesa, con questa unica differenza: che, invece di aver il primo grado di giurisdizione esaurito da un ma-

gistrato, lo avremo esaurito da un arbitro. Nessun vantaggio, e spesa maggiore.

Ripeto quindi che, precisamente perchè lo scopo per il quale l'articolo venne scritto sia raggiunto, debbonsi togliere dal primo capoverso dell'articolo stesso le parole *il quale è sempre ammesso*, che tengono dietro a quelle: *non ostante appello ai tribunali ordinari*; ed aggiungere all'articolo in tal modo modificato un capoverso, in cui si lasci ai consorziati la facoltà di scrivere nel regolamento che gli arbitri potranno anche decidere come amichevoli compositori. Queste due modificazioni portano con sé, come necessaria conseguenza, la modificazione anche del capoverso dell'articolo 12, nel senso che là dove si legge: *e debba interpersi appello*; si metta invece: *e possa interpersi appello*.

Ritengo che l'onorevole ministro vorrà far buon viso a queste brevi osservazioni, e accettare gli emendamenti che ho proposti; che mentre giovano a conseguire lo scopo per cui l'articolo in esame fu scritto, suonano anche rispetto al principio della libertà delle contrattazioni.

Presidente. Gli emendamenti proposti dall'onorevole Calvi sono tre.

Nel primo capoverso egli vorrebbe che fossero soppresse le parole: *il quale è sempre ammesso*; che nel secondo capoverso, là dove si dice: *e deve interpersi appello ai tribunali*; si dica, invece: *e possa interpersi appello ai tribunali*; e che si aggiunga un terzo capoverso in questi termini: *Sarà pure lecito stabilire nel regolamento che gli arbitri decidano come amichevoli compositori*.

L'onorevole relatore ha facoltà di parlare.

Lanzara, relatore. Mi compiaccio con l'onorevole Calvi, che egli accetti, in massima, il principio stabilito nell'articolo 14: cioè, di deferire la questione agli arbitri: questo è un beneficio, come egli stesso avvisava, di determinare con una disposizione generale tale facoltà, affinché non si fosse trovato impedimento nell'articolo 9 del Codice di procedura civile, il quale non concede agli amministratori facoltà di sottoporre le questioni ad arbitri, se non serbate le forme stabilite per la transazione. E questa facilitazione, inoltre, come pure ben diceva l'onorevole Calvi, è apportata per dare alle parti un beneficio immediato, nella sollecita risoluzione delle controversie, e nella riduzione della spesa. Egli, però, vuole estendere questa facilitazione, facendo sì che gli arbitri possano decidere come amichevoli compositori.

E la Commissione non trova alcuna difficoltà di accettare la proposta fatta, trattandosi di accordare ai consorzi un'altra facilitazione alle tante

concesse ne' giudizi; e crede di avere consenziente anche l'onorevole ministro.

Quindi dovrebbero essere cancellate nel primo capoverso le parole: " *il quale è sempre ammesso.* "

Nel secondo poi, alla parola " *debba* ", dovrebbe surrogarsi " *possa interporsi appello ai tribunali.* "

Dopo di che avrebbe luogo l'aggiunta dell'onorevole Calvi, la quale sarebbe così concepita: " Sarà pure lecito stabilire nel regolamento che gli arbitri decidano come amichevoli compositori. "

Però la Commissione richiede che in questo capoverso sia stabilito che la facoltà deriva dal regolamento, che è base del consorzio; e per conseguenza non è una massima generale, ma solo una facoltà riservata ai consorziati col loro statuto; diversamente potrebbero essi ed il consorzio trovarsi innanzi a questioni preliminari, le quali intralcerebbero quelle relative al merito delle questioni medesime.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro di agricoltura e commercio.

Grimaldi, ministro di agricoltura e commercio. Anch'io accetto le tre proposte fatte dall'onorevole Calvi nell'articolo 12, divenuto ora 14, proposte, che sono coordinate ad uno stesso concetto. Con le parole inserite nella nostra proposta che *l'appello è sempre ammesso*, e con le altre parole del secondo comma che *debba interporsi appello*, parrebbe quasi, che la legge volesse imporre agli interessati di fare uso assolutamente di questo rimedio. È bene che ogni dubbio sia tolto in proposito. L'appello non è obbligatorio: possono le parti, quando lo credono, non valersene. Quindi accetto le due proposte dell'onorevole Calvi, così commentate.

Accetto pure la terza, la quale concorre a rafforzare il concetto del Governo. Con questo articolo il Governo voleva che le vertenze del consorzio fossero deferite, più che alla lunga procedura dei tribunali ordinari, ad arbitri; però intese che questa procedura speciale fosse determinata d'accordo fra consorziati, ed in armonia con le regole generali della procedura civile.

Ora, siccome in queste è precisamente detto che è libero alle parti di dare agli arbitri la facoltà di essere amichevoli compositori; sta bene che ciò si ripeta in questa legge speciale.

Presidente. La Commissione e il Governo accettano gli emendamenti presentati dall'onorevole Calvi su questo articolo 12 ora diventato 14.

Esso resta dunque così concepito:

" I consorzi possono stabilire nel regolamento

che le controversie fra consorziati o fra questi ed il consorzio, siano decise da arbitri, e che questi possano rendere le loro decisioni eseguibili non ostante appello ai tribunali ordinari.

" In questo caso il regolamento stabilisce a chi spetta la scelta degli arbitri, e in quali modi ed entro quali termini debbono essere pronunziate le loro decisioni, e possa interporsi appello ai tribunali.

" Sarà pure lecito stabilire nel regolamento che gli arbitri decidano come amichevoli compositori. "

Chi approva questo articolo così modificato, si alzi.

(È approvato).

Art. 13 ora 15:

" Sulla proposta del ministro di agricoltura, industria e commercio i consorzi possono essere autorizzati mediante decreto reale a riscuotere i contributi consorziali con le forme, coi privilegi e con le norme tutte in vigore per l'esazione delle imposte dirette.

" Per ottenere tale autorizzazione il consorzio ne fa domanda, deve dimostrare di essersi conformato alle prescrizioni della presente legge, e che la forza motrice che si utilizza non è inferiore a 50 cavalli-vapore, o che la quantità di acqua adoperata per altri usi industriali, non è minore di un modulo, salvo quanto è detto nell'articolo 9. La domanda corredata del regolamento e degli altri documenti opportuni è presentata dall'amministrazione del consorzio al prefetto della provincia, che la trasmette colle sue note ed osservazioni al Ministero di agricoltura, industria e commercio. "

Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

Lanzara, relatore. Per mettere in armonia l'articolo 15 ora in discussione, coll'articolo 9, divenuto 10, in cui è stato surrogato al criterio della quantità dell'acqua quello della forza motrice, occorrerebbe modificare il secondo capoverso dell'articolo di cui l'onorevole presidente ha dato lettura; e quindi, la modificazione sarebbe così concepita: " ...deve dimostrare di essersi conformato alle prescrizioni della presente legge e che la forza motrice sia in misura non minore di 50 cavalli nominali. "

Poi segue: " la domanda ", ecc. conforme al testo proposto.

Grimaldi, ministro di agricoltura e commercio. Consento pienamente con l'onorevole relatore.

Presidente. Dunque l'articolo 15 suonerebbe così:

“ Sulla proposta del ministro di agricoltura, industria e commercio i consorzi possono essere autorizzati, mediante decreto reale, a riscuotere i contributi consorziali con le forme, coi privilegi e con le norme tutte in vigore per l'esazione delle imposte dirette.

“ Per ottenere tale autorizzazione il consorzio che ne fa domanda, deve dimostrare di essersi conformato alle prescrizioni della presente legge, e che la forza motrice che si utilizza sia in misura non minore di 50 cavalli nominali. La domanda corredata del regolamento e degli altri documenti opportuni, è presentata dall'amministrazione del consorzio al prefetto della provincia, che la trasmette colle sue note ed osservazioni al Ministero di agricoltura, industria e commercio. ”

Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro di agricoltura e commercio.

Grimaldi, ministro di agricoltura e commercio. Mentre accetto la proposta della Commissione, che serve a mettere in armonia l'articolo in discussione con i precedenti, chiedo anche che si modifichi la dizione, ed invece di dire: “ corredata del regolamento, ” ecc., si dica: “ corredata dal regolamento e dagli altri documenti opportuni. ”

Mi pare che questa dizione suoni meglio.

Presidente. Sta bene. Ha facoltà di parlare l'onorevole Calvi.

Calvi. Ho chiesto di parlare unicamente per avere una spiegazione dall'onorevole ministro.

L'articolo 13 ripete sotto altra forma le disposizioni contenute nell'articolo 7 della legge sui consorzi irrigatorii. Su quest'articolo è sorta una questione relativamente alla parola *privilegio*. Questa questione si riferiva a vedere se, di fronte alla dizione dell'articolo, competesse ai consorzi d'irrigazione la facoltà, o, meglio, il rimedio del *solve et repete*, che è concesso alla finanza.

Dopo la discussione che si fece in quest'Aula al 18 dicembre 1885, la questione non si è più riproposta dinanzi ai tribunali, ma ne è sorta un'altra. A causa delle parole: *colle forme, privilegi e colle norme* è sorta la questione seguente: saranno solo applicabili a favore dei consorzi i privilegi contenuti nella legge 20 aprile 1871 in tema di esazione d'imposte, e così il *solve et repete* e gli altri modi di esazione di cui è detto nella legge stessa; oppure allorquando si subastasse, per esempio, l'ente, il consorzio, avuto riguardo al modo in cui l'articolo è concepito, avrà diritto di esser collocato con prelazione sugli altri creditori che con-

corrono alla distribuzione del prezzo ricavato o dalla vendita dell'ente consorziato o di atti esecutivi incoati contro di lui per i contributi consorziali non soddisfatti o a lui dovuti?

Desidero che l'onorevole ministro spieghi il concetto della disposizione; se cioè ritiene che colla parola *privilegio* al consorzio competano non solo i privilegi della legge del 1881, ma anche i privilegi di cui all'articolo 1962, oppure solo i primi. Ciò per ottenere colle spiegazioni dell'onorevole ministro quello scopo che si è ottenuto colle spiegazioni date nel 18 dicembre 1885, per impedire liti lunghe e dispendiose.

Presidente. Onorevole ministro?...

Grimaldi, ministro di agricoltura e commercio. Trovo giusto che l'onorevole Calvi abbia qui sollevato questa questione, per intenderci chiaramente sulla portata dell'articolo, che la Camera sta per votare, e che è conforme a quello contenuto nella legge sui consorzi d'irrigazione. Egli ha ricordato bene, che sorse una questione sullo articolo della legge sui consorzi d'irrigazione, se, cioè, tra i privilegi accordati ai consorzi dovesse intendersi compreso quello del *solve et repete*. La questione fu portata alla Camera dall'onorevole Basteris, il quale anzi propose un apposito emendamento. Allora io pregai la Camera di non votarlo, per la considerazione che mi pareva chiarissimo il concetto espresso con quelle parole *forme, privilegi e norme tutte in vigore*, ecc.

Mi pareva inopportuno, quando si concedono tutti i privilegi, indicare specialmente uno di essi, il primo e massimo privilegio concesso alla finanza per la esazione delle imposte dirette. E la Camera, su proposta dell'onorevole Basteris, votò un ordine del giorno e prese atto delle mie dichiarazioni. Godo anzi che quella discussione abbia tolta di mezzo questa questione. Ma ora ne sorge un'altra: l'onorevole Calvi dice: voi con l'articolo 15 intendete dare ai consorzi i privilegi accordati alla finanza con la legge speciale del 1871, od anche quelli accordati col Codice civile?

Credo il dubbio eliminato dalla forma adoperata da noi. Noi diciamo: “ *le forme, i privilegi e le norme tutte*; ” i consorzi dunque sono messi a pari della finanza, perchè tutte le norme applicabili alla esazione delle imposte dirette sono estese evidentemente ai consorzi: vi sono dunque comprese anche quelle del Codice civile; e la forma mi pare che chiarisca bene questo ordine di idee.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Calvi.

Calvi. Accetto le spiegazioni dell'onorevole ministro; ma allora, domando io, quale sarà il grado in cui verranno collocati i consorzi in caso di concorso colla finanza? Allo stesso grado della finanza o dopo la finanza? Perchè in fatto di privilegi vi deve essere una graduatoria: questo io domando onde evitare questioni gravi che il magistrato non è poscia in grado di risolvere nel silenzio del legislatore; e sarò lieto se l'onorevole ministro colla sua parola vorrà chiarirci tale dubbio.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

Lanzara, relatore. La questione sollevata dall'onorevole Calvi, a cui ha così ben risposto l'onorevole ministro di agricoltura e commercio fu trattata in seno della Commissione; e se l'onorevole Calvi avesse ricordata la mia relazione, che precede il disegno di legge, a pag. 7, avrebbe trovato discussa non solo la questione dei privilegi del consorzio, ma anche riportato l'ordine del giorno presentato nella seduta del 18 dicembre 1885 nel quale si diceva: "la Camera, udite le dichiarazioni del ministro che tra i privilegi accennati nell'articolo 7 della legge 25 dicembre 1883 è compreso anche quello del *solvo et repete*, passa all'ordine del giorno."

Le dichiarazioni fatte alla Camera dall'onorevole ministro di agricoltura e commercio, furono uniformi a quell'ordine del giorno, e quindi è ritenuto che non solo il *solvo et repete* è compreso nelle disposizioni dell'articolo, che si discute, ma vi s'intendono racchiusi gli stessi privilegi che sono concessi alle finanze dello Stato.

Viene ora la seconda questione della graduazione. Chi avrà la preferenza? Ma vuole l'onorevole collega che lo si dica qua in quest'articolo di legge?

Calvi. Sì.

Presidente. Non faccia conversazioni, onorevole relatore, parli rivolto alla Presidenza.

Lanzara, relatore. Ma noi qui non possiamo fare una legge che determini tutti i casi. A noi basta accennare il concetto generale dell'estensione del privilegio, salvo al magistrato l'applicazione nei singoli casi.

Io son certo che l'onorevole Calvi non vorrà insistere nel suo desiderio, e non presenterà alcuna proposta.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro di agricoltura e commercio.

Grimaldi, ministro di agricoltura e commercio. L'onorevole Calvi, col suo senso pratico, non ha voluto fare una proposta concreta; egli ha mosso

il dubbio, ed io ho creduto di eliminarlo, parendomi chiaro che tutte le norme applicabili alla finanza per l'esazione delle imposte, lo siano di dritto anche ai consorzi. A questo deve limitarsi il legislatore, per assicurare la vita dei consorzi; ma non deve discendere al dettaglio e fare una casistica.

La questione di preferenza tra due privilegi deve essere lasciata alla giurisprudenza: essa è regolata dalla legge comune. Il legislatore deve fare la legge per assicurare la vita dei consorzi, ed applicare ad essi tutte le norme, che ha la finanza per le imposte: al di là di quello mi pare sarebbe un voler entrare in un terreno troppo scabroso. Non mi sembra opportuno in una legge modificare le disposizioni dei Codici incidentalmente.

Presidente. Come la Camera ha inteso, a questo articolo è proposta dalla Commissione una modificazione, accettata dal ministro, che consiste in ciò: là dove è detto che: "la forza motrice che si utilizza non è inferiore a 50 cavalli-vapore, ecc:" si deve dire invece: "a 50 cavalli nominali."

Poi si deve fare una piccola modificazione di dizione là dove è detto: *La domanda corredata del regolamento e degli altri documenti ecc.*, dicendo invece: *La domanda corredata al regolamento ed agli altri documenti, ecc.*

Ha facoltà di parlare l'onorevole Palberti.

Palberti. Mi rincresce, ma debbo far mie le considerazioni dell'onorevole Calvi sui dubbi che possono insorgere quando si aprisse un giudizio di graduazione.

La Camera sa bene che il giorno, in cui il tribunale trovi una variata posizione di collocazione dei privilegi, ha necessità assoluta di avere davanti a sé il criterio di ubicazione dei diversi privilegi stessi. Noi sappiamo che in fatto di simili privilegi non vi è più il criterio ordinario sulla data di iscrizione. I contribuenti non si iscrivono, ma si obbligano secondo il modo con cui sono scritti nella legge.

Finora nel Codice civile erano scritti i diversi generi dei privilegi ed i diversi modi di ordinazione. Ma nel momento in cui un consorzio si troverà insieme allo Stato per l'esazione dei suoi crediti, che cosa farà il tribunale? Non potrà che collocare nel loro ordine di graduazione questi diversi crediti; e per far ciò occorre che il potere legislativo dica al potere giudiziario: prima questo e poi quest'altro.

Quindi, prendendo atto della interpretazione che l'onorevole ministro e la Commissione hanno

dato alla parola *privilegio* nell'articolo di cui si discute, io propongo per mio conto questo emendamento:

“ Il privilegio di cui all'articolo 13 nei giudizi di graduazione verrà per ordine subito dopo la collocazione per le imposte dovute allo Stato, alle provincie ed ai comuni. ”

Presidente. Questa sarebbe dunque un'aggiunta al primo capoverso dell'articolo?

Palberti. Sissignore.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro di agricoltura e commercio.

Grimaldi, ministro di agricoltura e commercio. Io pregherei l'onorevole collega di voler riflettere alle conseguenze pratiche della sua disposizione, ed alle lacune, che resterebbero, dopo che essa fosse accettata.

Noi, nell'articolo 15, vogliamo sanzionato il principio (per assicurare la vita dei consorzii), che questi abbiano gli stessi privilegi e le stesse norme, che regolano la materia dell'esazione delle imposte dirette.

Ora, tanto la finanza per l'esazione delle imposte dirette, quanto il consorzio, equiparato alla finanza con questo articolo, hanno diversi ordini di privilegi, mobiliari ed immobiliari, determinati nel Codice civile e nelle leggi speciali. Come vogliamo pigliare una parte di questa materia, cioè il giudizio di graduazione, e regolarla qui con legge speciale? Non si raggiunge lo scopo, perchè resterebbe tutto il resto non regolato.

Noi con questa legge abbiamo lo scopo di agevolare i consorzi; dichiareremmo invece che il diritto di essi viene dopo quello della finanza. A che questa dichiarazione? È conforme alla legge comune? Ed allora è inutile. È difforme? E noi modificheremmo il Codice in una legge speciale, e non è conveniente. Lasciamo dunque che la legge comune risolva la questione, la quale non può ora esser risolta bene, perchè dovrebbe esser risolta in tutti i suoi termini. Perciò non bisogna toccarla affatto, ed abbandonarla, come a me pare più opportuno, alla giurisprudenza, che si formerà su questa legge, come si è formata su tutte le altre. La conseguenza unica, che avrebbe quella disposizione, sarebbe di intaccare con questa legge speciale alcune materie organiche, regolate dal Codice civile; ed una volta che faremo una punta su questa via, dove andremo?

Non mi pare questo il sistema. Se si devono modificare i Codici, si devono modificare nel loro complesso ed a ragione veduta; non si possono

modificare così incidentalmente, in occasione di leggi speciali.

Per queste considerazioni, e soprattutto perchè la proposta non avrebbe un valore pratico nell'interesse dei consorzi, che sono appunto quelli che noi vogliamo tutelare, prego di ritirarla.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Giordano.

Giordano Ernesto. Mi pare che non vi possa esser dubbio intorno all'applicazione dell'articolo di legge di cui stiamo discutendo. Con questo articolo di legge evidentemente il credito del consorzio per le sue quote di contributo vien parificato al credito della finanza per l'esazione delle imposte. Ed a tale proposito, se tutti siamo d'accordo qui, nel voler dare ai consorzi la maggior forza possibile per la percezione dei loro contributi, mi pare che tutti dobbiamo essere d'accordo nel concetto di parificare i detti contributi alle imposte, agli effetti della loro percezione. Non abbiamo poi bisogno di fare un articolo speciale, per determinare l'ordine di privilegio dei detti contributi di fronte alle imposte, come parmi desiderasse l'egregio collega Palberti, perchè a ciò provvedono sufficientemente le disposizioni generali del Codice civile. Secondo il Codice civile, quando vi è il concorso di due crediti, egualmente privilegiati, questi concorrono in proporzione del loro ammontare.

Che cosa accadrà dunque nei giudizi di espropriazione gravati di contributi consortili, e di debiti d'imposta? Se vi sarà capienza per tutti e due i debiti, non nascerà alcun conflitto; se non ve ne sarà per tutti e due i due crediti privilegiati concorreranno in ragione del loro ammontare. Mi pare quindi che le disposizioni del Codice civile siano sufficienti ad ovviare qualunque dubbio o disguido nell'applicazione dell'articolo che stiamo discutendo, e non occorra perciò di fare al medesimo alcuna variazione od aggiunta.

Presidente. L'onorevole Palberti ha facoltà di parlare.

Palberti. Io vorrei che fosse presente l'onorevole ministro delle finanze per sapere se sarebbe contento del parere dell'onorevole ministro d'agricoltura e commercio e dell'onorevole Giordano. Fino ad ora in tutte le economie delle graduazioni fu sempre ritenuto che la prima sia l'entrata per lo Stato. Noi veniamo così a creare una posizione privilegiata per i consorzi.

Io sono perfettamente d'accordo con l'onorevole ministro, e forse più entusiasta di lui per aiutare la vita dei consorzi; ma tutto mi dimostra che non possiamo obliare l'interesse dello Stato,

non possiamo obliare i criteri, che furono seguiti sempre in questa materia.

È questa la ragione, per cui, mentre ritengo che sia esatto quanto diceva l'onorevole Giordano, che se non diciamo nulla i tribunali applicheranno per quota la collocazione del consorzio e della imposta, credo che si debba in ciò essere conformi a tutto quello, che si è praticato finora, che cioè si tuteli prima la finanza dello Stato e poi gli altri, che vogliamo tutelare.

Per queste ragioni, per quanto attualmente io creda che si debbano favorire i consorzi, io penso che sia naturale, giusto e normale, che si mantengano intatti i diritti dei privilegiati.

Quindi insisto nel mio emendamento.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro di agricoltura e commercio.

Grimaldi, ministro d'agricoltura e commercio. Io prego l'onorevole Palberti di riflettere alle conseguenze, che verrebbero, se il suo emendamento fosse respinto dalla Camera.

Verrebbe pregiudicata la questione, che egli vuol risolvere in un senso, piuttostochè in un altro. Se la Camera respinge l'emendamento, si stabilirà un certo criterio di interpretazione, mentre la mia teorica è più corretta.

Io non voglio interpretare, perchè sono legislatore; ed il mio ufficio si compie col dichiarare che la vita dei consorzi deve essere assicurata, parificandoli all'interesse della finanza.

Questo è l'unico compito legislativo. È il magistrato che dovrà vedere quale dei due privilegi dovrà prevalere.

E lo stesso ministro delle finanze, se fosse presente, lo pregherebbe di lasciare intatta questa disposizione concertata con lui, che è uno dei proponenti la legge; e a non fare delle modifiche, le quali potrebbero raggiungere uno scopo opposto, se rigettate dalla Camera.

Presidente. L'onorevole Palberti, insistendo nel suo emendamento, consulterà la Camera. All'articolo 13 ora 15, dopo il primo capoverso, l'onorevole Palberti propone questa aggiunta: « Il privilegio di cui nel presente articolo 15 verrà per ordine subito dopo la collocazione per le imposte. »

La Commissione accetta quest'aggiunta?

Lanzara, relatore. Non l'accetta; è inutile.

Presidente. Metto dunque a partito la proposta dell'onorevole Palberti.

(Non è approvata).

Metto ora a partito l'articolo 15 con la semplice

modificazione proposta dalla Commissione e accettata dal ministro, al secondo capoverso della quale ho già dato lettura alla Camera.

(È approvata).

« Art. 16. Nel caso di consorzi volontari o obbligatori, costituiti a scopo agricolo ed industriale, il loro carattere legale sarà determinato da quegli interessi dell'una o dell'altra specie, che siano in prevalenza. »

Ha facoltà di parlare su questo articolo l'onorevole Luzi.

Luzi. Per essere più chiari a me pare che, invece delle parole usate nell'articolo, si potrebbe dire: a scopo misto, cioè agricolo e industriale, poichè in tal modo la prevalenza risulterebbe in modo netto e chiaro. Ma se il Ministero e la Commissione credono che non occorra spiegare meglio il concetto, io non insisto.

Presidente. Onorevole ministro, ha facoltà di parlare.

Grimaldi, ministro di agricoltura e commercio. A me pare che non possa sorgere dubbio sul modo come è redatto l'articolo.

Luzi. Era una piccola questione grammaticale e null'altro.

Presidente. Onorevole Luzi, insiste nella sua proposta?

Luzi. Dopo le spiegazioni date dall'onorevole ministro, non insisto.

Presidente. Allora pongo a partito l'articolo 16.

(È approvato).

« Art. 17. Non sono soggetti che ad un diritto fisso di registro di lire 10, ove non sia minore per legge, gli atti di costituzione, attuazione e primo stabilimento del consorzio, e gli atti successivi che per la durata di quattro anni dalla data dell'atto costitutivo occorrono per la esecuzione di nuovi lavori di derivazione ed uso delle acque a scopo industriale, nei quali atti si intendono compresi anche quelli di acquisto d'acqua a tale scopo. »

Grimaldi, ministro di agricoltura e commercio. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Grimaldi, ministro di agricoltura e commercio. Credo che nella redazione di questo articolo sia incorso un errore puramente materiale.

Questo articolo è tratto dalla legge, che ho

citata tante volte, dei consorzi a scopo di irrigazione. Ivi è detto così:

“ Gli atti di costituzione, attuazione e primo stabilimento del consorzio. ”

Lanzara, relatore. È un errore di stampa!

Grimaldi, ministro di agricoltura e commercio. Quindi, invece di *primo* si dovrebbe dire *pieno*, per mettere i due articoli in armonia.

Presidente. Sta bene.

Allora con questa piccola modificazione, cioè che invece di dire “ primo ” si debba dire “ pieno stabilimento del consorzio ” pongo a partito quest'ultimo articolo.

(È approvato).

Giuramento del deputato Francica.

Presidente. Essendo presente l'onorevole Francica, lo invito a giurare. (*Legge la formula*).

Francica. Giuro.

Votazione a scrutinio segreto del disegno di legge per i consorzi d'acqua per uso industriale.

Presidente. Ora si procederà alla votazione, a scrutinio segreto del disegno di legge testè approvato per alzata e seduta.

Prego gli onorevoli deputati di presentarsi a deporre il loro voto nelle urne, di mano in mano che verranno chiamati: poichè, d'ora in poi, la Presidenza intende far pubblicare nella *Gazzetta ufficiale* i nomi dei deputati che prendono parte alle votazioni a squittinio segreto, affinché si sappia quali deputati siano assidui alle sedute, quali rimangano assenti e quali sieno in congedo.

In tal modo verrà data giusta soddisfazione al paese, ed agli stessi onorevoli deputati che attendono con diligenza al loro ufficio. (*Benissimo!*)

Fortunato, segretario, incomincia la chiama.

(*Qualche deputato vota prima d'essere chiamato — Interruzioni*).

Presidente. In questo modo, la Presidenza non può rispondere della sincerità delle votazioni.

Dichiaro quindi nulla la votazione seguita fino ad ora. Si ricominci la chiama. (*Approvazioni*).

Fortunato, segretario, ricomincia la chiama.

Presidente. Si lasceranno le urne aperte, avvertendo gli onorevoli deputati che l'ufficio di Presidenza continuerà a tener nota di coloro che prendono parte alla votazione.

Svolgimento di interpellanze.

Presidente. L'ordine del giorno reca: Interpellanza dei deputati Cucchi Francesco e Compans al presidente del Consiglio ed al ministro dei lavori pubblici.

La interpellanza è così concepita:

“ I sottoscritti chiedono d'interpellare l'onorevole presidente del Consiglio e l'onorevole ministro dei lavori pubblici circa i criterii e gli impegni del Governo riguardo a nuovi valichi alpini. ”

Essendo assente l'onorevole presidente del Consiglio, chiedo all'onorevole ministro dei lavori pubblici se sia incaricato di rappresentarlo.

Saracco, ministro dei lavori pubblici. Sono incaricato di rispondere anche in suo nome.

Presidente. L'onorevole Cucchi Francesco ha facoltà di parlare.

Cucchi Francesco. La mia interpellanza, alla quale si è associato l'amico mio onorevole Compans, è diretta non solo all'onorevole ministro dei lavori pubblici, ma anche all'onorevole presidente del Consiglio il quale, come capo del Governo e come ministro degli esteri, dovrebbe, tanto nell'interesse dell'economia nazionale, come per le necessarie trattative internazionali, essere (per così dire) *magna pars* nello stabilire i criteri e nello assumere impegni riguardo a nuovi valichi alpini.

Farò la mia interpellanza, senza l'intervento dell'onorevole presidente del Consiglio, dal momento che l'onorevole ministro dei lavori pubblici ha l'incarico di rispondere anche in suo nome.

L'Italia lavora alacremente per compiere la propria rete ferroviaria, ma purtroppo con mezzi assai inadeguati allo scopo ed all'urgenza dei crescenti bisogni.

Infatti esistono delle linee, le quali dalle leggi del 1879 e del 1882 erano indicate di primaria importanza militare e commerciale, e, stando ai bilanci da noi votati, si presumeva dovessero essere compiute nel corrente anno 1887, che neppure sono cominciate, per deficienza di mezzi. Valga ad esempio la Lecco-Colico, alla quale però mi si assicura che l'onorevole Saracco, fedele agli impegni, abbia recentemente rivolto le sue cure e la sua attività, venendo ad una soddisfacente conclusione. Anzi, mi si permetta una parentesi, sarò grato all'onorevole ministro dei lavori pubblici, se vorrà confermare l'esattezza di questa mia notizia.

Mentre, onde sopperire a costruzioni ferroviarie

importantissime, massime nell'Italia meridionale, ci troviamo nelle strettezze finanziarie alle quali ho accennato, da qualche tempo si è manifestata una viva agitazione a favore e contro il traforo del Sempione, pel quale si chiede anche il concorso pecuniario dell'Italia.

Scopo della mia interpellanza non è, al momento attuale, quello di sostenere o combattere l'uno piuttostochè l'altro valico alpino; ma solamente di ottenere che il Governo manifesti in proposito i suoi intendimenti.

Desidero assicurarmi che la questione non venga in alcun modo pregiudicata, fino a che, dopo studi seri, completi, e soprattutto veri, si abbiano tutti quei dati di confronto, che permettano di prendere la decisione più confacente agli interessi nazionali, in affare di tanta importanza.

I trafori alpini sono lavori che riguardano i secoli, e non recherà danno, se un passaggio dovrà essere ritardato di qualche anno, purchè, lo ripeto, si faccia la scelta più confacente agli interessi nazionali.

Secondo le eventualità e le circostanze nelle quali potesse essere richiesto, ora ed in avvenire, il concorso pecuniario dell'Italia per qualche valico alpino, vorrei sentire dal Governo che terrà conto speciale di quei valichi che hanno il loro sbocco interamente sul territorio italiano; che possono avere una sfera di efficienza propria; che non abbandonino in mano degli stranieri le tariffe ferroviarie con danno nostro incalcolabile; che le tengano invece in nostro potere rimediando in tal modo ai fatali errori del passato.

Vorrei finalmente che il Governo tenesse molto calcolo di quei valichi alpini, che collegandoci coi più importanti centri commerciali e industriali d'Europa, corrispondono alla maggior copia di interessi italiani.

Questi sono i miei desiderî, queste le domande che rivolgo al Governo sperando avere una risposta soddisfacente.

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

Saracco, ministro dei lavori pubblici. Se così piace all'onorevole interpellante, comincerò per confermarlo nel suo benevolo giudizio, coll'assicurarli che il ministro dei lavori pubblici si sta occupando della sua prediletta linea Lecco-Colico.

E aggiungo che in tempo non lontano spero di poter soddisfare i giusti ed onesti desiderî dell'onorevole interpellante.

Rispondendo poi all'interpellanza che l'onorevole Cucchi mi ha rivolta, d'accordo con l'onorevole Compans, per conoscere quali siano gl'in-

tendimenti del Governo a proposito dei valichi alpini, dichiaro che il Governo del Re non ha provato sino ad ora, e non sente proprio verun bisogno di prendere l'iniziativa per la costruzione di nuove ferrovie attraverso le nostre Alpi. Affermo inoltre, che non abbiamo mai avuto occasione di esprimere predilezione per l'uno piuttosto che per l'altro traforo, e che ci siamo sempre guardati bene dal prendere veruno impegno, che potesse in qualsiasi maniera vincolare il Governo e il Parlamento.

L'onorevole interpellante avvertiva che il Governo dovrebbe prendere consiglio da considerazioni di ordine elevato prima di prendere una risoluzione definitiva; accennava alla convenienza di presciogliere, in ogni caso, quel traforo alpino che avesse il suo sbocco sul territorio italiano, ed ammoniva di regolare la materia delle tariffe prima di impegnare l'azione dello Stato.

Ma l'onorevole Cucchi comprende, che io non potrei seguirlo su questo terreno senza manifestare indirettamente le nostre preferenze per l'uno o per l'altro traforo. Consenta adunque l'onorevole preopinante, che io mi restringa a dichiarare, che nell'atto di prendere le sue risoluzioni il Governo avviserà unicamente a tutelare gli alti e veri interessi dello Stato.

D'altronde le condizioni della finanza sono tali che, anche a giudizio dell'onorevole Cucchi, dobbiamo andare molto a rilento innanzi di prendere nuovi impegni per altri valichi alpini.

Abbiamo dinanzi a noi un problema ferroviario che è non solamente grave, ma gravissimo; ed io sono dolente di dover notare, che oggi la situazione è assai peggiore di quanto io stesso credessi sei mesi or sono. Gli impegni ai quali dobbiamo far fronte sono tali e tanti, che non possiamo impegnare il paese in nuove spese, quando non si verificano considerazioni di ordine superiore, che ora non conosciamo e non possiamo apprezzare.

Quindi è che, nel momento attuale, non avrei altro da dire all'onorevole Cucchi intorno a questo argomento. Ripeto che il Governo non ha predilezione veruna, e si riserva di prendere a tempo opportuno, e sopra proposte concrete, quelle deliberazioni che saranno maggiormente conformi agli interessi del paese; ma che finora non abbiamo preso impegno di sorta e non intendiamo di prenderne alcuno senza maturo consiglio.

Presidente. L'onorevole Cucchi ha facoltà di dichiarare se sia o no soddisfatto della risposta dell'onorevole ministro.

Cucchi Francesco. Le dichiarazioni dell'onorevole ministro dei lavori pubblici, fatte a nome del capo del Governo, sono conformi precisamente a quei criteri che io desiderava dovessero guidare il Governo stesso nella questione di nuovi valichi alpini.

Quindi non posso che dirmi soddisfatto.

Presidente. Così è esaurita l'interpellanza degli onorevoli Cucchi e Compans.

Viene ora l'interpellanza dell'onorevole Ginori al ministro dei lavori pubblici:

« Il sottoscritto chiede d'interpellare l'onorevole ministro dei lavori pubblici sulle cause del ritardo frapposto ad iniziare i lavori per la nuova stazione di Firenze. »

Ha facoltà di parlare l'onorevole Ginori.

Ginori. Non mi ha indotto a presentare l'annunziata interpellanza nessun desiderio di critica o di opposizione verso l'onorevole ministro dei lavori pubblici, del quale anzi ammiro l'opera solerte e benefica in pro dell'amministrazione dello Stato. E nemmeno a ciò mi ha spinto soverchia cura di interessi locali; chè anzi la questione da me sollevata è tanto intimamente collegata coll'interesse generale dei traffici e del commercio che sono stato da questa considerazione confortato a presentare la mia interpellanza.

La questione della stazione di Firenze si impone; e non vi è dubbio che fin da quando il Parlamento volle approvare il tracciato della nuova linea Faenza Firenze, veniva per necessaria conseguenza a porsi il problema di fornire Firenze di una stazione adatta a ricevere l'importante movimento che per la nuova linea ivi avrebbe fatto capo. Partendo da questo concetto, il ministro dei lavori pubblici allora ordinò gli studi necessari perchè si compilasse un progetto per una nuova stazione; e tenendo conto dei risultati delle discussioni avvenute in Parlamento, e tenuto conto delle esigenze militari, che si erano manifestate gravissime in ordine appunto alla costruzione della nuova linea, il Governo volle che, nel nuovo progetto, i servizi militari fossero distinti dai servizi ordinari.

Presentati i piani all'esame del Consiglio superiore dei lavori pubblici, furono approvati; ma uguale fortuna non ebbero presso lo stato maggiore che non approvò il progetto, emettendo il voto che si dovesse creare una sola ed ampia stazione capace di contenere il servizio militare unito a quello ordinario; ed è evidente che il concetto di questa deliberazione fu appunto quello

che si facesse un'ampia stazione quale appunto era necessaria per rapidi movimenti di truppe.

In seguito, nel 1882, si ripresero gli studi; mentre intanto procedevano i lavori per la nuova linea Faenza-Firenze, fu trattata la questione se convenisse ingrandire una delle due stazioni esistenti, oppure se, tenendo conto delle grandi esigenze che si erano manifestate, si dovesse invece costruire una nuova stazione in località più adatta. Fu accettato questo miglior consiglio, e quindi si compilò un progetto per edificare una nuova stazione presso il Campo di Marte.

Rettificavasi così molto opportunamente la linea che da Arezzo fa capo a Firenze; linea che si interna con una curva molto sentita in mezzo a strade ed a fabbricati in un quartiere ora in costruzione e che è contemplato nel piano regolatore approvato con regio decreto.

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici non oppose alcuna difficoltà all'accettazione di questo progetto al quale mancò, per motivi assai discutibili, l'approvazione della Corte dei conti; e da ciò nacquero tutte le difficoltà che finora ne impedirono la esecuzione.

Non per questo si è mancato di fare le pratiche opportune per le espropriazioni. Infatti parecchi proprietari dei terreni contemplati nel progetto hanno subito veri e propri danni per effetto della legge di espropriazione dalla quale vennero colpiti.

Ma, ammesso anche che non si volesse tener conto degli impegni assunti dal Governo, io credo che, studiando la questione dal lato tecnico, si arrivi ad ottenere il convincimento che, senza creare una nuova stazione al Campo di Marte, non si possa risolvere il problema ferroviario che si impone a Firenze.

Non occorrerà spendere molte parole a dimostrare che è assolutamente impossibile ottenere un grande sviluppo di binari e di piani di caricamento nelle stazioni esistenti. La stazione centrale è da tutti conosciuta; si sa che è posta quasi nel cuore di Firenze, circondata da strade e da fabbricati, e che è quindi impossibile pensare di potervi fare un qualsiasi ingrandimento. Ivi a gran disagio stanno le merci che si accumulano all'aperto, mancando molte volte modo di collocarle sotto le tettoie che esistono in poco numero e troppo ristrette per le necessità dei traffici.

Lo stesso servizio dei passeggeri è quale certamente non converrebbe ad una città anche molto meno importante che non sia Firenze.

Basti dire che nella nostra stazione centrale

non esistono sale d'aspetto, se non si vuol considerare come tale quella specie di sala immensa ove si gela dal freddo, che è sprovvista perfino di banchi, e che non si può calcolare certamente come sala di aspetto decente per una stazione di qualche importanza.

Non potendosi, dunque, pensare che possa utilmente spendersi il denaro dello Stato per l'ingrandimento della stazione centrale, e stabilito che è assolutamente impossibile di impiantarvi un conveniente servizio per il rapido trasporto delle merci e tanto meno per i trasporti militari, esaminiamo se possa esservi convenienza di ingrandire la stazione di Porta alla Croce. Appare evidente a primo aspetto che anche la stazione di Porta alla Croce non si trova in condizioni molto favorevoli.

La stazione di Porta alla Croce, come diceva poco prima, sorge in mezzo ad un quartiere nel quale sorgono numerose le nuove costruzioni, perchè ricercatissimo per amenità di luoghi; tanto che ivi la speculazione per la fabbricazione si è spinta per modo, che il prezzo del terreno è salito ad un limite assai alto, in confronto del prezzo ordinario e normale dei terreni nei dintorni di Firenze.

Altra difficoltà che si oppone all'ingrandimento della detta stazione è creata dalla planimetria dei terreni circostanti. Occorrerebbero immensi terrapieni, per far sì che si ottenessero dei liberi passaggi, senza intralciare le nuove strade che vengono create in quel punto.

Ma, oltre questo, bisogna notare che la stazione di Porta alla Croce è contemplata nel piano regolatore di Firenze per essere, un giorno, traslocata altrove; appunto perchè si comprendeva, quando si compilò il piano regolatore della città, che una stazione importante non poteva restare in quel punto, imperocchè taglia completamente le comunicazioni del nuovo quartiere colle altre parti della città.

E sembra a me che non converrebbe in alcun modo che l'erario spendesse in codesta stazione somma alcuna per ridurla, mentre il municipio di Firenze ha facoltà di esigerne l'abbandono.

Ora, svolte le ragioni per le quali non sembra a me possibile che possa pensarsi di ingrandire le attuali stazioni di Firenze, resta a vedersi se sarà possibile di restare nello stato attuale.

A lungo, certamente, no; perchè, come diceva, nelle stazioni fiorentine, fino da ora, si ha una difficoltà di manovra che da tutti è rilevata.

Molte volte avviene che i treni debbono fermarsi in prossimità della stazione centrale per

attendere che i binari siano liberi per potere entrare in stazione. Molte volte i passeggeri sono obbligati a scendere fuori delle tettoie. Questi sono inconvenienti che ciascuno di voi, egregi colleghi, avrà rimarcato.

Di più bisogna aggiungere che il giorno nel quale verrà aperta all'esercizio la nuova ferrovia faentina, le difficoltà si faranno molto maggiori; ne è da supporre che allora possano perdurare le condizioni attuali.

Del resto, l'onorevole ministro dei lavori pubblici, del quale ricordiamo con viva gratitudine la parte presa nella discussione pel tracciato della ferrovia faentina, rammenterà quanto fu detto in occasione di quel disegno di legge, e quanti egregi uomini, tanto di questo ramo del Parlamento come del Senato, riconoscessero che, per effetto della nuova linea faentina, doveva aspettarsi un aumento di traffico non indifferente per le stazioni di Firenze. Per esempio, l'onorevole Grimaldi sosteneva dovesse preferirsi lo sbocco della ferrovia faentina a Pontassieve, perchè le stazioni di Firenze, troppo ristrette, erano già insufficienti per il traffico della porrettana; e che quindi era da supporre che non potessero prevedere allo aumento di traffico che certamente avrebbe dovuto effettuarsi con l'apertura del nuovo valico appenninico.

L'onorevole Baccarini osservò che necessariamente si andrebbe incontro a gravi inconvenienti se, nelle condizioni attuali delle stazioni fiorentine, dovesse aumentarsi il movimento. E che il traffico dovesse necessariamente aumentare in modo considerevole, era opinione sostenuta anche dall'onorevole Brioschi e dal generale Mezzacapo. Questi osservò inoltre avere la nuova linea importanza grandissima militare come tracciato, ed essere pur necessario che la stazione dalla quale doveva iniziarsi il movimento fosse atta a riceverlo.

Nè alle esigenze militari, che certo sono considerevoli, per il nuovo valico appenninico, basterebbe un qualche ingrandimento delle stazioni esistenti. Per grandi trasporti di truppe, occorrono grande quantità di binari e piani di caricamento molto estesi; e queste condizioni non si possono riscontrare nelle stazioni esistenti.

Se si considera inoltre che a queste nostre stazioni fa capo il traffico di quasi tutta l'Italia centrale e gran parte del traffico che dall'Alta Italia muove per il valico della Porretta alla Valle dell'Arno, per prender poi le diramazioni di Livorno, di Siena e di Roma, sarà facile il comprendere come, quando a questo movimento

sarà aggiunto anche quello importantissimo che si verificherà per la nuova linea Faenza-Firenze, la quale formerà col tronco Firenze-Livorno la comunicazione più breve fra l'Adriatico e il Mediterraneo, sarà assolutamente impossibile di farvi i fronte coi mezzi dei quali disponiamo attualmente.

Non parlerò dell'importanza militare della nuova linea, perchè ho già citato l'opinione di egregi uomini, il cui giudizio è talmente autorevole, che ogni ulteriore parola in proposito sarebbe pressochè inutile. E d'altronde chiunque consideri la posizione di Firenze a piè di due valichi dell'Appennino, può facilmente rendersene conto.

Di là si potrà organizzare e la difesa dell'Appennino, e la difesa delle due coste tirrena e adriatica, poichè è appunto da quel centro che i treni, carichi di truppe e di materiale da guerra, potranno facilmente irradiare verso i punti minacciati.

Altri argomenti potrei addurre a sostegno della tesi da me presentata, ma io non intendo di abusare della benevola attenzione della Camera.

Esposta la questione, domando all'onorevole ministro che voglia prendere in esame gli argomenti da me addotti per sostenere un progetto che interessa non solamente Firenze, ma i commerci ed i traffici di tanta parte d'Italia.

Debbo inoltre correggere una opinione che ho udita formulare da alcuni colleghi miei: che, cioè, Firenze esiga grandi sacrifici dallo Stato per questa stazione.

Ciò non è esatto. Io comprendo troppo bene le condizioni, nelle quali, soprattutto in questo momento, l'azienda dei pubblici lavori si trova, per esigere questo sacrificio. Credo soltanto che quelle somme che oggi lo Stato vorrebbe, forse, adoperare all'ingrandimento di una delle due stazioni fiorentine, potrebbero meglio essere utilizzate, volgendole, intanto, a preparare il lavoro là dove può avere la sua esplicazione in modo da contentare le esigenze della città e le esigenze dei traffici. Quindi non è un sacrificio nuovo, nè eccessivamente importante, nè immediato, che noi chiediamo.

E voglio augurarmi che l'onorevole ministro, prendendo in benevola considerazione gli argomenti da me svolti, consenta a risolvere l'importante problema per modo che, unitamente agli interessi dello Stato, siano tutelati pure quelli di una importante città quale è Firenze.

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

Saracco, ministro dei lavori pubblici. Intendo

benissimo che *la carità del natio loco* abbia indotto l'onorevole Ginori a svolgere, così ampiamente e dettagliatamente, come ha fatto, la sua interpellanza.

Ma la Camera mi permetterà di esser molto breve nelle mie risposte: avvegnachè, fra altre cose, pendono liti avanti ai tribunali, in conseguenza appunto di alcune determinazioni che il Governo ha dovuto prendere; e non vorrei, nè la Camera vorrebbe, che la mia parola potesse nuocere, in alcuna guisa, all'interesse della finanza.

L'onorevole Ginori, prima ancora che si riaprissero le porte del Parlamento, ha creduto di rivolgere una interpellanza al Governo, per conoscere quali siano le cause del ritardo frapposto nella costruzione di una nuova stazione a Firenze. Se guardassimo al significato delle parole, si direbbe che egli si duole che non siasi incominciato a costruire la stazione di Firenze. Ora, io sono pronto a riconoscere il mio torto, ed a farne onorevole ammenda, ad una condizione però: che l'onorevole Ginori avesse la compiacenza d'indicarmi quale sia il testo della legge che impone o permette al Governo di costruire una nuova stazione in Firenze. Poi, amerei sapere quale sia la legge che concede al Governo i mezzi per eseguire quest'opera.

Sinchè non mi sia dimostrato che questa legge esiste, io non potrei adunque, in alcuna guisa, accettare il rimprovero che mi vien fatto, in termini molto cortesi, dall'onorevole Ginori, che io non abbia posto mano ancora a costruire la nuova stazione di Firenze. Una cosa, invece, io so, e credo di sapere: che, allorchando venne deliberato di sostituire la Faenza-Firenze alla Faenza-Pontassieve, venne allestito un progetto, che contemplava le opere e la spesa corrispondente per l'innesto della nuova ferrovia alla vecchia stazione di Firenze.

Or bene, in quel progetto, che io, relatore della legge, ebbi opportunità di conoscere fino dall'anno 1882, le opere che si dovevano eseguire vennero descritte e valutate nel seguente modo.

Ampliamento della stazione di Porta la Croce con ampio piazzale richiesto dal servizio militare, spesa 1,075,000 lire; ampliamento della stazione di Santa Maria Novella, 266,000 lire; raddoppiamento di binario fra Porta la Croce e Santa Maria Novella 69,000 lire; totale spesa 1,410,000 lire.

Queste erano le risultanze del progetto presentato al Parlamento quando deliberò di sostituire alla Faenza-Pontassieve la ferrovia Faenza-Firenze.

E non basta. È così vero che mai in passato si era pensato a costruire una nuova stazione a Firenze che allorché nel 1885 fu approvata la legge delle convenzioni ferroviarie, si tenne conto nell'allegato B, annesso alla legge medesima, di alcune opere destinate a migliorare ed ampliare la stazione di Santa Maria Novella, e quella di Porta la Croce, le quali dovevano importare una spesa di circa 600,000 lire. In tutto adunque lo ammontare della spesa doveva essere di due milioni di lire.

In questa condizione di cose, mi pare che la condotta del Governo fosse nettamente tracciata.

Io non doveva fare altro che dare le opportune disposizioni perchè il progetto presentato allora, e che aveva servito di base alle deliberazioni del Parlamento, venisse sottoposto al parere dei corpi consultivi del Governo.

Questo progetto, opportunamente riveduto, si trova ora sottoposto al parere degli uomini, dai quali io devo naturalmente prendere consiglio innanzi di decretarne l'esecuzione.

L'onorevole Ginori crede che il progetto non basti a soddisfare le esigenze del servizio militare, ed ha parlato di alcuni inconvenienti che ne deriveranno alla città di Firenze; onde parrebbe che di necessità il Governo debba disporsi a fare una nuova stazione ferroviaria piuttosto che eseguire le opere di adattamento delle stazioni attuali. Ma, onorevole Ginori, aspettiamo il parere degli uomini dell'arte, e vedremo poi quel che s'abbia da fare; intanto però non vi ha ragione perchè fin d'ora lo si debba già condannare.

Comprendo però come e perchè l'onorevole Ginori siasi disposto a rivolgere al Governo questa interpellanza. Egli ha parlato di un progetto preparato dal Governo per la costruzione di una stazione a Firenze, ed ha soggiunto che tale progetto aveva ottenuto l'approvazione del Consiglio superiore, ma che poi, dietro parere contrario della Corte dei conti, il Governo si era dovuto arrestare nella esecuzione.

Ebbene, sì, onorevoli signori, la cosa sta precisamente così: e sta così perchè la Corte dei conti trovò appunto che non vi era legge la quale facesse facoltà e desse i mezzi al Governo per costruire una nuova stazione a Firenze.

Ma non basta: vuole egli sapere, l'onorevole Ginori, vuole sapere la Camera, quale sia il calcolo della spesa per la costruzione di una nuova stazione a Firenze? Nientemeno che quello di 12 milioni. (*Sensazione*).

Ginori. Chiedo di parlare.

Saracco, ministro dei lavori pubblici. Sissignori,

dodici milioni di lire. Egli è vero che il primo progetto annunciava soltanto una spesa di 8,600,000 lire, se ricordo bene. Ma dietro un ulteriore esame che è stato fatto, l'amministrazione crede, e fermamente, che non si dovrebbe spendere meno di 12 milioni; mentre un solo milione e 400 mila lire si dovevano spendere secondo il progetto presentato al Parlamento, quando la linea Faenza-Firenze fu sostituita alla Faenza-Pontassieve.

In questa condizione di cose intende la Camera come il Governo si dovesse arrestare davanti alle giuste osservazioni della Corte dei conti; credo anzi che neppure l'onorevole interpellante, od altri, avrebbe avuto questo insigne coraggio di decretare la costruzione di una nuova stazione in Firenze che dovesse condurre ad una spesa di 12 milioni. Spesa tanto più rilevante, in quanto che bisogna purtroppo tener presente, che nella costruzione della linea Faenza-Firenze si spenderà forse da 30 a 35 milioni di più di quello che non si era creduto, quando questa linea veniva decretata dal Parlamento.

L'onorevole Ginori ebbe la bontà di ricordare che io stesso aveva avuto l'onore di presentare all'altro ramo del Parlamento una proposta, perchè invece della linea Pontassieve-Faenza si costruisse l'altra di Firenze-Faenza.

Io credo dunque di avere qualche diritto di essere creduto in parola, quando dichiaro che non mi opporrò alla costruzione di una nuova stazione a Firenze, ogni volta che ne sia dimostrata la necessità: nel qual caso però io verrei innanzi al Parlamento a domandare i fondi necessari. Intanto seguirò la mia via: disposto ad accogliere tutti quei temperamenti, i quali in qualunque maniera possano tornare graditi, senza danno dell'erario, così alla città di Firenze, come all'onorevole Ginori che così degnamente la rappresenta.

Presidente. L'onorevole Ginori ha facoltà di parlare.

Ginori. Io ringrazio l'onorevole ministro dei lavori pubblici delle benevoli espressioni che ha avuto a mio riguardo e prendo atto delle sue dichiarazioni, cioè che la questione non può dirsi chiusa oggi e che resta ancora aperto il campo agli studi ed alle trattative.

Del resto, posso rassicurare la Camera che non si esige gran somma per i lavori oggi occorrenti, nè forte aggravio peserebbe sull'erario.

Non si tratta di costruire una stazione monumentale; i nostri desideri sono molto più modesti; si tratterebbe ora soltanto di fare l'acquisto del terreno necessario, sul quale un giorno potesse sorgere questa nuova stazione. E la spesa

per queste espropriazioni è minore di quella che occorrerebbe per ingrandire la stazione di Porta alla Croce; imperocchè per il momento potrebbesi costruire qualche tettoia, per togliere dalla stazione centrale quelle merci che ora ci stanno a disagio.

Quindi non si può dire che si esigono oggi dall'erario sacrifici troppo grandi.

Spero dunque che fino a tanto che resta aperto il campo agli studi, non sarà difficile d'intendersi con l'amministrazione dei lavori pubblici; la quale dovrà persuadersi che l'unico mezzo per risolvere il problema è quello di creare una nuova stazione in località più adatta, senza che per questo abbia a derivarne eccessivo aggravio allo Stato.

La causa, che ho sostenuta, mi pare che si appoggi su valide e solide ragioni, ed io sono troppo sicuro dell'equità dell'egregio ministro dei lavori pubblici, per dubitare che questi argomenti non possano trovare presso di lui benevola accoglienza.

Presidente. Ora viene l'interpellanza dell'onorevole Galli Roberto.

Ne do lettura:

« Il sottoscritto chiede d'interpellare l'onorevole ministro dei lavori pubblici sulla proposta fatta dalla Commissione eletta per il riordinamento dei servizi marittimi, e sulle disposizioni date per provvedere ai servizi marittimi sull'Adriatico, in seguito al nuovo contratto fra il Governo inglese e la *Peninsular and Oriental Company*. »

L'onorevole Galli ha facoltà di parlare.

Galli Roberto. Sarò breve. Quantunque, per consiglio degli amici, abbia dato alle mie osservazioni il nome di interpellanza, manterrò la forma e la brevità della interrogazione.

Nel febbraio di quest'anno dimostrai alla Camera con cifre e con fatti che, se fu ottenuta l'indipendenza politica di quasi tutto il territorio italiano, l'Italia lascia continuare miseramente la servitù dei suoi mari. E questa servitù è ribadita nell'Adriatico, perchè il Lloyd austro-ungarico fa i viaggi nel Levante con oltre 40 tocate dirette; Genova ne ha 7, e Venezia, la più vicina di tutte, non ne conta che due, due soltanto. Mentre le coste tirrene e sicule sono congiunte con tutti i porti che vi stanno di fronte, Brindisi, Bari, Barletta, Manfredonia, Rimini, Ravenna, Chioggia e Venezia non hanno comunicazione di sorta colle coste dalmate, montenegrino ed albanesi. Proprio incredibile, se non fosse vero! Da Otranto a Vallona havvi una distanza cinque volte minore di quella da Palermo a Tunisi, sette volte minore di quella da Catania a

Tripoli; e la merce deve fare tutto il giro dell'Adriatico, deve affidarsi ad una Compagnia straniera, deve impiegare più che due settimane di tempo per arrivare ad un paese che è alla portata della nostra mano!

La Camera ne fu impressionata; e il ministro d'allora, onorevole Genala, disse di voler risolutamente entrare nella materia, e per questo nominò una Commissione coll'incarico di studiare il riordinamento dei servizi marittimi e di riferire entro sei mesi — tanto riusciva a tutti penoso di vederci inerti quando gli altri si affrettano, e di sentirci deboli quando gli altri crescono forti intorno a noi e contro di noi.

I sei mesi sono più che passati; ed io domando all'onorevole ministro: la Commissione ha adempiuto il suo dovere verso il Governo e verso il paese? Quale è il risultato dei suoi studi? Quando verrà pubblicato? Ed insieme alle conclusioni della Commissione, farà il Governo conoscere i suoi intendimenti affine di perdere il meno possibile di un tempo prezioso?

Questa la prima parte della mia interpellanza.

La seconda, fa sentire più urgente il bisogno della risposta.

Ai 18 di marzo passato venne conchiuso un nuovo trattato fra il Governo inglese e la *Peninsular and Oriental Company*, per il trasporto della valigia postale delle Indie orientali e della China. La durata del contratto venne fissata in dieci anni a datare dal 31 gennaio 1888.

Con quel contratto il Governo inglese stabilisce due servizi, uno da Brindisi a Bombay passando per il canale di Suez, l'altro fra Suez-Aden e Shanghai in coincidenza colla linea Brindisi-Bombay.

Della linea Brindisi-Alessandria non si fa alcuna parola; anzi è detto nel contratto che la valigia postale inglese non verrà più trasportata colla ferrovia egiziana da Alessandria a Suez.

Ora, è noto alla Camera che nel 1870 il Governo inglese ordinò alla Compagnia *Peninsulare* di far testa a Brindisi per la valigia delle Indie, lasciando Marsiglia. A quel tempo il viaggio, fra la costa italiana adriatica e l'Egitto, era fatto dalla Compagnia *Adriatico-Orientale*: una compagnia di quattro vapori da 400 tonnellate ciascuno. Presto lo sviluppo del commercio rese insufficienti quei quattro vapori e quelle 400 tonnellate. E noi Veneziani ottenemmo che il Governo scindesse il contratto coll'*Adriatico-Orientale*, profitasse dell'obbligo per cui la *Peninsulare* arrivava da Alessandria a Brindisi, sovvenzionasse soltanto il tratto di linea Venezia-Brindisi, e col

risparmio ottenuto sull'altro tratto di linea, Brindisi-Alessandria, cominciasse a provvedere, per i viaggi fra la costa dell'Adriatico ed il Levante. Così a fatica, ed a frusto a frusto, acquistammo quelle due povere toccate con paesi nei quali abbiamo tante tradizioni da mantenere, tante simpatie da ridestare e tante ricchezze da raccogliere!

Ebbene, quali sono per noi le conseguenze portate dal nuovo contratto fra il Governo inglese e la Società *Peninsulare*? Il Governo italiano che cosa ha fatto? A che servirebbe sovvenzionare la monca linea Venezia-Brindisi senza la continuazione da Brindisi ad Alessandria? E quando verrà presentato alla Camera il disegno di legge per provvedere alle indispensabili comunicazioni tra l'Italia e l'Egitto dove sono così vasti e così gravi gli interessi politici e commerciali italiani?

Un altro pericolo, onorevole ministro, si adombra nel contratto fra il Governo inglese e la *Peninsulare*.

Il Governo inglese si riservò la facoltà di trasportare in qualunque momento la testa di linea per la valigia delle Indie, da Brindisi a Salonico. Addio toccate in Italia, addio comunicazioni di qualunque genere!

E guardando in faccia alle difficoltà, non mi preoccupo molto del commercio. Un piroscampo che porta tre o quattro mila tonnellate di merce, riempie trecento, quattrocento vagoni, i quali ad esser mossi ed a procedere impiegheranno un tempo, se non superiore, almeno eguale a quello del piroscampo partito da Salonico per giungere a Venezia.

D'altronde, il costo fra le vie d'acqua e di terra sta circa nella proporzione di uno a quattro. La massa delle merci preferirà dunque sempre la via di mare. E finalmente credo che si torni all'antico. Le strade una volta si percorrevano a cavalli, ed il mare si navigava a vela. Dalle due parti oggi si va a forza di vapore... e se mi è permesso spiegarmi con una immagine, inalzato il piedistallo, la statua rimane nelle proporzioni sempre la stessa.

Una cosa è però necessaria: che il Governo provveda in tempo alle nuove eventualità, che sorregga la marina mercantile, che riordini i servizi marittimi; che affidi, insomma, le generose popolazioni, alle quali duole di non potere, come vorrebbero, approfittare delle occasioni per la fortuna propria e della patria.

Io che ho fiducia nell'onorevole ministro, mi aspetto una risposta che valga a calmare le apprensioni, ed a mostrare che il Governo non di-

mentica l'esistenza di un'Italia commerciale e marittima anche sulla costa adriatica.

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

Saracco, ministro dei lavori pubblici. L'onorevole Galli due cose desidera sapere dal ministro dei lavori pubblici: prima di tutto, quali sono le proposte fatte dalla Commissione eletta per il riordinamento dei servizi marittimi; e poi, quali sieno le disposizioni prese per provvedere ai servizi marittimi nell'Adriatico, in seguito al nuovo contratto fra il Governo inglese e la Società *peninsulare*.

Con buona pace dell'onorevole Galli, mi potrei dispensare di rispondere alla prima sua interrogazione, imperocchè la Commissione di cui egli ha parlato è di nomina ministeriale, e, come egli sa, non ad altri, fuori che al ministro la Commissione dovrebbe rispondere del suo operato.

Però, ragioni di convenienza e di cortesia mi spingono facilmente a dargli la risposta che desidera; e questa risposta è, che la Commissione attende con amore al compito che le venne affidato, ma che essa non ha potuto ancora condurre a fine il suo lavoro perchè trattasi di opera grave, anzi gravissima, per la quale ha raccolto e sta raccogliendo notizie ed informazioni di grande rilievo. Tuttavia io non dubito affatto che la Commissione stessa farà in tempo le sue proposte al Governo, in modo che questo possa giovare dell'opera sua, e presentare al Parlamento le proposte che crederà più convenienti all'interesse pubblico.

Vengo alla seconda parte, o meglio, alla seconda interrogazione dell'onorevole Galli.

È perfettamente esatto quello che egli ha detto, che, cioè, atteso il nuovo contratto intervenuto fra il Governo inglese e la Società *Peninsulare*, dal primo febbraio dell'anno venturo in appresso, i piroscampi, che ora viaggiano fra Venezia ed Alessandria andranno direttamente da Brindisi a Porto-Said per proseguire poi per il Canale di Suez alle Indie, senza toccare Alessandria. Quindi anche in quel giorno rimarrebbero soppressi i servizi Venezia-Brindisi e Brindisi-Alessandria.

Il Governo, mi pare che dicesse l'onorevole Galli, si è esso preoccupato di questa eventualità, ed ha prese le necessarie misure? Intende almeno di prenderne?

Io posso assicurare l'onorevole interpellante e la Camera che il Governo non ha mancato al dover suo di tutelare gli interessi delle popolazioni specialmente rappresentate dall'onorevole Galli; e che al momento opportuno non ha tralasciato di

riprendere le trattative con la stessa Società Peninsulare affine di ottenere che non vadano interrotte le nostre comunicazioni coll'Egitto, sebbene essa abbia rotto il suo contratto col Governo inglese.

Noi speriamo di riuscire e ci adoperiamo a preparare una nuova convenzione, che io sarò lieto di presentare all'approvazione del Parlamento.

Ma se per mala sorte ciò non accadesse, io posso anche assicurare l'onorevole interpellante e la Camera, che il Governo cercherà di fare il suo dovere in altra forma, e studierà i modi per venire ad una conclusione, la quale sia di soddisfazione agli interessi che sono più specialmente rappresentati nell'Adriatico, e in generale a tutti gli interessi italiani.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Galli.

Galli Roberto. Ringrazio l'onorevole ministro per la forma e per la sostanza delle cose dette, riguardo alla congiunzione fra l'Italia e l'Egitto. Egli favorirà tener conto di tutte le eventualità da me accennate, e — sicuro che riuscirà a stipulare il contratto colla Società *Peninsulare*, come è sua fiducia e come è nei voti, nei bisogni del commercio nostro — mi sento dalle sue dichiarazioni pienamente soddisfatto.

Riguardo all'altra questione, permetta il ministro che avendo fiducia in lui, io sia di lui soddisfatto, ma non delle circostanze che gli impedirono di darmi una risposta esauriente.

Egli disse che la Commissione deve rispondere soltanto al ministro e che si adopera con amore. Mi permetta di credere che l'una cosa e l'altra partano dall'animo cortese dell'onorevole Saracco, piuttosto che dalla verità esatta.

La Commissione si occupa con amore! Ma questa Commissione in più di sei mesi non si è convocata che una volta sola, e non ha fatto che un questionario, il quale dai compiacenti giornali fu detto che aveva la più ampia diffusione possibile. Invece, ecco qui una lettera pervenutami dalla *Associazione marittima italiana* di Genova, la più benemerita, la più nota, la più competente delle Associazioni marittime; ed essa, incoraggiandomi nella interpellanza, questo mi fa sapere:

« ... Ci consta che non solo diversi sodalizzi marittimi non riceverebbero siffatto questionario ma non lo ricevette neppure questa Associazione, la più competente in materia di quante ne vanti l'Italia tutta, non ostante con sua lettera del 14 ottobre p. p. ne scrivesse al presidente stesso della Commissione; e con altra sua lettera ne facesse

richiesta, per il tramite di questa prefettura, al Ministero. »

Ora io non intendo accusare alcuno dei componenti la Commissione, della quale fanno parte anche egregi ed autorevoli nostri colleghi; credo assolutamente che il difetto consista nel sistema della responsabilità collettiva che fa sparire l'opera individuale e distrugge la vera, effettiva responsabilità. Ma che cosa deve dire il paese di una Commissione che in 7 o 8 mesi non fa il lavoro cui sarebbero bastate al più sei settimane, non si raccoglie che una volta, e non pubblica che un questionario, come se tutto fosse ignoto e si dovesse procedere ad una inchiesta?

A che valgono allora, le statistiche, alle quali attende con tanto amore e con tanta cura, l'amico mio il commendatore Bodio? a che vale la stessa inchiesta appena quattro anni sono fatta così largamente sulle condizioni della marina mercantile? a che l'esperienza ormai completa delle altre grandi nazioni?

Sento dire: è il lavoro di Penelope... Ma Penelope lavorava per deludere i Proci, e intanto guadagnare tempo fino all'arrivo del valoroso marito. Noi lavoriamo, invece, a fare e disfare senza scopo, perdendo il tempo, e per quanto nolenti, disilludendo il paese. Dite piuttosto che se lo Stato, come si ripete sovente, è un carro, certi malaugurati sistemi vi aggiungono tante e tante ruote, che finiscono coll'impedire ogni movimento e fermarlo.

Per questo, onorevole ministro, mentre credo che Ella curerà imparzialmente gli interessi dell'una e dell'altra costa d'Italia, e che abbia l'animo sinceramente italiano, lasci che mi dolga per la inoperosità di una Commissione da cui tanto si attendeva.

La mia parola non è l'espressione di uomini impazienti: essa interpreta le legittime apprensioni di uomini operosi.

E poichè la Camera ama gli operosi, dirò cosa che le farà piacere e non a tutti nota; imperocchè non riguarda quei porti delle Puglie dove si sviluppa rigogliosa una vita nuova e facilmente si calcolano la differenza ed i progressi. Parlo di Venezia, dove, fatalmente, il grande splendore delle glorie passate e la bellezza dei monumenti distolgono dal vedere l'attività degli abitanti.

Ebbene, Trieste ha due milioni e cento mila tonnellate di movimento commerciale; Venezia, la sola Venezia, nel suo movimento commerciale ha già raggiunto un milione e cinquecento mila tonnellate. Dalla potente rivale, che raccoglie lo sforzo

dell'Austria, non è lontana che di sole seicento mila tonnellate. Ma che cosa avviene?

Avviene, che, mentre Trieste ha quasi tutto il suo movimento di transito, Venezia ha la maggior parte del suo movimento per il consumo.

E questo che cosa vuol dire? Vuol dire che Trieste, dove fu trasportata tutta l'operosità di Venezia, ha una gagliardia forzata e artificiale; vuol dire che Trieste somiglia ad un attendamento a ed Venezia c'è la stabilità; vuol dire che Venezia lavora, lasciatemi passare la similitudine commerciale, come un negoziante che lavori per cassa: Trieste fa gli affari come un negoziante che lavori sul credito, e guai se il giro degli affari si interrompe, guai se il volante si ferma!

Vi è nota purtroppo, onorevoli colleghi, la sorte dei nostri valichi alpini. Il Frejus e la Pontebba riuscirono un disinganno; il valico del Gottardo è impedito dalla Francia mediante la Società *Paris-Lyon-Méditerranée*, che ci fa una guerra accanita di tariffe; un'altra guerra, per la medesima via, ci fa d'altra parte l'Austria colla ferrata dell'Arlberg. Il Brennero è impedito dall'Austria che con le tariffe e fa guadagnare a Trieste, trecento fin quattrocento chilometri di strada a nostro danno. Non ci rimane che il mare, l'antico campo della gloria e della prosperità italiana. E le popolazioni che vi dicono: mantenete il contratto colla *Peninsulare* perchè la grande Società colle sue vaste comunicazioni fa meno sentire ai porti dell'Adriatico la mancanza di un servizio italiano, quelle popolazioni vi soggiungono pure: ordinate sollecitamente i servizi marittimi conforme ai nuovi bisogni, e noi ripercorreremo arditamente il mare. Un ministro promette a noi: voglio risolutamente entrare nella materia, in breve, entro 6 mesi voglio dare alla Camera risoluto il grande problema. E c'è una Commissione che si raccoglie una volta, e in quest' unica volta fa un questionario! Onorevole ministro, non dite che sia ingiustificato il mio lamento. La frase Sagunto cade, mentre a Roma si discute, è una frase che non ha la disgrazia di essere vecchia, ma la disgrazia di esser sempre vera e troppo vera. (*Vive approvazioni — Bene! Bravo!*).

Saracco, ministro dei lavori pubblici. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Saracco, ministro dei lavori pubblici. Comprendo e rispetto gli alti e patriottici sentimenti, che spinsero l'onorevole Galli ad usare un linguaggio così concitato, come ha fatto; ma soffrirà pure che io gli dica che egli fu troppo severo parlando di persone, che non sono qui, e che non gli con-

veniva gittare il biasimo sull'operato di una Commissione, composta di uomini ragguardevoli, competenti e patrioti quanti altri mai, senza conoscere per bene come stiano le cose. Sarà vero, io non lo ricordo, che la Commissione si sia adunata una volta sola. Ricordo però che si è radunata ed ha preparato un grosso questionario che venne diramato per tutta l'Italia, con un termine adeguato per le risposte.

Ora è ben chiaro che la Commissione non dovesse pensare a radunarsi, e prendere deliberazioni innanzi che giungessero le chieste informazioni.

Io credo che l'onorevole Galli avrebbe appieno ragione di lagnarsi se le deliberazioni che saranno prese dalla Commissione avessero veramente un carattere d'urgenza. Ma tutti sanno che i contratti, che sono attualmente in vigore, vanno a scadere non so bene se nel 1891 o 1892; e però le deliberazioni che si dovranno prendere potranno essere rinviate ad altro tempo senza che ne venga alcun danno per la pubblica cosa.

Io non posso adunque menar buone all'onorevole interpellante le ragioni da lui esposte, e ripeto essere io certissimo che la Commissione, composta com'è di uomini ragguardevoli e patrioti, saprà a tempo opportuno presentare le sue proposte; tanto più che già a quest'ora ha saputo raccogliere molti ed interessanti materiali. D'altra parte il Governo crede, a sua volta, di avere avanti di sé del tempo abbastanza largo per poter poi presentare al Parlamento le sue proposte speciali.

Presidente. Così è esaurita l'interpellanza dell'onorevole Galli Roberto.

Viene ora l'interrogazione dell'onorevole Compans, di cui do lettura:

« Il sottoscritto desidera interrogare l'onorevole ministro dei lavori pubblici sulla necessità di immediati provvedimenti atti ad assicurare le regolari comunicazioni ferroviarie fra l'Alta Italia e la capitale. »

Compans. Chiedo di parlare per una dichiarazione.

Presidente. Ne ha facoltà.

Compans. Fino dal primo giorno della ripresa dei lavori parlamentari ho creduto opportuno di presentare una interrogazione all'onorevole ministro dei lavori pubblici sulla necessità di provvedimenti atti a menomare il danno che l'irregolarità del servizio sulle ferrovie italiane arreca all'economia nazionale, al commercio ed all'industria, non che agli interessi dei privati. Ridotto oggi a svolgere la mia interrogazione, dopo che un'in-

terpellanza posteriore ed analoga dell'onorevole Fazio ha già ottenuto una risposta dall'onorevole ministro, io trovo completamente ozioso lo svolgimento della mia interrogazione non solo, ma lo crederei dannoso nel senso che verrei a compromettere un argomento che mi pare non debba cadere, ma debba essere svolto con tutta l'ampiezza possibile.

E siccome desidero di mantenermi ossequiente alle nuove disposizioni del regolamento della Camera, le quali circoscrivono in limiti angusti e precisi il diritto di svolgimento di una interrogazione, e d'altra parte siccome credo che meriti qualche osservazione la risposta data dal ministro dei lavori pubblici all'onorevole collega Fazio; così dichiaro di ritirare la mia interrogazione, promettendomi di ripresentare il pensiero mio sotto forma d'interpellanza, e prego l'onorevole ministro dei lavori pubblici di voler avere la cortesia di indicarmi, quando crederà, il giorno in cui io possa svolgerlo.

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

Saracco, ministro dei lavori pubblici. Accetterò l'interpellanza, a tempo opportuno, e m'intenderò allora con l'onorevole interpellante per stabilire il giorno dello svolgimento.

Presidente. Così rimane inteso.

Ora rimarrebbero due interpellanze da essere svolte, una dell'onorevole Del Giudice al ministro dei lavori pubblici, l'altra dell'onorevole Berti al ministro di agricoltura e commercio; ma stimo conveniente di rimandarle a domani...

Voci. No, no.

Presidente... altrimenti non abbiamo nulla nell'ordine del giorno per la seduta di domani.

Però se la Camera intende di continuare la seduta, io sono ai suoi ordini, ma la Camera comprende le ragioni di questa mia proposta.

Onorevole ministro dei lavori pubblici, Ella deve dichiarare se e quando intenda rispondere ad una interrogazione, che fu presentata dall'onorevole Di Belgioioso.

È la seguente:

“ Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro dei lavori pubblici sulle sue intenzioni in ordine ad ultimare le strade di serie della legge 1875. „

Saracco, ministro dei lavori pubblici. Son disposto a rispondere anche subito.

Presidente. L'onorevole Di Belgioioso, consentendo la Camera, ha facoltà di svolgere la sua interrogazione.

Di Belgioioso. Vorrei risparmiare all'onorevole ministro la noia di sentir svolgere la mia interrogazione; ma, trovandomi, come si dice, col l'acqua alla gola, perchè mi trovo a rappresentare una provincia che difetta di tutti i mezzi di viabilità, così mi è impossibile assecondare questo mio desiderio.

L'onorevole ministro sa che la rete stradale contemplata dalla legge del 1875, doveva essere ultimata nel 1885. Or bene, sono passati due anni; siamo per entrare nel terzo, e, questo anno, non si è fatto nulla, assolutamente nulla. Voglia, quindi, compiacersi di dirmi quale è la causa di ciò. Probabilmente, egli mi dirà: la mancanza di fondi. Ebbene, io che non potrò riparlar dopo, perchè il regolamento me lo vieta, fin d'ora gli domando: perchè non ha creduto di avvalersi della facoltà concessa dalla legge medesima, di far gli appalti col pagamento a tre anni?

Io so che egli ha testè presentato un disegno di legge, tendente ad ottenere altri fondi per lavori stradali; ebbene, se egli mi dirà che intende, con questo danaro, provvedere all'appalto di quei tronchi che rimangono per aprire al pubblico transito queste strade, io, fin da ora, gli batterò le mani: questa sarà la più bella risposta che egli potrà dare alla mia interrogazione.

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

Saracco, ministro dei lavori pubblici. Se non isbaglio, l'onorevole interrogante rappresenta la provincia di Campobasso. Ora la Camera ha da sapere che in un disegno di legge per maggiori spese relative a strade provinciali in costruzione il contingente della provincia di Campobasso figura per una somma di 9,714,222 lire. Tuttavia l'onorevole interrogante ha perfettamente ragione: da sei mesi in qua noi non abbiamo più appaltato una strada, per la buona ragione che manca il danaro. Tanto è vero che manca il danaro, che col disegno di legge del quale ho parlato noi domandiamo, niente meno, che 12 milioni e più, che dovranno andare a carico dei bilanci 1887-88, 1888-89, per maggiori spese relative a contratti stradali in corso. La Camera comprenderà che data questa condizione di cose il ministro dei lavori pubblici debba andare adagio prima di assumere nuovi impegni. Io comprendo che l'onorevole Di Belgioioso non mi debba battere le mani, ma, francamente, io sento in coscienza che, senza un voto speciale della Camera, non è possibile intraprendere nuove opere.

D'altra parte, vi sono tratti di strade incompleti, vi sono ponti da rifare, ed io credo che il Par-

lamento non possa sottrarsi all'obbligo di provvedervi.

Per conseguenza io ho dato ordine che si faccia un quadro di tutte le strade provinciali di serie non ancora costrutte, distinguendole in urgentissime, urgenti e non aventi un vero carattere d'urgenza; e siccome ho presentato il disegno di legge per provvedere agli impegni in corso, così io sarò obbligato a presentarne un altro in tempo non lontano per provvedere in qualche modo, non a tutti (poichè questo è impossibile, trattandosi d'una spesa di forse 40 milioni ancora), ma ai lavori più urgenti, che non ammettono dilazione.

Se l'onorevole interrogante mi parla di alcune di queste strade, allora io spero che il suo desiderio potrà essere soddisfatto, qualora le mie proposte siano approvate.

Presidente. Così resta esaurita l'interrogazione dell'onorevole Di Belgioioso.

Si stabilisce il termine per lo svolgimento di alcune interpellanze e di una mozione.

Presidente. Onorevole ministro delle finanze, Ella deve dichiarare, anche a nome del suo collega il ministro dell'interno, quando intendano di rispondere a due domande d'interpellanza che furono presentate una dall'onorevole Ferri Enrico ed altri colleghi, ed un'altra dall'onorevole Gamba, e che trattano, in sostanza, dello stesso argomento.

Magliani, ministro delle finanze. Di concerto col mio collega il ministro dell'interno, dichiaro che siamo disposti a rispondere a queste interpellanze subito dopo le interrogazioni, che già si trovano iscritte nell'ordine del giorno.

Presidente. L'onorevole Ferri acconsente?

Voci. Non è presente.

Presidente. L'onorevole Gamba acconsente?

Gamba. Sì, signore.

Presidente. Allora resta così stabilito.

Bonghi. Chiedo di parlare.

Presidente. L'onorevole Bonghi ha facoltà di parlare.

Bonghi. Io desidererei di sapere dall'onorevole ministro delle finanze quando possa aver luogo lo svolgimento della mozione che ho presentata.

Magliani, ministro delle finanze. Io pregherei l'onorevole Bonghi di voler accondiscendere che esso abbia luogo nella tornata di lunedì, tornata a cui potrà anche assistere l'onorevole ministro di agricoltura.

Bonghi. Io sarei dispostissimo ad accettare che si stabilisse la tornata di lunedì, ma in quel giorno devo assentarmi da Roma.

Magliani, ministro delle finanze. Allora in un'altra tornata dopo quella di lunedì.

Presidente. Si potrebbe stabilire la seduta di giovedì.

Bonghi. Benissimo.

Presidente. Rimane dunque così stabilito.

Annunzio di una domanda d'interpellanza del deputato Compans.

Presidente. L'onorevole Compans ha presentato l'annunziata domanda d'interpellanza:

“ il sottoscritto desidera interpellare l'onorevole ministro dei lavori pubblici sui provvedimenti che ha adottato o intende di adottare per regolare il servizio ferroviario. ”

L'onorevole Compans ha già dichiarato di esser disposto a prendere concerto col ministro dei lavori pubblici circa il giorno in cui dovrà aver luogo lo svolgimento di questa interpellanza. Non è vero, onorevole Compans?

Compans. Ho fatto questa dichiarazione: la completo ora pregando l'onorevole ministro di approfittare di qualche giorno in cui la Camera non sia sopraaccaricata di lavoro, per rispondere alla mia interpellanza.

Risultamento della votazione a scrutinio segreto.

Presidente. Dichiaro chiusa la votazione, ed invito gli onorevoli segretari a procedere alla numerazione dei voti.

(I segretari numerano i voti).

Annunzio alla Camera il risultamento della votazione a scrutinio segreto sul disegno di legge sui consorzi d'acque a scopo industriale:

Presenti e votanti	200
Maggioranza	101
Voti favorevoli	169
Voti contrari	31

(La Camera approva).

La seduta termina alle ore 5.5.

Ordine del giorno per la tornata di domani.

1. Interpellanza del deputato Del Giudice al ministro dei lavori pubblici.
2. Interpellanza del deputato Berti al ministro di agricoltura, industria e commercio.
3. Interpellanza del deputato Ferri Enrico ed altri al presidente del Consiglio, al ministro delle finanze ed al ministro dei lavori pubblici.
4. Interpellanza del deputato Gamba ed altri al presidente del Consiglio, al ministro delle finanze ed al ministro dei lavori pubblici.

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

