

CCXIV.

1ª TORNATA DI SABATO 22 DICEMBRE 1888

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE BIANCHERI.

SOMMARIO. *Il deputato Martini Ferdinando interroga l'onorevole ministro dell'interno intorno alla minacciata proibizione di un dramma da rappresentarsi sopra uno dei teatri di Roma — Il deputato Odescalchi svolge analoga interrogazione — Risposta del ministro dell'interno. — Il deputato Torrigiani interroga il ministro dei lavori pubblici sul modo col quale procedono i lavori di costruzione della linea Faenza-Firenze — Risposta del ministro dei lavori pubblici — Il deputato Gagliardo interpella il ministro dei lavori pubblici intorno alla insufficienza di carri ferroviari negli scali del porto di Genova — Risposta del ministro dei lavori pubblici — Il deputato Balenzano interpella il ministro dei lavori pubblici sugli intendimenti del Governo intorno alla comunicazione ferroviaria fra le Puglie e la città di Roma — Risposta del ministro dei lavori pubblici — Il deputato Napodano interroga il ministro dei lavori pubblici intorno al modo con cui le Società Adriatica e Mediterranea vorrebbero costruire le ferrovie loro concesse dalla legge 20 luglio 1888 e segnatamente la linea Avellino-Rocchetta-Melfi — Risposta del ministro dei lavori pubblici.*

La seduta comincia alle 10. 10 antimeridiane.

Adamoli, segretario, dà lettura del processo verbale della seduta antimeridiana di sabato, 15 dicembre corrente, che è approvato.

Svolgimento di interrogazioni e di interpellanze.

Presidente. L'ordine del giorno reca: Svolgimento di interrogazioni e di interpellanze dirette agli onorevoli ministri dell'interno e dei lavori pubblici.

Poichè l'onorevole ministro dell'interno è presente, potrebbe essere svolta subito la interrogazione dell'onorevole Ferdinando Martini; tanto più che sullo stesso argomento è stata presentata dall'onorevole Odescalchi la seguente interrogazione:

« Il sottoscritto chiede di interrogare l'onorevole ministro dell'interno sulla proibizione di

rappresentare il dramma intitolato *Gesù Cristo* al teatro Manzoni di Roma. »

Se l'onorevole ministro consente, le due interrogazioni potrebbero essere svolte di seguito; egli poi potrebbe rispondere in una sola volta.

Crispi, ministro dell'interno. Consento volentieri.

Presidente. L'onorevole Martini ha facoltà di svolgere la sua interrogazione.

(La Camera è quasi vuota).

Martini Ferdinando. Io sarò brevissimo; ma desidero far precedere all'interrogazione alcune dichiarazioni, perchè l'argomento è delicato, e mi promette di non essere frainteso. Procurerò così agli altri interpellanti il piacere di essere ascoltati da maggior numero di colleghi. (Si ride).

Crispi, presidente del Consiglio. Non è colpa nostra se non son presenti. (Si ride).

Martini Ferdinando. Io mi astenni dal dare un voto qualsiasi alla legge di pubblica sicurezza, per questa ragione: che se da un lato non mi giovava negare il suffragio ad alcune disposizioni che miglioravano la legge antica, dall'altro non mi bastò l'animo di approvare altre disposizioni le quali contraddicevano ad antiche mie persuasioni.

Io sono avversario antico e convinto della censura teatrale preventiva, ed un propugnatore del pari antico e convinto della sua abolizione. Non credo la censura efficace; la credo invece, perchè affidata ad agenti subalterni, il più delle volte, per necessità delle cose, irrazionale, arbitraria, disforme.

La censura teatrale preventiva si esercita con criteri morali o con criteri politici. Coi criteri morali, se il censore è scrupoloso può proibire tutto ciò che vuole dal teatro greco fino alle più celebrate commedie contemporanee. Se procede con criteri politici, l'opera sua non è feconda che di imbarazzi e di contraddizioni al Governo.

Quando lo spirito di ribellione è nella rappresentazione scenica e non nel pubblico, la rappresentazione non ha alcun effetto; per contrario se lo spirito di ribellione è nel pubblico e non nella rappresentazione scenica, la commedia più anodina può essere causa di tutto ciò che con la censura vi proponete di evitare.

Mi consentano i colleghi la narrazione di un fatto del quale fui testimone *de visu et de auditu* io medesimo.

Sui primi del 1859, la censura toscana si era fatta più guardinga del consueto, e in alcune città dove era maggiore il fermento rivoluzionario proibiva assolutamente ogni lavoro teatrale nel quale ci fosse allusione agli eventi che stavano per maturarsi. I comici ricorsero a tutto il vecchio repertorio; alle commedie di 50 anni prima. In una di queste commedie un personaggio parlando ad un altro di non so qual proposito, dimandava: *Riusciremo nell'intento?* L'altro rispondeva: *Sì, certamente.* Il teatro andò per così dire a fuoco e fiamma. Si ruppe in applausi e si volle la replica della frase. Proibita la commedia; altra commedia la sera dopo.

Era una commedia di Goldoni. Qui la questura riposava tranquilla. Arriva un personaggio e dice: *Allegri! gli sposi arriveranno tra poco!* Per una associazione di idee rapida, fulminante, quanti erano in teatro tutti pensarono all'arrivo dei francesi e si fu daccapo. Naturalmente la censura si dette vinta, perchè con questa facilità di inter-

pretazioni convenzionali anche *buon giorno* e *buona sera* diventavano frasi rivoluzionarie.

La censura è istituzione vecchia. I suoi *fasti* non li conosco, conosco invece i suoi *tristi*. So che dal *Tartufo* del Molière al *Matrimonio di Figaro* del Beaumarchais al *Roi s'amuse* di Victor Hugo, la censura proibì tutto ciò che di più alto e di più originale fu concepito dagli scrittori drammatici del mondo civile.

Fatte queste dichiarazioni vengo alla mia interrogazione. Si dice che la questura di Roma, valendosi dell'articolo 40 della legge di pubblica sicurezza, abbia proibito la rappresentazione di un dramma intitolato *Gesù Cristo*, un dramma di Felice Govean, italiano del Piemonte, uno degli antichi scrittori della *Gazzetta del Popolo* di Torino; e che il prefetto, a cui si è ricorso, si sia riservato di deliberare.

Io non chiedo, come probabilmente alcuno, ed anche il mio collega Odescalchi, si è affrettato a supporre, che il dramma sia rappresentato.

Io non posso venire qui a sostenere la tesi della libertà assoluta, dal momento che, non sono ancora 15 giorni, il Parlamento ha confermato le disposizioni dell'antica legge di pubblica sicurezza e mantenuta la censura teatrale.

Il Parlamento, all'esercizio della libertà, ha posto un limite, e ha dato facoltà al Governo di vietare la rappresentazione di opere sceniche, tutte le volte che corrossero pericolo l'ordine pubblico, o la morale. Ora, poichè il Governo non soltanto ha il diritto, ma il dovere di eseguire la legge, intendo che l'onorevole ministro dell'interno potrebbe mettermi innanzi molta copia di argomenti, e gravi e degni di essere considerati con mente pacata, per provarmi che un dramma, il quale s'intitola da *Gesù Cristo*, non può e non deve essere rappresentato. Nè io, d'altra parte, vorrei in questa occasione insistere troppò sui diritti dell'arte, che hanno il loro valore, perchè per insistervi bisognerebbe che sapessi molte cose, le quali ignoro. Bisognerebbe che io sapessi se, per esempio, quel vecchio dramma si sia disseppellito per un alto e pietoso proposito d'arte, o non piuttosto per solleticare la curiosità malaticcia o la sonnolenta svogliatezza del pubblico.

Sebbene supponga le altrui intenzioni ottime, non le conosco; non voglio quindi farmene paladino. Ma ecco il guaio. Voi proibite il *Gesù Cristo* di Govean a Roma, ma a Roma ogni tanto si rappresenta la *Maria di Magdala* del Calvi, in cui, se, la figura del Cristo non apparisce, tutta-

via il pernio dell'azione, alquanto profana, si aggira intorno alla figura del Nazareno.

Pochi anni fa a Firenze si rappresentò un *Gesù Cristo* del Gualtieri, e poche settimane fa, in Sicilia, si è rappresentato un *Gesù Cristo* del Barbieri.

Ora, onorevole ministro, non pare a lei che sia il caso di mettere un poco di uniformità in questa materia, di stabilire certi criteri nell'azione del potere esecutivo, che la legge gli lascia ampia?

Io so, che la legge parla di ordine pubblico; e l'ordine pubblico si attiene a certe circostanze speciali, che è impossibile determinare *a priori*, perchè possono variare di giorno in giorno, di luogo in luogo; ma parla altresì di morale.

Ora che cosa è la morale? È un po' elastica la parola morale. In nome della morale si è vietata la rappresentazione delle *Concionatrici* di Aristofane, e si è lasciata salire su tutti i palcoscenici della penisola la *Mandragola* del Machiavelli.

Io domandava ad un prefetto: Ma come avete permesso la *Mandragola*? Egli si stringeva nelle spalle e diceva: E come si fa a proibire il Machiavelli? Io ribatteva: Ma se un autore contemporaneo avesse scritto un argomento simile l'avreste voi permessa la recita? Ed il prefetto: Ma un autore contemporaneo non avrebbe fatto quel capo lavoro!

Ma allora è una questione d'arte, non è questione di morale. Ora non ci mancherebbe altro, che fossero i prefetti, incaricati di stabilire i canoni dell'estetica.

Io vorrei in sostanza che qualche cosa si definisse, che si stabilissero certi criterii determinati fin dove, s'intende, è possibile. Proibite il *Gesù Cristo*, e non ho niente da dire; ma intendete con questo di escludere dalla scena tutti i personaggi biblici, e tutti i personaggi che in qualche modo si riferiscono al dogma cristiano? Ed allora proibite il *Saul* d'Alfieri, l'*Ester* di Racine, il *San Paolo* del Gazoletti. Ma questo non può essere nella vostra idea.

Intendete di proibire un dramma, quando questo dramma possa recare offesa alla credenza, di una delle diverse comunioni religiose? Sia pure; solo vi invito a determinare qualche cosa, perchè questa è una questione abbastanza grave.

Un dramma, oltre che chiudere in sé le speranze di un autore, ha pure un valore venale, il quale rappresenta il compenso delle fatiche e del tempo che l'autore vi ha posto. Ora volete voi distruggere con un colpo di penna, questa che è pure una proprietà? Vi sono delle armi

proibite; ma voi avete detto quali sono coteste armi, chi le fabbrica non si può lagnare poi se voi ne impedito lo smercio.

Ma in ciò la legge è chiara, è precisa. Nell'articolo della legge che concerne la censura teatrale non v'è invece nè chiarezza nè precisione di sorta. Ond'io prego il ministro di trovar modo che sia chiarito il senso dell'articolo 40 della legge di pubblica sicurezza, per guisa che nell'applicazione sua non ci possano essere nè errori, nè contraddizioni, nè equivoci.

Ecco la modesta mia domanda, e spero che l'onorevole ministro dell'interno ne riconoscerà la giustezza.

Presidente. Prima che risponda l'onorevole ministro, do facoltà di parlare all'onorevole Odescalchi, per isvolgere la sua interrogazione.

Odescalchi. Io ho seguito con attenzione il discorso col quale l'onorevole Martini, con ornata parola, ha spiegato le sue idee sulla censura teatrale.

Su queste idee in massima non dissentirei da lui; ma non voglio entrare in questo terreno; mi atterrò soltanto al fatto che ha dato argomento alla mia interrogazione, vale a dire alla proibizione speciale fatta in Roma.

Convengo con l'onorevole Martini sull'ampia libertà dei teatri, e sull'ampia libertà artistica. Essendo artista pur io, sebbene l'ultimo, sono, per quanto poco valga, un difensore strenuo di questa libertà. Ma in tutte le cose di questo mondo vi sono delle eccezioni, *sunt denique fines*.

Signori, per quanto sia l'arte rispettabile, vi sono ancora altre cose che vanno rispettate da un Governo civile e prudente, ed altri sentimenti pei quali bisogna avere molto riguardo.

Ora, è egli possibile rappresentare in Roma, in un teatro e da una Compagnia di second'ordine, un dramma intitolato *Gesù Cristo*, senza che questo, a ragione o a torto venga a ferire il giusto sentimento della grande maggioranza degli italiani?

Ebbene, che cosa deve fare, e che cosa, credo, ha fatto un Governo oculato e prudente? Ha inibito quello che molti italiani considererebbero come una grande sconvenienza. Se lo ha fatto, come ho inteso dire, e come ho ragione di credere, chiuderò queste mie poche parole dicendo, che ne lo ringrazio di tutto cuore.

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

Crispi, ministro dell'interno. Le due interrogazioni degli onorevoli Martini ed Odescalchi, con-

tengono una tesi di fatto ed un'altra di diritto. Il fatto è questo.

La questura dichiarò in contravvenzione la Impresa di pubblicità, per avere affisso, senza il permesso della polizia, i preavvisi per la rappresentazione al teatro Manzoni del dramma di Felice Govean intitolato: *Gesù Cristo*. Nessuna deliberazione fu presa per il permesso od il divieto della rappresentazione di questo dramma. Io quindi per questa parte nulla ho a dire ai due onorevoli interroganti.

Passiamo alla tesi di diritto. Quando fu discussa la legge di pubblica sicurezza, manifestai la mia opinione su questo argomento. Sono pienamente d'accordo coll'onorevole Martini, e non voglio che la grave materia resti indecisa, e che sorgano equivoci quando l'autorità governativa dovrà dare o negare il permesso per la rappresentazione di un dramma.

Si ricorderanno l'onorevole Martini e l'onorevole Odescalchi, i quali furono presenti a quella discussione, che noi, non solo demmo facoltà all'autorità locale di polizia di negare il suo assenso alle rappresentazioni pubbliche, ma abbiamo accordato agli autori ed agli intraprenditori di teatri il diritto di appellarsi al ministro dell'interno come giudice supremo nel piato che poteva sorgere. Abbiamo quindi dato una garanzia che in questo momento manca.

Io non voglio anticipare un giudizio sul dramma di Felice Govean. Dirò solamente all'onorevole Odescalchi che specialmente se ne interessa (non dico con ciò che non se ne interessi anche l'onorevole Martini perchè anche egli ha più volte manifestato su questo argomento i suoi intendimenti), che non mi fa meraviglia la rappresentazione di un dramma simile nei nostri teatri. Ricordo che, nei nostri paesi, ed anche nello Stato pontificio, si rappresentavano le scene della passione e morte di Gesù Cristo, e tutti vi abbiamo assistito da giovanetti, e forse chi sa che qualcheduno non abbia anche preso parte diretta nella rappresentazione. Dunque il tema per sè stesso non può essere escluso dal teatro.

Resterebbe unicamente a vedere (io ancora non conosco il dramma che ho avuto appena questa mattina) resta a vedere se in questo dramma vi possano essere cose che rechino offesa o in qualche modo nuocciano ai sentimenti della grande maggioranza del paese. Quando questi sentimenti siano salvi, e la coscienza dei credenti non possa essere turbata, sia sicuro l'onorevole Martini che io non avrò nessuna difficoltà che il dramma di Govean venga rappresentato.

Parmi che di queste mie dichiarazioni l'uno e l'altro interrogante possano rimanere soddisfatti.

Presidente. Così sono esaurite le due interrogazioni dell'onorevole Odescalchi e dell'onorevole Martini.

Ora viene l'interrogazione dell'onorevole Torrigiani.

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici sul modo col quale procedono i lavori di costruzione della linea Faenza-Firenze. »

Onorevole Torrigiani, le do facoltà di parlare per isvolgere la sua interrogazione.

Torigiani. La mia interrogazione non poteva davvero cadere in momento più opportuno, dapoi che la Commissione, che ha riferito sul disegno di legge per lavori e provviste d'interesse militare per le strade ferrate in esercizio, ne ha fatto argomento di uno speciale ordine del giorno, col quale invita il Governo ad accelerare la costruzione della linea Faenza-Firenze; e lo scopo della mia interrogazione, come il ministro e la Camera ben comprenderanno, è identico a quello che la Commissione vuole sia raggiunto.

La costruzione di questa importantissima linea è cominciata già da molti anni. Per le informazioni che ho potuto assumere e per la visita che a qualche tronco della linea ho fatto personalmente, mi risulta che i lavori, oggi, si trovano in queste condizioni. È costruito ed in servizio il tronco da Faenza a Maradi. Dall'altra parte, partendo da Firenze, sono in costruzione il tronco Firenze-Pratolino, Pratolino-Vaglia, Vaglia-San Piero a Sieve, San Piero a Sieve-Borgo San Lorenzo. Naturalmente non parlo dell'altro tronco Borgo San Lorenzo-Pontassieve, perchè non è in costruzione ed è un tronco di quarta categoria; sebbene io creda che, una volta costruita la Faenza-Firenze, si troverà dal Governo, e più specialmente dal ministro della guerra, la necessità di completare, nell'interesse militare, la linea Faenza-Firenze, aggiungendovi il tronco Borgo San Lorenzo-Ponte a Sieve.

Ma da Borgo San Lorenzo in su cominciano le dolenti note! Il tronco Borgo San Lorenzo-Fosso Canecchi non solo non è accollato, ma non ne sono completati nemmeno gli studi, e, a quanto mi si assicura, correrà parecchio tempo prima che essi siano completati, e che si possano aprire gl'incanti per l'esecuzione.

Anche l'altro breve tronco da Fosso Canecchi a Gattaia, si trova in identiche condizioni; ed è costruito l'altro tronco di accesso alla galleria degli Allocchi, la quale è completamente finita.

Molte sono le voci che corrono intorno al modo col quale hanno proceduto, e precedono, i lavori della Faenza-Firenze. Io naturalmente non le ripeterò qui tutte; accennerò solamente a qualche fatto speciale, pur dichiarando che non intendo di assicurarne l'esattezza. Anzi la mia interrogazione ha unicamente per iscopo di dare al ministro, il modo di fare qualche dichiarazione che dissipi quelle voci.

Si dice anzitutto che il personale addetto alla direzione di quella linea varie volte è stato cambiato, che è esuberante di numero, ma insufficiente come qualità tecnica; tanto che sono stati fatti progetti incompleti ed è stato necessario di correggere quei progetti, dopochè le opere furono accollate.

E questo ha dato luogo a liti gravi, a gravi dispendi per parte del Governo e a gravi ritardi nella costruzione della linea.

Io non sono tecnico, ma non so capacitarmi come in Italia, dove da tanti anni si costruiscono ferrovie, non si sia potuto arrivare, raccogliendo i dati delle costruzioni delle varie linee, ad avere i tipi dei vari lavori, ed a formare una specie di capitolato normale, col quale si possa giungere a previsioni approssimativamente esatte nella estimazione dei lavori.

Si dice che, appunto per difetto di precisione di studii, la galleria di Pratolino abbia subito, non una volta, ma varie volte, delle frane, che sia franato un rivestimento; ciò che avrebbe portato un grave dispendio.

La galleria degli Allocchi ho detto che è già costruita; però, deve ancora costruirsi il tronco che deve congiungere la galleria stessa con Maradi. E si parla anche qui di errori gravi nella costruzione di questa ferrovia; tanto che ora il livello dello sbocco della galleria è così differente da quello che dovrebbe essere il livello della strada d'accesso, che è stato necessario di rifare gli studii; e questi studii si stanno facendo con difficoltà enormi e con grande fatica.

Ripeto che son tutte voci che corrono. Io non sono tecnico, e non avendo potuto esaminare le cose da me, desidero che il ministro faccia quelle dichiarazioni che crederà opportune. Finalmente (giacchè voglio essere brevissimo) resta un'ultima questione, sulla quale prego il ministro di darmi qualche schiarimento. Nel disegno di legge per lavori e provviste d'interesse militare per le strade

ferrate in esercizio, io non trovo nessuno stanziamento per la stazione di Firenze. Non è presumibile che una linea della importanza della Faenza-Firenze, sia lasciata senza una stazione di sbocco. Capisco che, per la prosecuzione della linea, una parte della cifra è prevista; ma resta una parte, abbastanza importante, da prevedersi: perchè la stazione deve essere, evidentemente, una stazione militare, dovendo Firenze, e per la sua posizione topografica, e appunto per lo sbocco della linea Faenza-Firenze, e per moltissime altre ragioni che è inutile dir qui, diventare un punto militare di primissima importanza. Quindi, è necessario, assolutamente, che quella stazione sia di carattere militare. Or bene per questo oggetto non c'è nessun stanziamento nè in questa legge, nè in altre. Domando quindi all'onorevole ministro come intenda provvedere a questa parte importantissima di lavoro da farsi su questa che, tra le linee in costruzione, e d'interesse militare, è una delle più importanti.

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

Saracco, ministro dei lavori pubblici. Nella dolorosa storia delle costruzioni ferroviarie in Italia terrà certamente un posto distinto, e sgraziatamente non avrà nemmeno il primato, la linea Faenza-Firenze di cui ha parlato testè l'onorevole deputato Torrigiani. Basti dire che, di fronte ad una spesa prevista per questa linea in 40 milioni, è difficile assai che ci arrestiamo agli 80, e si andrà più oltre, se dovremo tener conto dell'ultima raccomandazione fatta dall'onorevole preopinante. Gli è quanto dire, che della verità di talune voci che corrono, e delle quali si è fatto interprete l'onorevole Torrigiani, non fa bisogno cercare altrove le prove, giacchè queste risultano dal maggior costo dell'opera stessa.

Un grande errore è stato commesso, a mio avviso, quando si vollero incominciare i lavori senza progetti particolareggiati; onde avvenne che appaltate le opere, specialmente per la parte che riguarda i due tronchi attualmente in costruzione, si è manifestata la necessità d'una spesa una volta e mezza superiore a quella che era stata preveduta.

Poi, nei tronchi che ancora non sono accollati, come diceva poc'anzi l'onorevole Torrigiani, è avvenuto che i progetti si sono fatti e rifatti, e dopo lunghi anni, non si è ancora potuto venire ad una conclusione.

Quello che nel momento presente dovesse fare l'amministrazione a me è parso chiaro. L'amministrazione doveva primieramente tentare gli ac-

cordi intorno alle questioni gravissime che erano sorte cogli appaltatori dei lavori che sono in corso. E poichè il Governo dovea riconoscere la necessità di accelerare i lavori di questa linea, che presenta un grande interesse militare, non ho dubitato di interporvi, anche personalmente, per rimuovere le difficoltà, e posso affermare che le divergenze tra il Governo e gli appaltatori, relativamente ai due tronchi in costruzione, furono già appianate; cosicchè vi è luogo a credere, che nell'anno 1889 i due tronchi Borgo S. Lorenzo a Firenze saranno definitivamente compiuti. Che anzi si dovranno, secondo gli accordi intervenuti, aprire in settembre.

Rimangono tre altri tronchi i quali segnano una lunghezza di poco più di 21 o 22 chilometri per i quali si prevede già che occorrerà una spesa superiore probabilmente ai 20 milioni.

Ora, siccome appunto per questi tronchi vennero fatti e rifatti molti progetti senza venir mai ad una conclusione, appena intervenne la legge 24 luglio 1888, con la quale vennero assegnati i fondi per la costruzione di tutte le ferrovie approvate con le leggi del 1879 e dell'1882, io mi sono creduto in dovere di mandar sopra luogo una squadra d'ingegneri sotto la direzione di un abile uomo, il quale anche altrove ha dato prove non dubbie di capacità, e di una spiccata solerzia.

Questa squadra di ingegneri si è posta al lavoro; e io posso assicurare l'onorevole preopinante e la Camera (poichè portiamo tutti un vero e grande interesse alla costruzione di una linea militare di primo ordine, come questa) che i lavori di campagna sono presentemente finiti. Spero quindi, anzi tengo per fermo, che in un termine non lontano anche i lavori di tavolino saranno compiuti; e così potremo accollare questi ultimi tre tronchi, in verità molto difficili, benchè lunghi appena ventidue chilometri circa, acciocchè si riesca a trarre partito di un tronco intermedio, quasi finito, di circa otto chilometri, che presentemente non serve proprio a nulla, e sgraziatamente deperisce senza dare alcun frutto del danaro impiegato nella costruzione.

Ma l'onorevole preopinante mi ha chiesto, se io sappia dire entro qual tempo la strada potrà essere aperta all'esercizio.

A questa domanda rispondo subito con mio grande rammarico, che non ci vorranno meno di tre anni prima che questi tre tronchi, che pure segnano una lunghezza di soli ventidue chilometri possano essere compiuti. Questa almeno è la dichiarazione che mi venne fatta da tutti gli

uomini del mestiere, ed alla quale io non ho ragione di non prestar fede piena ed intera.

Quindi io non posso a meno, conchiudendo, di dire all'onorevole Torrigiani che, se le voci corse e da lui ricordate non sono interamente fondate, pur troppo qualche cosa, e molto di vero, ci sta, ed io non posso fare a meno di riconoscere che nella costruzione di questa linea si è proceduto, a dir poco, con una imperdonabile leggerezza.

L'onorevole Torrigiani ha poi parlato di personale esuberante ed incapace. Lasciamo stare la incapacità; quanto all'esuberanza, convengo che c'era e grandissima. tanto che per ogni chilometro di strada si contavano, se non erro quattro impiegati del Governo. Nessuna meraviglia quindi che nel momento presente il numero di questi impiegati straordinari sia alquanto diminuito, sebbene d'altro lato vi sia chi me ne ha mosso censura. Intanto ripeto che i due tronchi in costruzione saranno ultimati nell'anno 1889, se non avvengono altre sorprese, come è avvenuto nella galleria di Pratolino che ci costerà ad un dipresso seimila lire al metro, per tacere di altri guai che si sono succeduti in altri punti: e per quanto possa ciò dispiacere, debbo pure ripetere che non prima di tre anni la linea Faenza-Firenze potrà essere compiuta.

L'onorevole Torrigiani ha preso questa opportunità per affermare, che si dovrà pur pensare a costruire la linea Borgo San Lorenzo-Pontassieve di vero e proprio interesse militare. Egli mi permetterà che io non lo segua su questo terreno. So che è stata presentata una domanda per la costruzione di questa linea, che dovrebbe essere compresa nei mille chilometri, ed a tempo opportuno se ne parlerà.

Un'altra domanda, e molto più grave mi ha rivolto l'onorevole Torrigiani, ed è questa: se, e come il Governo intenda provvedere, affinchè la stazione di Firenze risponda alle necessità dei servizi militari. A questo riguardo l'onorevole Torrigiani avvertiva che nella relazione della Commissione che ha riferito sui provvedimenti ferroviari, che verranno fra poco in discussione, si è parlato della necessità di accelerare i lavori della Faenza-Firenze, e non si pensa intanto che bisogna pure avvisare alla stazione di quest'ultima città.

Ora io rispondo all'onorevole Torrigiani, che il Governo non intende di venire meno all'obbligo suo, e che nei calcoli istituiti per la linea Faenza-Firenze, venne anche avvertita la necessità della nuova spesa che lo Stato dovrà sopportare in

conseguenza dello innesto della Faenza-Firenze alla stazione di Firenze, di maniera che i servizi militari notevolmente cresciuti non abbiano a sentirne detrimento. Ed io soggiungo che studio con grande amore la questione, siccome mi adopero, quanto so e posso, affinché nel tempo più breve possibile si possa veder compiuta la linea Faenza-Firenze che tanto interessa la difesa del paese.

Presidente. Ora viene l'interpellanza dell'onorevole Gagliardo ed altri del seguente tenore:

“ I sottoscritti chiedono d'interpellare l'onorevole ministro dei lavori pubblici intorno all'insufficienza di carri ferroviari negli scali del porto di Genova.

“ Gagliardo, Randaccio, Armirotti, Bertollo, Pellegrini. ”

L'onorevole Gagliardo ha facoltà di parlare.

Gagliardo. Confesso schiettamente, che ogni qual volta debbo parlar in quest'Aula di cose che anche lontanamente hanno l'apparenza d'un interesse locale, mi sento un poco esitante; imperciocchè io vorrei, che qui dentro non risuonasse che la difesa degli interessi generali.

Comprenderete dunque, onorevoli colleghi, la mia timidezza nell'intrattenermi di Genova; non perchè io non sia fiero di dover la vita a quella nobile città così fecondamente operosa, ma perchè il suo nome sulla mia bocca potrebbe farmi apparire quello che mi sono sempre proposto di non essere e non sono, e potrebbe far nascere sul vostro labbro quel sorriso che vedo quasi sempre, quando un oratore si scalda per cose il cui interesse non varca i confini di un collegio o di una provincia.

Ho detto che potrebbe a prima vista farmi apparire; perchè non è mestieri riflettere lungamente per persuadersi, che quando si parla della prima città commerciale d'Italia, quando si parla del suo traffico, che, dal lato del mare, può dirsi mondiale, dal lato di terra si estende a tanta parte d'Italia e varca da più valichi le Alpi; quando si parla del suo porto, delle ferrovie che vi fanno capo, del materiale mobile che vi è necessario, e d'ogni altra cosa che valga, dove possibile, a metterla in grado di non lasciarsi rapire dai mercati emuli stranieri quei commerci che, per la sua positura geografica, naturalmente le appartengono, si parla d'un interesse altamente nazionale.

Senza dire che è interesse di tutti ogni cosa che concerne il buon assetto delle nostre ferrovie; senza dire che qui v'è quasi una questione

di serietà; imperocchè avere le strade e non avere i carri, avere i carri e non avere le strade preparate in guisa che i carri possano compiere nel più breve tempo possibile il loro movimento di andata e ritorno, non è serio; è mostrare di non conoscere quasi neppur di nome ciò per cui si costituisce la ricchezza pubblica e privata: l'economia della forza.

Ciò premesso, — domando perdono ai miei colleghi, se la premessa è stata un po' lunga, un po' sproporzionata alla brevità del dire che, per quanto è possibile, m'impongo, — ciò premesso, mi rivolgo all'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Non è la prima volta che si lamenta in quest'Aula la insufficienza di carri sugli scali marittimi di Genova. L'anno scorso fu l'onorevole Armirotti a svolgere un'interpellanza, ed era stato preceduto, un anno prima, dall'onorevole Randaccio. Questa interpellanza, che io mi pregio di muovere all'onorevole ministro dei lavori pubblici, insieme coi miei colleghi gli onorevoli Randaccio, Armirotti, Bertollo e Pellegrini, sarà l'ultima? Vorrei sperarlo, ma lo posso io, quando l'esperienza m'insegna che gli anni passano e si rassomigliano? Non ch'io dubiti degli intendimenti dell'onorevole ministro; sono ottimi, lo so, ma il ripetersi continuo, anzi il durar degli stessi inconvenienti, getta nell'animo un tal senso di scetticismo, che si finisce, in paese, col dire di chi interpella e di chi è interpellato: parole, aeree parole talvolta, ma parole!

Ma un po' di storia. Sono anni che i lamenti durano più o meno vivi, e quasi senza tregua. Nella mia città, per chi abbia il sistema nervoso un po' delicato, la parola *vagoni* è divenuta una vera persecuzione; è un continuo passare dal malumore all'ira, dall'ira alla esasperazione, secondo sia maggiore o minore la penuria dei carri, ma è ben raro che vi sia interruzione di malcontento; se vi è, tenete per fermo che il traffico languisce. È soltanto per un commercio tisico che devono essere preparate le nostre ferrovie?

E non si dica, come si dice e si dice troppo, che avvii incontentabilità. L'uso dei carri ferroviari non è un consumo voluttuario; la fantasia e la passione, che generano l'insaziabilità dei desiderii, nella domanda dei carri non c'entrano nè punto nè poco. I negozianti, che hanno venduto a termine e dentro il termine convenuto debbono consegnare la merce venduta, gli industriali che aspettano la materia di cui abbisognano i loro opifici, gli importatori che hanno la merce esposta alle intemperie sulle calate, gli importatori (e questo

avviene quando la crisi diventa acutissima) che non possono sbarcare la merce, e cadendo in quell'ira di Dio che commercialmente sono le controstallie, devono sottostare a grandissimi danni, non domandano di carri che quanto è loro strettamente necessario, e se si lamentano ed irritano, e con loro si lamenta ed irrita la povera gente, i lavoratori, cioè, che dal commercio e dall'industria ritraggono il loro sostentamento, si è perchè s'è passato quel segno, oltre cui la pazienza anche più esercitata non può non ribellarsi.

Nel primo semestre di quest'anno si restò nel primo stadio, nello stadio del malumore. I lamenti cominciarono ad accentuarsi nel secondo semestre, e specialmente durante il raccolto delle uve; un fatto questo, che per la sua annuale ricorrenza potrebbe essere preveduto anche da chi non ama incaricarsi dell'avvenire. Finalmente in questo mese venne il periodo della esasperazione. E qui, perchè si conosca tutta la gravità del male, sarà bene che io venga a qualche particolare, alla narrazione di fatti; e i fatti degli uni sono fatti degli altri, sono fatti di tutti.

L'8 corrente il vapore *Glengile* sbarcò 16,800 sacchi di riso, dei quali il 12 detto giacevano ancora sulle calate, per mancanza di vagoni, 13,567. Nei sei giorni, in cui durò lo sbarco, e nei quattro successivi, cioè in dieci giorni, non si ebbero carri che per sacchi 3,233, in peso tonnellate 290, che rappresentano tre vagoni in media per giorno, cioè, questo è il curioso, tanti vagoni il giorno che rappresentano il due per cento della merce allo sbarco, cioè tanti vagoni al giorno da rendere necessari quasi due mesi per caricare sulla ferrovia 15,000 quintali di riso. La spettabile ditta, ricevatrice di questo carico, il giorno 19 corrente era ancora (un giorno solo fu trattata un po' meglio) al regime dei tre carri il giorno, cioè al regime del due per cento.

Un'altra importante casa industriale (e sono fatti dei quali guarentisco la verità) scriveva il 12 corrente:

“ Da circa due mesi, cioè da quando avevamo 40,000 quintali di grano allo sbarco ci erano assegnati circa sei vagoni al giorno, ed attualmente che ne abbiamo 25,000, ce ne vengono assegnati quattro.

“ Come si sa, il nostro stabilimento si trova a Pegli, per cui l'eterna scusa della galleria dei Giovi per noi (noti l'onorevole ministro) per noi non regge; e continuando così non ci resta che licenziare gli operai e chiudere lo stabilimento in attesa di tempi migliori. ”

Quasti fatti da me citati, ripeto, sono, più o meno, i fatti di tutti, e dal riso al grano, dal grano al carbon fossile il malcontento è generale.

Quindi proteste di un comizio di negozianti, proteste dell'amministrazione comunale, della Camera di commercio, delle associazioni commerciali, e fermento nei lavoratori; dimanierachè, il giorno 14 corrente, il sindaco della città di Genova spediva al Governo un dispaccio del seguente tenore:

“ Giunta municipale, preoccupata viva agitazione nostra piazza per costante mancanza carri ferroviari causa danni sensibilissimi commercio, e che può offrire occasione immediata pericolo pubblica tranquillità, unisce sue istanze quelle Camera commercio, vari sodalizi e tutto ceto mercantile affinchè sia posto stabile rimedio ecc. ”

È difficile credere che il sindaco di una città come Genova si faccia complice della incontenibilità dei negozianti.

L'anno scorso, l'onorevole ministro dei lavori pubblici, rispondendo all'interpellanza dell'onorevole Armirotti, tra le diverse cause a cui attribuiva la crisi d'allora, annoverava le seguenti: Uno straordinarissimo movimento di merci dovuto a forti aumenti di dazi doganali, ed alla previsione del catenaccio; una bufera di neve sull'Appennino e piogge torrenziali nelle due riviere; e finalmente deficienza grandissima dei magazzini che occorrevano alla forte speculazione d'allora, di guisa che i negozianti lasciavano quanto più potevano le merci sui carri.

Queste cause (non giova ora indagare se e in quali proporzioni esistessero allora) presentemente non sono.

Non uno straordinario movimento di merci, non soltanto perchè non abbiamo, grazie al cielo, la prospettiva di un catenaccio, il quale rinnovi i danni morali e finanziari degli antecedenti, ma anche perchè non v'è un risveglio notevole di attività commerciale; ed infatti il presidente della Camera di commercio così scriveva al Governo:

“ Questo fatto si verifica attualmente, sebbene il movimento del nostro porto sia in condizioni ordinarie, non avendo luogo quella eccezionale affluenza di merci con la quale altre volte si pretese di giustificare il deficiente servizio. ”

Non bufera di neve, non piogge torrenziali, anzi un tempo splendido; non forte speculazione, non deficienza di magazzini.

Quali possono dunque essere le cause della crisi presente?

1° Cattivo servizio ferroviario, dovuto ad un

imperfetto suo ordinamento o ad insufficienza di personale, o all'una cosa e all'altra;

2° Insufficienza di materiale mobile;

3° Cattive condizioni delle linee e delle loro stazioni, producenti ingombro, tra le quali da mettere in prima linea la ristretta potenzialità della salita dei Giovi.

Quanto al servizio concernente le persone e le cose vi è in Italia un *tolle* così generale, che se la *vox populi* dovesse senz'altro essere accolta come *vox Dei*, la condanna non ammetterebbe neppure le circostanze attenuanti.

Uno degli argomenti, argomento *a priori*, col quale i difensori degli esercenti privati rispondono ai loro accusatori si è, che, dopo tutto, gli interessi degli esercenti collimano con quelli del pubblico. Ma non v'è nulla di più falso, imperocchè, data una quantità di merce da trasportare, chi la possiede, il pubblico, ha interesse che sia trasportata non solo, ma che sia trasportata presto e bene. L'esercente invece ha interesse di trasportarla sì, ma nel modo e nel tempo che gli consentono un maggior risparmio di spesa. Insomma l'esercente privato ha interesse a non proporzionare al compenso il dispendio, eludendo la vigilanza del Governo, che è il naturale protettore del pubblico.

Egli è per questo e per altre considerazioni, che io non mi pento dei voti che ho dato in quest'Aula, quando si attendeva a risolvere il gran problema dell'esercizio delle ferrovie nazionali. Egli è per queste ed altre più gravi considerazioni, che un mio atto della passata Legislatura sarà sempre uno dei più belli, anzi il più bel ricordo della mia modesta vita parlamentare.

Ma la storia e i rimpianti non giovano; e dei mali presenti bisogna cercare i rimedi.

E bene ordinato il servizio? La *Paris-Lyon-Méditerranée*, dando una maggiore autonomia alle sue stazioni, ha saputo risparmiare 4,000 carri, cioè trasportare la stessa quantità di merci con 4,000 di meno. Capisco che imitare i forti ai deboli non riesce sempre agevole; ma una imitazione, la quale ha per fondamento, non un aumento di spesa, ma una migliore distribuzione del lavoro, non mi pare poi una tanto difficile cosa.

Si accusa la Società esercente della rete *Mediterranea* di non avere un sufficiente personale, e questa accusa fra coloro, che hanno continuo contatto con la ferrovia, è generale ed insistente; tanto generale ed insistente che il presidente della Camera di commercio di Genova (e chi conosce quell'egregio uomo, che è il commendatore Mill,

sa quanto sia prudente e temperato nei suoi giudizi) così mi telegrafava in questi ultimi giorni:

“ Ritiensi insufficienza servizio merci dipendere principalmente da mancanza personale necessario per manovre stazione, quale mancanza è pure cagione attuale pessimo servizio, viaggiatori sempre esposti, continui grandissimi ritardi perdendo coincidenze, ecc. ”

L'accusa della scarsità del personale, col conseguente risparmio di spese, è nell'ordine naturale delle cose, sempre perchè l'interesse della Società esercente non collima con quello del pubblico. Ma il Governo che è preposto alla sicurezza, alla polizia, alla regolarità del servizio, può, per mezzo d'ispezioni e d'inchieste, accertare fino a un certo punto il difetto.

Può accertarlo, dico, fino ad un certo punto, perchè io non ho una grandissima fiducia nella efficacia di codeste ispezioni. Ma bisogna pur servirsi degli unici mezzi di cui si dispone. Del resto l'onorevole ministro ha fede nella loro efficacia, ed infatti, ultimamente scrivendo alla Camera di commercio di Genova, egli diceva, che le ispezioni, da lui ordinate, erano riuscite efficaci, tanto efficaci che, dopo di esse, tutto, sulla piazza di Genova, procedeva regolarmente; il che era una ammissione implicita delle precedenti irregolarità del servizio.

Ultimo addebito al servizio ferroviario quello delle parzialità; ma su questo non mi soffermo; finchè vi saranno uomini vi saranno parzialità, comunque siano gli ordinamenti; oltrechè il loro accertamento, se non impossibile, sarà sempre difficilissimo; e passo oltre.

Vengo ora al materiale, e corro rapidamente alla mèta, perchè non vorrei abusare della vostra cortesia; prego anzi gli onorevoli colleghi di volerli scusare se non sono abbastanza breve; egli è che sotto una modesta rubrica, quale è quella che intitola la mia interpellanza, si nasconde un vasto argomento.

So che l'onorevole ministro mi risponderà che in questi tre anni si è spesa una cospicua somma nell'acquisto di materiale mobile, che a tutto il prossimo agosto successivamente e mensilmente, dopo i tremila carri che la *Mediterranea* ha già avuto, gliene toccheranno altri 1200 circa. Ma, domando io all'onorevole ministro: crede egli che bastino?

L'anno scorso, quando la crisi era acutissima, si sono presi in affitto, credo, 5000 carri, i quali poi, in tutto od in parte, si sono restituiti. Ora si è osservata una coincidenza fra la graduale resti-

tuzione dei carri e lo svolgersi e l'inacerbirsi della crisi. Non crede l'onorevole ministro che possa essere utile il richiamare in tutto od in parte i carri restituiti?

L'onorevole ministro, che ha sempre tenuto dietro con tanto amore alle travagliate vicende delle nostre finanze, sa perfettamente che nel primo semestre di questo esercizio l'importazione delle merci da cui, per i forti dazi che le gravano, l'erario ritrae larghi proventi, è stata meschinissima. Egli sa eziandio che il suo collega, l'onorevole ministro delle finanze, calcola che nel secondo semestre l'importazione aumenterà notevolmente. È questione di più o di meno, ma tutto sommato, si deve ragionevolmente prevedere che per alcune merci — e così la pensano pure le persone dedite al traffico — vi sarà un aumento d'importazione. Se ora si soffre, che avverrà quando vi sarà una importazione maggiore?

Eppoi non bisogna dimenticare l'aumento naturale del traffico. Il porto di Genova nel 1885 aveva un movimento ferroviario, in cifra tonda, di 25,300,000 quintali, nel 1887 esso era già asceso a 28,750,000. Occorre prevedere i bisogni e preparare i mezzi di soddisfarli. L'onorevole ministro mi risponderà che fa precisamente così. E vada anche, ma quanto al presente che fa? Io gli rinnovo quindi la domanda se egli non sia disposto a richiamare in tutto o in parte i carri ferroviari che sono stati restituiti.

Vengo ora (e dirò poche parole) alle condizioni delle linee e delle stazioni, sempre in relazione con la lamentata insufficienza del materiale rotabile. E pronunzierò queste poche parole commentando una lettera del commendatore Falcone, uno degli amministratori della Società per la rete Mediterranea. (*Cerca fra le sue carte*).

Non la trovo; mi aiuterò quindi con la memoria.

Il commendator Falcone attribuisce il danno, per la massima parte, alla limitata potenzialità della salita dei Giovi. A nessuno viene in mente di negare ciò che da tutti concordemente si ammette, e la succursale dei Giovi, quella succursale che, per un cumulo di errori tecnici e contrattuali, costa tesori allo Stato, sarà un gran beneficio.

Ma, dico io, come si spiega che qualche volta havvi scarsità di materiale ruotabile dall'una parte e dall'altra dell'Appennino, dall'una parte e dall'altra della salita dei Giovi? Per il servizio delle due Riviere e della Polcevera occorrono 200, 250 o 300 carri. Ora come avviene che gli

stabilimenti industriali delle due Riviere e della Polcevera si lamentano continuamente, e si lamentano con ragione, e senza il sussidio del mare e delle strade comuni si troverebbero talvolta, come si son trovati, nella dura necessità di sospendere il lavoro, con grave danno economico e gravissimo danno della pubblica tranquillità?

Come si spiega che ultimamente nel Novarese, nel Vercellese e in altri luoghi delle antiche provincie, la ferrovia non caricava merci che non avessero la destinazione di Genova? O che i carri erano rimasti tutti accatastati lungo la salita dei Giovi? Si getta tutto sulle spalle di quella povera salita — e sì che per essere sopra un terreno franoso, non le ha poi solidissime! — ma, se non si rimedia altrimenti, ci rivedremo, quando sarà aperta allo esercizio!

Doppio binario nelle grandi linee commerciali della rete; piattaforme, binarii, piani caricatori nelle stazioni, egli domanda, e si facciano (insieme col resto però) e non si dimentichi soprattutto lo ampliamento delle stazioni delle due riviere ed altre opere utili, come il parco di vagoni nella stazione di Brignole.

Noi ci affanniamo a costruire ferrovie, e sta bene; imperocchè esse rendono più saldo il vincolo dell'unità nazionale, e mentre sulle loro guide camminano la ricchezza e la civiltà del paese, accelerando la mobilitazione e l'adunata dell'esercito, assicurano dai nemici esterni la grande opera del nostro risorgimento. Vorrei, quindi, che ne avessimo una fittissima rete, tanto fitta che disgradasse quella dei popoli più civili del mondo, ma non vorrei che la nostra condotta potesse essere paragonata all'insipienza di chi, per comprare un nuovo campo, lasciasse mal coltivato od incolto un altro campo già da lui posseduto.

Ed ora concludo. Per me, al presente stato di cose concorrono le tre cause dianzi enunciate. Si tratta, insomma, di una risultante, ed è quindi mestieri neutralizzare le forze, dalle quali la risultante consegue.

So che l'onorevole ministro dei lavori pubblici non partecipa a tutti i miei apprezzamenti: ma so altresì che egli si preoccupa vivamente del presente stato di cose, vi rivolge i suoi studi e, nel limite del possibile, si propone di provvedere. Aspetto di conoscere come; ed auguro che le sue parole sian tali, se pure le parole possono ancora avere tanta virtù, da tranquillare alquanto chi, angustiato dalle presenti sofferenze, guarda con inquietudine in faccia all'avvenire.

Provveda, onorevole ministro, Ella che conosce l'importanza commerciale di Genova; e faccia

che i commercianti, gli industriali, i lavoratori alle tante alee inseparabili dalla loro vita economica, non debbano più aggiungere anche quella dell'anemia ferroviaria. (*Bene! Bravo!*)

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

Saracco, ministro dei lavori pubblici. Come diceva poc'anzi l'onorevole Gagliardo, il deputato Armirotti, a nome dei suoi colleghi di Genova, si rendeva, l'anno scorso, interprete delle lagnanze del commercio di Genova; oggi, l'onorevole Gagliardo, a nome anch'esso de'suoi colleghi, ha rinnovato le stesse querele intorno alla eterna ed incurabile questione della insufficienza del materiale ferroviario sugli scali marittimi di Genova.

La Camera comprenderà che io non posso seguire l'onorevole propinante nell'esame dei fatti e delle notizie che egli ha portato avanti alla Camera. Nessuno più di me rende omaggio alla lealtà perfetta dell'onorevole Gagliardo, cosicché non può cadere in mente nè di lui, nè di altri, che io intenda revocare in dubbio le sue affermazioni; ma io qui non posso parlare un diverso linguaggio da quello che mi forniscono i dati ufficiali dei quali io, a mia volta, guarentisco la autenticità. Chè anzi, quando mi venisse dimostrato che le informazioni da me ricevute non sono conformi al vero, io saprei grado a chi volesse pigliarsi l'incarico di rettificare queste informazioni, affinché io possa provvedere.

Laonde, se io non risponderò ai fatti che egli ha esposto, perchè non sono in condizione di parlarne in questo momento, risponderò con delle cifre le quali, a mio avviso, sono ben altrimenti convincenti.

L'onorevole deputato Gagliardo sa, perchè egli ha avuto la cortesia di espormi privatamente le sue lagnanze, che io ho posto interamente a sua disposizione tutti i documenti che stavano presso il Ministero; egli conosce perfettamente che io non ho mancato al dovere di esaminare, se e come si potesse dare un'equa soddisfazione a questi lamenti del commercio genovese.

Si è mandato sul luogo l'ispettore del circolo di Torino, funzionario distinto, che conosce per bene il servizio ferroviario; vi si è mandato pure un ispettore superiore del Ministero il quale conosce perfettamente, e lo stato attuale ed i precedenti della questione. Si sono fatti gli uffici presso la Società nei termini i più incalzanti e recisi, di maniera che la Direzione generale della Società del Mediterraneo ha mandato sul luogo i suoi più alti funzionari per verificare lo stato delle cose,

e prendere le misure più adatte a risolvere le presenti difficoltà.

Quindi è che, se sgraziatamente non sono riuscito a far tacere i reclami del commercio genovese, l'amministrazione dei lavori pubblici crede di non aver mancato al proprio dovere, che è quello di verificare come stessero le cose, onde pigliare quei provvedimenti che stanno nelle sue attribuzioni.

Or bene, prima di tutto è risultato ciò che lo stesso onorevole Gagliardo ha pur dianzi riconosciuto, vale a dire che nel momento attuale il quantitativo delle merci sulle calate è di poco superiore a quello normale della presente stagione, ed è di gran lunga inferiore a quello in cui si trovava nel periodo corrispondente dell'anno precedente.

Non si comprende pertanto, o almeno non si arriva a comprendere la necessità di provvedimenti eccezionali per soddisfare convenientemente le esigenze del commercio genovese.

Questo è un primo fatto che è stato accertato dalle ispezioni ripetute che si sono fatte, e mi compiaccio che sia stato, oggi stesso, riconosciuto dall'onorevole Gagliardo.

Vediamo dunque, come stiano le cose, e se nella presente condizione di fatto la Società esercente sia venuta meno ai propri doveri.

Nel tempo addietro, l'onorevole Gagliardo ed i suoi colleghi lo sanno, si era stabilito che il numero giornaliero dei vagoni che si dovevano lasciare a servizio degli scali marittimi di Genova dovesse essere di 600, e si riteneva inoltre che la maggiore potenzialità dei Giovi si potesse determinare in 800 carri al giorno. Questo era il massimo limite che l'amministrazione dello Stato credeva di poter difficilmente superare.

Questo è un fatto indiscutibile, del quale io sto garante innanzi alla Camera.

Orbene come si sono svolti i fatti in questi ultimi tempi?

Io non risalirò al primo semestre e neppure ai primi mesi del secondo: parliamo di questi ultimi tempi, che a giudizio dell'onorevole Gagliardo, segnano uno stato di esasperazione permanente del commercio genovese.

Ebbene, la verità è questa, che nel mese di dicembre, vale a dire fra il primo e il 18 (e parlerò poi dei giorni successivi) il numero giornaliero dei vagoni caricati negli scali marittimi di Genova è stato in media di 634, anzichè di soli seicento.

Quanti sono i carri che salirono i Giovi?

I carri che salirono i Giovi arrivano in media a

827 al giorno. E badi l'onorevole Gagliardo, badi a Camera, che per far passare 827 carri attraverso i Giovi conviene portare a 40 il numero dei treni giornalieri.

E, siccome per quattr'ore del giorno non si passa attraverso quel valico, per lasciar tempo e modo onde provvedere alle necessità della manutenzione, ne risulta questa media di ben 40 treni che passarono in sole venti ore attraverso i Giovi, a doppia e molte volte a tripla trazione.

Ora, fra coloro i quali conoscono le condizioni di quel valico, credo che nessuno vi abbia da essere, il quale possa sostenere che la Società del Mediterraneo abbia in questa parte mancato al dover suo, tanto almeno che il Governo fosse licenziato a richiamarla all'osservanza del patto contrattuale.

D'altronde, è forse del suo interesse che il traffico si arresti, o non è piuttosto vero che l'interesse della Società deve spingerla a fare ogni sforzo per chiamare il commercio sopra la sua rete ferroviaria?

Posto adunque che il numero dei vagoni disponibili sugli scali marittimi di Genova è in relazione alle condizioni attuali ossia alla potenzialità del passaggio attraverso il valico dei Giovi; a che si vuole maggior copia di materiale, che non può essere usato utilmente?

La prova di questo fatto io la deduco da ciò, che la rimanenza dei carri vuoti alla mezzanotte del giorno 8 di questo mese era di 673 e di 1139 nella mezzanotte del giorno successivo che era anch'esso festivo. Se realmente se ne fosse provato un bisogno incalzante, è lecito dubitare, che si sarebbe lasciato inoperoso tutto questo materiale di cui si lamenta il difetto.

Dunque, lo creda l'onorevole Gagliardo, e lo credano i suoi colleghi, non bisogna cercare altrove fuorchè nella insufficienza del valico dei Giovi, la causa vera, o almeno la principale, che impedisce l'espansione del movimento commerciale della piazza di Genova.

A questo riguardo io devo dolermi che l'onorevole Gagliardo, col quale mi onoro di essere nei migliori rapporti di buona amicizia, abbia mostrato di dubitare delle buone intenzioni del Governo, poichè già prevede di dover tornare altre volte sopra lo stesso argomento, e le mie gli paiono " parole e sempre parole. "

Ma onorevole Gagliardo, onorevoli deputati del Collegio di Genova, sanno essi quale responsabilità io abbia chiamato sul mio capo quando mi sono indotto a prendere misure eccezionali, nel fine supremo di accelerare la costruzione della

strada? Gli onorevoli deputati di Genova sanno pure che l'amministrazione si è indotta ad assumere la costruzione diretta della galleria, perchè parevano interminabili le querele tra gli appaltatori ed il Governo, e solamente a questo patto si poteva nutrire la fiducia di ultimare il lavoro.

Quindi è che io non posso accettare il rimprovero, se pure nelle parole dell'onorevole Gagliardo si nascondeva un rimprovero, che le cose si vogliano lasciare tali quali sono presentemente. No; convinto come sono che solamente con l'apertura della succursale dei Giovi il commercio di Genova potrà salire a quella altezza che ancora non ha raggiunto, appunto per questo non ho dubitato di prendere le misure le più energiche per affrettare il compimento dell'opera, e così spero in Dio, che mi venga fatto di poter assistere nel mese di marzo prossimo, o al più tardi in aprile, all'inaugurazione di questa sospirata succursale dei Giovi.

Ond'è che la interpellanza dell'onorevole Gagliardo mi è sembrata e la credo prematura. A mio giudizio, poteva aspettare qualche mese ancora per vedere alla prova se nella mancanza dei carri sugli scali marittimi di Genova o non piuttosto nella impossibilità di dar sfogo al movimento del porto di Genova attraverso la galleria dei Giovi, risieda la causa determinante delle presenti querele.

E badi che io non voglio nemmeno trattenermi sopra un argomento antico, che è quello addotto nella mia risposta all'onorevole Armirotti l'anno scorso, che cioè i carri servono talvolta come magazzini di deposito della merce, che non si vuole o non si può trasportare altrove.

Il fatto sarà stato esagerato, lo voglio credere, lo credo anzi; ma una parte di vero ci sarà, poichè a me consta e me ne rallegro grandemente, che attualmente si sta formando una società a Genova, con un capitale cospicuo, che si propone appunto di provvedere a queste necessità del commercio; e se i magazzini mancano, non è cosa strana che i commercianti si servano anche dei carri per farne dei temporanei depositi.

Ma questo non voglio nemmeno ricercare; dico solo che nel momento presente, date le circostanze di fatto che ho accennate, e posto che il numero dei carri che salirono i Giovi in questo mese sia stato in media di 827, a me non pare proprio che vi sia una ragione perchè si debba insistere più del dovere su quest'insufficienza del materiale nelle calate di Genova.

Queste sono le notizie ricevute fino al giorno 18; e adesso posso soggiungere, che dagli ul-

timi rapporti che ho ricevuto, mi risulta che nel giorno 18 salirono i Giovi 884 carri, ed in uno di questi ultimi giorni, si giunse sino ai 980!

Vorrei poi che l'onorevole Gagliardo nella sua grande lealtà tenesse conto di un altro fatto, ed è: che una certa quantità di carri viene adoperata da molti mesi in qua in servizio appunto della succursale dei Giovi. Siccome occorrono al giorno nientemeno che 75 mila mattoni per il servizio della costruzione, ne è avvenuto che in questi ultimi mesi più di 50 carri al giorno servirono per il solo trasporto dei mattoni, della pozzolana e del legname.

A me pare che anche per questo rispetto si possa avere qualche diritto alla longanimità del commercio di Genova, al quale giova maggiormente che si apra nel più breve tempo possibile questa benedetta succursale dei Giovi che costerà alle finanze dello Stato assai più di 80 milioni!

L'onorevole Gagliardo diceva che tre, a suo avviso, sono le ragioni per le quali il commercio di Genova non solo, ma di tutta Italia si lagna del servizio ferroviario. E prima di ogni cosa, a Lui sembra che specialmente per il numero, il personale non risponda alle esigenze del servizio.

Io non entro in un argomento che scotta troppo e sul quale forse io non mi troverei interamente d'accordo con l'onorevole Gagliardo perchè a me pare, che si corra spesso in troppe esagerazioni.

Ho già avuto l'onore di dire altra volta che nello scorso anno, quando si tenne a Milano un congresso ferroviario al quale presero parte gli uomini più competenti nella materia, ho sentito con grandissima compiacenza un linguaggio alquanto diverso sul conto del nostro personale ferroviario, e poichè l'onorevole Gagliardo ha parlato della insufficienza numerica desidero fargli conoscere che si è fatta un'inchiesta speciale dalla quale è risultato, che insufficienza di personale non vi era negli scali marittimi di Genova, e neanche nella stazione di San Pier d'Arena. Se molte volte l'Amministrazione deve professare la sua impotenza, ritengo che almeno in questa parte debba mettersi in condizione di saperne qualche cosa, ed io avrei mancato al mio dovere se, quando l'onorevole Armirotti mi parlava altra volta di ciò, avessi intralasciato di fare le opportune indagini per conoscere come stessero le cose. Or bene, io dico una seconda volta, che avendo alcuni mesi addietro fatto procedere ad un'inchiesta speciale, ho ricevute le più ampie assicurazioni che almeno in punto di numero il personale corrispondeva ai bisogni di quelle stazioni.

In secondo luogo viene la deficienza di materiale.

Intorno a ciò io credo di avere già risposto abbastanza, ma siccome l'onorevole Gagliardo mi invitava ad esaminare se nel momento presente, intanto che si aspettano quei 1200 carri all'incirca che sono in costruzione, e che verranno successivamente consegnati nei primi mesi dell'anno venturo, non convenisse richiamare i carri noleggiati e restituiti in questi ultimi tempi, io mi permetto osservargli che la relativa spesa dovea essere sopportata dalla Cassa patrimoniale. Egli comprenderà in conseguenza che io debbo andare molto a rilento quando si tratta di prendere carri o carrozze a nolo da altre Società o da privati speculatori, dappoichè la cassa per gli aumenti patrimoniali versa in tali angustie che non le permettono di sostenere una spesa che non sia assolutamente necessaria. (*Commenti*).

Ad ogni modo se veramente il bisogno si faccia sentire, io farò di necessità virtù e ricorrerò al sistema del noleggio.

A parere dell'onorevole Gagliardo una terza causa del male che si lamenta deriva dal cattivo stato in cui si trovano molte stazioni, nelle quali si nota un ingombro di carri che non si possono muovere, mentre altrove se ne patisce difetto.

Io ringrazio vivamente l'onorevole Gagliardo di aver toccato questo tasto, che non basta costruire delle ferrovie nuove, ma bisogna sostanzialmente pensare a trarre partito di quelle che sono in esercizio. Io convengo interamente con lui nelle teorie che egli ha esposto, a rischio di sentirmi dire che io sono l'uomo della severa finanza, che propone sempre di fare delle nuove spese. Penso invece che mancherei al dover mio, se in presenza dei grandi bisogni che si fanno sentire, tralasciassi di venire alla Camera a dire le cose come stanno. Ciascuno deve avere la sua responsabilità, io sento la mia; la Camera vedrà a tempo opportuno se sia il caso di provvedere, oppure no ai bisogni che incalzano maggiormente. Ma pur troppo è vero che molte delle nostre stazioni, fino le principali, sono affatto insufficienti, e ne derivano tali inconvenienti che superano quelli che nascono dalla deficienza del materiale di esercizio. A tutto ciò si deve pure provvedere, ed io credo davvero che l'atto il più improvvido che potesse commettere una amministrazione sarebbe quello di non pensare al rimedio.

Convinto pertanto che sia venuto tempo di avvisare a queste necessità, ho nominato una Commissione di persone competentissime, la quale ha

proceduto ad una grande inchiesta, e mi farà conoscere fra breve il frutto dei suoi lavori. A mia volta farò conoscere alla Camera il risultato di questa inchiesta, che metterà in evidenza le condizioni ed i bisogni delle nostre strade in esercizio; e la Camera deciderà, nella sua alta saviezza, se non le paia di poter adottare quei provvedimenti che parranno i più efficaci per trarre dalle ferrovie in esercizio quei maggiori vantaggi che si possano ragionevolmente desiderare.

Qualche cosa si è pur fatto coi fondi dell'alleghato B, e tanto a Sampierdarena che a Novi, presentemente si stanno compiendo dei lavori, che spero saranno condotti a termine fra breve, dei quali se ne avvantaggerà indirettamente il commercio di Genova; ma molto ancora rimane a fare, perchè si abbia diritto a richiedere un lodevole servizio ferroviario.

Dette queste cose, l'onorevole Gagliardo mi perdonerà se non credo doverne aggiungere altre. Ma non posso resistere alla tentazione di far conoscere alla Camera il giudizio di un'uomo molto competente, che è pure il rappresentante ufficiale di un Governo amico, al quale erano pervenuti molti richiami per parte dei suoi connazionali. L'egregio uomo andò sopra luogo, conferì col l'ispettore superiore inviato colà dal Ministero dei lavori pubblici e mentre in sulle prime aveva esposto il dubbio che il servizio non procedesse a dovere, specialmente per difetto di carri, prima di lasciare Genova, volle commettere a mano di questo impiegato superiore del Governo italiano, una lettera della quale io leggo la conclusione nei termini precisi coi quali venne scritta:

“ Le medesime persone, dice egli, che reclamavano, hanno parlato oggi un linguaggio tutt'altro; cioè che sono costrette a dichiararsi, non soddisfatte, questo sarebbe troppo, ma convinte, che dalla parte ferrovie si fa il possibile, e che non si tratta di una mancanza assoluta del materiale, che del resto si fa sentire in tutti gli Stati in questo momento, ma bensì delle circostanze particolari, linea di Giovi, ecc.

“ Mi pare che in gran parte questa conversione delle coscienze sia prodotta pel linguaggio molto ragionevole dei capi-stazione, che ha fatto impressione. Spero dunque che lei (questo lei è l'ispettore) potrà essere abbastanza soddisfatto della situazione. „

Io dirò con quest'alto funzionario di un paese amico, che è affatto impossibile pretendere che presentemente il commercio di Genova si possa

ritenere soddisfatto. Lo riconosco anch'io, e me ne duole, allora sovra tutto che i lamenti muovono da persone rispettabili di quella città; ma non saprei dubitare che una volta aperta la succursale dei Giovi, questi lamenti abbiano in molta parte a cessare. Soggiungo ancora, aver io dato incarico a persone competenti di stendere un piano generale delle opere che occorrono nelle stazioni più prossime a Genova, affinchè il movimento portuale non abbia a patirne detrimento.

Finalmente l'onorevole Gagliardo sa che in un disegno di legge che sta già avanti al Parlamento, e che io spero vedere discusso oggi stesso, il Governo ha chiesta facoltà di spendere altri 21 milioni nell'acquisto di materiale mobile. Ho fede pertanto che grazie a questo provvedimento si riuscirà a servir meglio gli interessi ferroviarii, così di Genova, come quelli egualmente legittimi di altre parti d'Italia.

Io non so se sarò riuscito a soddisfare l'onorevole preopinante, ma se bastasse la mia buona intenzione, non dubito che egli dovrebbe dimostrarsene soddisfatto.

Presidente. L'onorevole Gagliardo ha facoltà di dichiarare se sia o no soddisfatto.

Gagliardo. È pur troppo una eterna questione quella che agita Genova e si discute qui oggi! Cesserà quando sia aperta la succursale dei Giovi? Io temo che l'onorevole ministro fidi troppo su quella apertura, e non tenga abbastanza conto degli altri inconvenienti, a cui con la succursale non si reca rimedio.

Per l'onorevole ministro il servizio è il migliore dei servizi possibili. Io non lo credo, e, con me, non lo crede tutto il commercio genovese.

Io ho citato dei fatti, fatti certi e costanti; ai fatti da me citati egli ha opposto delle cifre che proverebbero, a suo avviso, non essere i lamenti che un'esagerazione. Naturalmente io non posso, in questo momento, nè impugnare, nè accettare come conformi al vero le dette cifre, e mi riservo. È superfluo il dire che io non dubito punto della lealtà dell'onorevole ministro, com'egli non dubita della mia; ma vi sono asserzioni dall'una parte e dall'altra.

I funzionari, a cui l'onorevole ministro ha ordinato delle ispezioni, dicono ad un modo; tutti i commercianti, tutte le autorità locali di Genova rispondono ad un altro. A me, circa i dati che il Ministero ha comunicati alla Camera, non resta che esaminarli senza ammettere, s'intende, che, quando siano conformi al vero, provino che tutto procede regolarmente. Checchè dicano le cifre, siamo in un periodo di medio movimento

commerciale (l'onorevole ministro lo ammette) e i carri non vi sono; ond'è che per ora lascio da parte le cifre, tralascio d'esaminare il loro valore, e m'attengo ai fatti che saltano agli occhi di tutti.

Ad una osservazione soltanto vorrei rispondere dell'onorevole ministro; e non abuserò poi più lungamente della cortesia della Camera.

Il ministro si è rallegrato del sorgere imminente di un grande stabilimento di magazzini generali, ed io pure me ne compiaccio, perchè era una lacuna, ed è bene che sia colmata; ma io non so comprendere, per quel che riguarda la crisi presente, come si affretti co' voti il sorgere di detti magazzini, i quali, se esistessero, non la avrebbero nè impedita nè alleviata.

Il movimento di un porto si compone delle merci che restano e delle merci che passano. Le merci, che restano, vanno nei depositi, e le merci, che passano, domandano calate, tettoie e carri, ma specialmente quei carri che in questo momento non trovano; e non creda, onorevole ministro, che un negoziante sia tanto corto di mente da scambiare i carri della ferrovia per magazzini. Codesto, onorevole ministro, Ella diceva anche l'anno scorso, e allora, se non era del tutto conforme al vero, se non altro in minimissime proporzioni era possibile, ma quest'anno no, perchè non mancano, secondo i diversi bisogni, nè magazzini, nè calate, nè chiatte. Codesta asserzione ho sentito più volte ripetere dai funzionari del Governo, ma nessuno, che conosca da vicino il commercio, può pigliarla sul serio.

Io non ho mai dubitato, e non dubito, degl'intendimenti dell'onorevole ministro. La sua alta intelligenza non può non comprendere l'importanza commerciale di Genova, non comprendere la lotta che Genova sostiene con Marsiglia, con Trieste ed anche con i porti settentrionali di Europa, non può non comprendere che quei porti togliendo a Genova tolgono all'Italia; e gli so grado de' suoi intendimenti.

Egli assicura che in caso di bisogno (e non gli pare che il bisogno si sia manifestato fin d'ora?) non avrà difficoltà di richiamare quei carri che sono stati restituiti. Egli provvede e promette di provvedere perciò che riguarda le cattive condizioni delle linee e delle stazioni, affinchè il giorno, in cui la succursale si apra, non vi sia ingombro da altra parte, e sta bene. Relativamente al servizio io non posso dirmi soddisfatto. Eppoi, senta onorevole ministro, siamo già alla terza interpellanza, e se ne venisse una quarta?

Saracco, ministro dei lavori pubblici. Bisognerebbe che rispondessi.

Gagliardo. Passare di soddisfazione in soddisfazione, potrebbe essere un colmo d'ingenuità. Ond'è, onorevole ministro, che io mi restringo a prender atto delle sue dichiarazioni.

Provveda, onorevole ministro, risolva codesto problema, che sembra da poco, ma è degno invece d'un'alta intelligenza e d'un forte carattere. E sarà per Lei una grande soddisfazione, e allora potrò chiamarmi soddisfatto anch'io, quando d'insufficienza di carri non s'intenderà più parlare in quest'aula.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro.

Saracco, ministro dei lavori pubblici. Ho parlato di carri che salivano i Giovi negli anni scorsi; ed ora siamo saliti al bel numero di 980!

Armirotti. Ne possono passar mille! Perchè si insiste a dire che la media massima è 800, mentre ne possono passar 1000 e non si fanno passare?

Saracco, ministro dei lavori pubblici. L'onorevole Armirotti lo sa, negli anni addietro, quando lo Stato esercitava le sue ferrovie si parlava sempre di 800. Quel giorno in cui si arrivò a 1000 si suonarono le campane come fosse una meraviglia. Or dunque, se ieri l'altro ne salirono 980, ma le par poco? Siamo giusti con tutti, onorevole Armirotti! Io sono disposto a dar torto a chicchessia, non guardo in faccia a nessuno, ma dico e sostengo che è debito di giustizia riconoscere che quando si arriva a portare sui Giovi 980 carri non si può dire che la Società esercente abbia mancato ai suoi doveri. E l'onorevole Armirotti conosce meglio di me che non si possono fare gli stessi sforzi per arrivare in tutti i giorni, anche festivi, a far passare mille carri attraverso la galleria dei Giovi.

L'onorevole Gagliardo diceva che egli non è in grado di controllare i miei documenti. Veda, onorevole Gagliardo, io ho tanta fiducia in lei che glieli do. Io non ho nulla di nascosto. Gli do questi e tutti quei documenti che vorrà, e se per avventura ella potrà dimostrarmi che queste cifre non rispondono alla verità delle cose, caldamente la prego a farmelo sapere, perchè io non intendo di mettere in dubbio e non intendo che sia messa in dubbio l'onestà dei funzionari dello Stato. Se vi fosse colpa, io non potrei lasciarla impunita.

Del rimanente, io rinnovo la dichiarazione che bisogna pensare fino da oggi a tutti gli altri provvedimenti che occorrono perchè il commercio possa a momento opportuno sentire tutti i vanti-

taggi del nuovo valico, una volta che la succursale dei Giovi venga aperta al pubblico servizio.

Riconosco che si dovrebbe anche pensare alla stazione di Brignole; ma bisogna altresì trovare molti dei milioni che mancano. I lavori sono in parte cominciati, ma non si può andare avanti perchè dei danari non ce ne sono. Da una parte, se io vengo alla Camera a presentare una domanda di nuove spese, mi si dice che spendo troppo; dall'altra, la colpa è tutta del Governo, se non provvede immediatamente. Ad ogni modo, io affermo ancora una volta che il Governo sente i suoi doveri, ed io, che mi sento mezzo ligure, partecipo in sostanza gli stessi desideri dell'onorevole preopinante.

Presidente. Così è esaurita l'interrogazione dell'onorevole Gagliardo.

Ora viene quella dell'onorevole Balenzano, che è la seguente:

« Il sottoscritto desidera interpellare l'onorevole ministro dei lavori pubblici sugli intendimenti del Governo intorno alle comunicazioni ferroviarie fra le Puglie e la città di Roma. »

L'onorevole Balenzano ha facoltà di parlare.

Balenzano. Non farò che brevissime considerazioni per spiegare la mia interpellanza.

Ho veduto quei treni-lampo, o treni celeri, che mi è parso siano stati istituiti con l'intendimento di avvicinare per quanto è possibile, le varie provincie alla città di Roma.

Ma nel momento in cui si istituivano questi treni celeri, le comunicazioni colle Puglie erano divenute più difficili e più lunghe.

Fino al 30 novembre, da Roma a Bari (parlo di Bari come città centrale delle Puglie) s'impiegavano solamente 12 ore; dal 1° dicembre vi se ne impiegano 15. E perchè? Perchè il Ministero ha consentito alla Società di sopprimere il prolungamento da Foggia a Bari del treno che parte da Roma al tocco. Così invece di 12 ore ne abbiamo 15. Eppure le nostre popolazioni sono così buone, sono così docili, che forse si sarebbero rassegnate; ma non possono sopportare quel che accade nel venire dalle Puglie a Roma. Da Bari a Roma non si sta più nè 12 nè 15 ore, ma si sta 19 ore. E tutto questo avviene, perchè, alla stazione intermedia di Caserta, con un treno si aspettano 3 ore, e con un altro se ne aspettano 5.

Ora, io domando all'onorevole ministro dei lavori pubblici (e con ciò ho dato termine alla mia interpellanza:) è negli intendimenti del Governo di rendere più brevi le comunicazioni fra le varie provincie e la capitale? E, se ha questo intendi-

mento, il Governo considera le Puglie come facienti parte del regno d'Italia, in modo da non rendere, nel tempo stesso che abbrevia le comunicazioni con altre provincie, da non rendere più difficili, più incommode le loro comunicazioni con la capitale?

Domando, in secondo luogo, all'onorevole ministro dei lavori pubblici: pare a lui, anche dal lato tecnico ferroviario, corretto che vi siano delle stazioni intermedie con delle fermate di 5 ore, specialmente quando l'onorevole ministro non può ignorare che queste fermate di 5 ore, le quali non hanno riscontro in nessun paese di Europa, non possono spiegarsi se non con le solite lotte fra le due Società assuntrici delle ferrovie, lotte alle quali pare che il ministro dei lavori pubblici non abbia, alcune volte, tutta la forza necessaria per por termine? Pare all'onorevole ministro, che sia giusto che si percorra la distanza da Roma a Milano, maggiore di 400 chilometri di quella da Roma a Bari, in 13 ore, e che per venire da Bari a Roma, ne occorran 19?

Ecco le domande concrete e precise sulle quali aspetto dalla squisita cortesia dell'onorevole ministro una risposta che, per lo meno valga a rassicurarmi che il Governo provvederà a che le Società ferroviarie considerino le Puglie come provincia italiana.

Presidente. Onorevole ministro, ha facoltà di parlare.

Saracco, ministro dei lavori pubblici. In verità, mi fa male, quando sento domandarmi se il Governo consideri una o l'altra provincia come faciente parte del regno d'Italia.

Balenzano. Ho detto: se le Società...

Saracco, ministro dei lavori pubblici. Ma, scusi, onorevole Balenzano: questa forma non l'accetto; non la posso accettare. Tutte le provincie del regno hanno uguale diritto alla protezione ed ai riguardi del Governo; ed io, mi crederei indegno di sedere su questo banco, se gli atti della mia vita lasciassero sospettare qualche dubbio, che io abbia mai pensato o agito altrimenti.

L'onorevole Balenzano si duole delle comunicazioni ferroviarie tra Bari e Roma ed io vorrei che, nella sua lealtà, mi dicesse se per opera del Governo non siensi migliorate, e grandemente, le comunicazioni ferroviarie tra Napoli e Bari.

Balenzano. E Roma?

Saracco, ministro dei lavori pubblici. Io vorrei ad esempio che mi dicesse se non sia vero che fu attuato quel treno speciale da Bari a Lecce, che mi veniva chiesto l'anno scorso qui, in occasione

della discussione del bilancio. A me pareva adunque, ed anche mi pare di aver fatto opera onesta, e, nel tempo stesso, di avere ottenuto un risultato che non fosse dispregevole per quelle popolazioni.

Checchè ne sia, in quanto alle comunicazioni ferroviarie fra le Puglie e Napoli, ripeto che si è migliorata grandemente la condizione delle cose in confronto del passato. Questo credo ed affermo, e se alcuno ne dubitasse, potrei facilmente dimostrarlo.

Ma sorge la questione delle comunicazioni dirette fra le Puglie e Roma. Ed io riconosco che non è piacevole cosa che il treno con partenza da Foggia sopra Roma, si debba fermare a Caserta circa tre ore...

Balenzano. Cinque.

Saracco, ministro dei lavori pubblici. Scusi; sarà uno dei treni. Dei quattro treni, saranno forse tre che hanno una fermata di tre ore...

Voci. Due che si fermano tre ore.

Saracco, ministro dei lavori pubblici. Sarà troppo, lo ammetto e comprendo assai bene che si ripeta oggi la stessa domanda che si rinnova ogni anno senza alcun risultato. Ma oggi s'è cominciato ad ottenere un miglioramento nelle comunicazioni fra Napoli e le Puglie; domani si dovrà studiare ancora per avvicinare quelle provincie a Roma.

Ma l'onorevole Balenzano parla dell'oggi, e vorrebbe che si provvedesse senza indugio, a seconda degli espressi desideri.

O che gli onorevoli deputati di quelle provincie credono forse, che sia facile cosa mettere d'accordo gli orari, tanto da poter soddisfare tutte le loro aspirazioni?

Essi sanno benissimo che i treni che partono da Bari e da Lecce si fermano a Foggia, e sanno che Foggia è la stazione dalla quale si muovono i treni destinati a servire le principali arterie della rete Adriatica.

D'altro lato i treni della società Adriatica si fermano a Caserta, dove si incontrano quelli dell'altra Società che fa il servizio della linea da Roma a Napoli. Bisognerebbe adunque che queste due Società si accordassero perchè a Caserta si potesse trovare la coincidenza dei treni, in maniera che i viaggiatori che vengono dalle Puglie, potessero in breve ora giungere a Roma.

Questo è il *desideratum*, lo comprendo; ma non mancano le difficoltà che sono gravissime. Quando si è approvato l'orario invernale affermo ancora, che si è cercato di provvedere, ma nè in quel momento nè poi, si è trovato modo di combinare le corrispondenze.

Prima di tutto converrebbe mutare di punto in bianco l'orario dei treni che vanno da Roma a Napoli; poi converrebbe fare altre mutazioni, le quali esercitano la loro influenza su molti treni secondari che partono da Foggia, con grande turbamento del servizio postale; insomma, tener conto di molte e molte circostanze di fatto che a prima vista non appaiono, ma conferiscono a creare gravissime difficoltà e ad intralciare una soluzione.

La soluzione vera ed unica sarebbe poi, a parer mio, quella di fare un treno, che, partendo da Caserta venga a Roma.

Balenzano. Non pretendiamo questo!

Saracco, ministro dei lavori pubblici. Non pretendete questo? e che cosa volete pretendere allora?

Volete spostare altri treni, e turbare tanti altri interessi che possono essere di maggiore importanza? Il vero è che la cosa si è studiata, ma finora non si è potuto venire ad una conclusione.

Comprenderei invece che si stabilisse un treno fra Caserta e Roma il quale raccogliesse direttamente le provenienze delle Puglie; ma poichè l'onorevole preopinante mi costringe a dirlo, sono costretto a notare il fatto che il numero dei viaggiatori è molto, ma molto scarso, perchè una o l'altra delle Società siano tentate a farne l'esperimento.

Il solo mezzo che rimane è adunque questo di mettere d'accordo le due Società perchè la fermata di Caserta sia sensibilmente abbreviata. Io studierò nuovamente la questione, e sarò lieto se potrò riescire, siccome sono riuscito a migliorare sensibilmente le comunicazioni fra le Puglie e Napoli che interessano in particolar modo quelle popolazioni. Sarà un punto di studio al quale io non mi rifiuto.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Balenzano.

Balenzano. L'onorevole ministro ha interpretato inesattamente le mie intenzioni.

Io non ho voluto dire che egli abbia affetto maggiore per alcune provincie e minore per altre; mi basterebbe per essere convinto del contrario ricordare che egli ha risolto la questione della linea Roma-Napoli, per la quale altri parlano molto ma fecero poco.

Ma la questione vera e certa è questa, che da nessuna provincia d'Italia, chi debba accedere a Roma, ha bisogno di aspettare nelle prime e fredde ore del mattino, 5 ore nella sala di aspetto di una stazione. Mi dica l'onorevole mi-

nistro, se v'è altra provincia che debba sottostare a questo sacrificio.

Ed io parlo dell'intera regione che comincia da Lecce; parlo anche delle provincie di Benevento e d'Avellino, che sono sottoposte allo stesso sacrificio.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici mi assicura delle sue buone intenzioni; io ho piena fiducia nelle parole dell'onorevole ministro e potrei dichiararmi soddisfatto, ma io fo notare che egli potrebbe, rimandando al momento opportuno i grandi miglioramenti, e poichè ha così buone intenzioni, fare oggi qualche cosa.

Ordini, per esempio, alla Società di riattivare il treno soppresso al primo dicembre. Noi abbiamo avuto la soppressione di un treno ma nulla in sostituzione.

Ora la Società ripristini quel treno che esisteva già al 30 novembre e noi invece che in 15 ore saremo in 12 ore a Bari.

Poi faccia un altro studio. Da Napoli evidentemente partono vari treni; ma come? Uno dei due in coincidenza con quello delle Puglie, non può partire due ore prima, in modo da non obbligare chi viene da Foggia a rimanere 5 ore nella stazione di Caserta?

Ora, come vede l'onorevole ministro, noi siamo molto docili, molto modesti nelle nostre pretese. Veda egli in qual modo si possa provvedere alle nostre condizioni, le quali, al momento presente, sono assolutamente insopportabili.

Io quindi non posso dichiararmi soddisfatto, tranne che delle buone intenzioni, ma ognuno comprende che non posso presentare una mozione. Mi auguro che nella discussione del bilancio dei lavori pubblici, possiamo vedere in parte almeno qualche utile effetto di queste buone intenzioni, sicchè io possa dichiararmi non solo soddisfatto, ma gratissimo all'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Presidente. Viene ora lo svolgimento della interrogazione dell'onorevole Napodano ed altri deputati, così concepita:

“ I sottoscritti chiedono di interrogare l'onorevole ministro dei lavori pubblici intorno al modo con cui le Società Adriatica e Mediterranea vorrebbero costruire le ferrovie loro concesse dalla legge 20 luglio 1888 e segnatamente la linea Avellino-Rocchetta-Melfi.

“ Napodano, Del Balzo, Capone. ”

Onorevole Napodano, ha facoltà di parlare.

Napodano. Terrò conto dell'ora e dell'impazienza della Camera per essere il più breve possibile.

Saracco, ministro dei lavori pubblici. Ed anche di me abbia compassione.

Voce. È giusto.

Napodano. L'argomento ed il soggetto della mia interrogazione non sembrano avere un valore locale; essi nascondono invece un interesse generale, e sul quale io son sicuro che la Camera sarà chiamata ben altre volte a portare la sua attenzione. Io parlo di questa linea Avellino-Rocchetta-Melfi enunciata nella interrogazione, ma sono l'eco di grandi lamentanze e del grande parlare che si fa in due grandi provincie, quali sono quelle di Basilicata e di Avellino intorno al modo col quale le Società Adriatica e Mediterranea intendono di eseguire la concessione fatta loro della costruzione delle ferrovie per effetto della legge del luglio 1888. E quello che dirò della linea Avellino-Rocchetta-Melfi può essere in gran parte ripetuto per tutte le altre.

Intorno a quella che principalmente mi occupa la Camera deve considerare che dopo essere stata preceduta dai voti di un quarto di secolo da parte di quelle generose e patriottiche popolazioni, fu per due anni studiata esattamente da un corpo di ingegneri valorosi per conto della Società meridionale. E fu così esatto lo studio che tutti ne rimasero paghi. La linea presentava pendenze non oltre il 20 per mille, le curve con un raggio minimo di 300 metri, frequenti passaggi e traversamenti sull'Ofanto e sul Calore con larghi ponti, travature metalliche, viadotti splendidi, lavori di assicurazione, opere di drenaggio magnifiche, e simili. E quando questo grandioso progetto fu sottoposto all'analisi tecnica per porvi i prezzi, questi corrisposero largamente alla maestà dell'opera. E se io potessi andare qui un po' più oltre, direi che i prezzi furono proprio, prezzi favoriti.

Si venne alla legge del luglio 1888. La Commissione ridusse i 60 a 52 milioni e la Società accettò riservandosi soltanto il dritto di modificare le pendenze portandole fino al 25 per mille e le curve ad un raggio minimo di metri 250.

La Camera ricorderà quale ingrato lavoro sia stato per essa, ma gratissimo per il risultato, ed il merito è dovuto principalmente all'onorevole ministro dei lavori pubblici, e qui sono lieto di riconoscerlo; la Camera fece la legge del luglio 1888, questa linea venne concessa alla Società mediterranea con il prezzo ridotto dalla Commissione, e fu mantenuta quella facoltà, cioè che la Società avesse il diritto di portare alcune modificazioni al progetto relative alle pendenze ed alle curve siccome ho detto.

Che cosa ha fatto la Società concessionaria? Lo dirò brevemente in poche parole.

Abbandonati perfettamente gli studi precedenti, e valendosi di quella facoltà che le veniva dalla legge, interpretò a modo suo la convenzione, credè di potere, almeno così si dice, ed io mi auguro che non sia, modificare sostanzialmente il progetto, abolendo assolutamente alcune gallerie, evitando alcuni luoghi col pretesto d'essere franosi ma in realtà per non eseguire le opere di difesa e di drenaggio. Nè ciò è tutto. Quei ponti che erano stati progettati degni dell'opera sarebbero stati accorciati alla minima luce; i viadotti sostituiti da terrapieni, e alcuni ponti da tromboni.

I passaggi in obliquo sull'Ofanto e sul Calore ridotti alla più semplice espressione. Le curve rese di raggio più piccolo, le pendenze di livellette più alte. Ciò ha impensierito giustamente la cittadinanza tanto da farle temere che invece di strade ferrate veramente dette si pensi di fare dei *tramways* a vapore.

E tuttocì avverrebbe in base alla facoltà di poter rendere più breve il raggio delle curve, e maggiore l'altezza delle pendenze.

Fatta questa rassegna, mi permetto rivolgere all'onorevole ministro le seguenti interrogazioni, anche a nome degli onorevoli miei colleghi che si unirono a me su questo importante argomento.

1° Come intende il signor ministro che debba eseguirsi la legge del luglio 1888? crede egli che debbano farsi delle tramvie o delle strade ferrate?

2° Crede egli che nella facoltà concessa alla Società circa il diritto di modificare le curve e le pendenze vi sia una eccezione ovvero una regola?

3° Crede egli che sia modo di eseguire di *buona fede* una convenzione sulla quale si è stabilito il prezzo dell'opera in base di date opere come trafori, viadotti, ponti e simili, e poscia si cerchi di superare il passaggio di catene montuose a furia di curve e controcurve forzate?

Crede che tutto questo non sia dato con quelle facoltà alle Società concessionarie.

Diversamente interpretata la legge, signor ministro, dovremo credere che le ferrovie invece di rendere più facili e più brevi le comunicazioni, debbano riuscire ad un fine perfettamente opposto, ed anzichè essere collocate sopra linee dirette sieno lasciate all'arbitrio ed al talento dei concessionarii e perciò invece di arrivare ad un

punto di cammino nel più breve tempo, debbano raggiungerlo con lunghe giravolte.

Presidente. Prego l'onorevole Napodano di tener conto dell'ora a cui siamo arrivati.

Napodano. Io credo che l'onorevole ministro debba obbligare le Società al rispetto delle leggi dello Stato ed al rispetto delle convenzioni del 1888 che furono stabilite, nel modo verisimile voluto dai contraenti altrimenti, sarebbe vero quello che finora si è detto che quelle concessioni possono diventare per le Società Adriatica e Mediterranea un mezzo di immane speculazione.

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

Saracco, ministro dei lavori pubblici. Io sono dolente di non poter dare all'onorevole Napodano la risposta che egli credeva di ottenere da me.

Io non so quello che vogliono fare le Società, non lo so, non lo debbo, non lo voglio sapere. Questo solamente so che le Società debbono presentare i progetti esecutivi e che questi debbono essere approvati dal Ministero dei lavori pubblici.

Non giungo pertanto a comprendere come si possa supporre, che le Società si propongano di interpretare a loro talento un patto contrattuale, e che il Governo lasci fare a piacere degli altri.

Per me i contratti stanno per gli uni egualmente che per gli altri e non intendo diversità di trattamento.

Per la qual cosa io debbo volere, che nella costruzione delle ferrovie affidate alle Società sieno osservati, nella lettera e nello spirito, i patti del contratto, ed in questa parte cercherò di fare il mio dovere; ma nel momento presente, non mi sento in grado di risolvere alcuna questione. Dico anzi di più, che non posso e non devo farlo, finchè non mi siano noti gli intendimenti delle Società, e che io non abbia avuto l'occasione di interrogare i corpi consultivi del Governo.

Napodano. La ringrazio.

Presidente. Essendo esaurito l'ordine del giorno la seduta è sciolta.

La seduta termina alle 12. 20.

PROF. AVV. LUIGI RAVANI

Capo dell'ufficio di revisione.

Roma, 1888. — Tip. della Camera dei Deputati
(Stabilimenti del Fibreno)

