

XXXV.

TORNATA DI SABATO 15 FEBBRAIO 1890

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE BIANCHERI.

SOMMARIO. *Il presidente dà comunicazione di un telegramma, col quale il sindaco di Pavia ringrazia pel concorso votato dalla Camera pel monumento Cairoli. = Votazione a scrutinio segreto sopra tre disegni di legge per maggiori spese. = Il deputato Coccapieller interpella il ministro dei lavori pubblici sui continui disastri ferroviari, chiedendo: se intenda ripararvi avocando a sè il diritto incontestabile che ha il Governo di far funzionare nello Stato la legge a tutela della vita dei cittadini; con esaminare, su chi pesi la responsabilità in sè grave e delicata materia, e quali le cause, che determinarono tali fatti che possono qualificarsi giornalieri; col provvedere al personale subalterno aggravatissimo di servizio, male retribuito, obbligando perfino i malati a prestar servizio, ed ai freni attuali, che per continui disastri confermano la loro assoluta inutilità, ed inefficacia. = Il deputato Placido interpella il ministro dei lavori pubblici sul modo col quale funziona l'esercizio ferroviario in Italia. = Il deputato Lazzaro interpella il ministro dei lavori pubblici sul modo col quale procede il servizio ferroviario. = Il deputato Florenzano interpella l'onorevole ministro dei lavori pubblici sulle cause degli inconvenienti dei disastri che si verificano nell'esercizio delle ferrovie. = Il deputato Levi interroga il ministro dei lavori pubblici, sulle ragioni dei frequentissimi ritardi ferroviari, sulle indagini da lui ordinate in proposito, sui rimedi che presume possano venire adottati dalle Società esercenti per evitarli. = Il deputato Delvecchio interroga il ministro dei lavori pubblici sull'applicazione dei pacchi ferroviarii. = Il deputato Brunicardi interpella il ministro dei lavori pubblici sulle ragioni del ritardo nell'appaltare gli ultimi tronchi della ferrovia Firenze-Faenza. = Il deputato Sprovieri interpella il ministro dei lavori pubblici a proposito dei fondi necessari per la costruzione della strada ferrata da Lagonegro (Basilicata) a Castrovillari (Calabria Citra). = Osservazioni del deputato Morelli — Risposte agli interpellanti del ministro dei lavori pubblici. = Il deputato Mazza presenta la relazione sul disegno di legge: Conversione in legge del regio decreto riguardante la determinazione del grado alcoolico naturale dei vini. Coglie poi l'occasione per commemorare ancora una volta il collega*

Boneschi, che scrisse la relazione su questo disegno di legge. — Il presidente comunica il risultato di votazioni a scrutinio segreto per approvazione di maggiori spese. — Sono comunicate interpellanze dei deputati Campi, Morelli e Touldi.

La seduta comincia alle 2,20 pomeridiane.

D'Ayala-Valva, segretario, dà lettura del processo verbale della seduta precedente, che è approvato.

Congedi.

Presidente. Hanno chiesto un congedo per motivi di famiglia, gli onorevoli: d'Adda, di giorni 15; Vincenzo Ricci, di 5. Per motivi di salute, l'onorevole Luigi Farina, di giorni 5.

(Sono concessi).

Comunicazioni della Presidenza.

Presidente. Il sindaco di Pavia ha trasmesso il seguente telegramma:

“ Pavia altamente onorata della deliberazione della Camera dei deputati, esprime a Vostra Eccellenza, suo illustre presidente, la propria vivissima gratitudine; contenta di veder assicurata dal cospicuo concorso testè votato, la erezione di un monumento, degno della famiglia Cairoli, nella città natale.

“ Il sindaco
“ Franchi Maggi. ”

Petizioni.

Presidente. Si dia lettura del sunto delle petizioni.

D'Ayala-Valva, segretario, legge:

4593. La Ditta Miani, Silvestri e C. ed altri 68 commercianti e industriali di Milano chiedono un provvedimento perchè sia senza indugio ivi costruita la stazione di Porta Romana già da molti anni decretata.

4594. Attilio Bonfanti ed altri molti proprietari e conduttori di beni a risaia nella provincia di Mantova, chiedono l'abolizione del rimborso del dazio d'importazione sul riso.

Presidente. L'onorevole Mussi ha facoltà di parlare sul sunto delle petizioni.

Mussi. Prego la Camera di dichiarare d'urgenza la petizione numero 4593, con la quale alcuni cittadini di Milano domandano che sia affrettata la costruzione della stazione ferroviaria di Porta

Romana, la quale potrebbe agevolare lo sviluppo commerciale, in questi difficili momenti, ed assicurare il lavoro di stabilimenti che occupano un numero considerevole di operai.

(La petizione è dichiarata d'urgenza).

Dichiarazione sull'ordine del giorno.

Presidente. L'onorevole Coccapieller ha facoltà di parlare.

Coccapieller. Dichiaro che ieri in principio di seduta non potei trovarmi presente per ragioni indipendenti dalla mia volontà; ma che il mio voto pel monumento Cairoli sarebbe stato favorevolissimo.

Presidente. Si farà menzione nel processo verbale d'oggi di questa sua dichiarazione.

Votazione a scrutinio segreto sopra tre disegni di legge per maggiori spese.

Presidente. L'ordine del giorno reca: **Votazione a scrutinio segreto dei seguenti disegni di legge:**

Approvazione della maggiore spesa di lire 61,870.96 a saldo delle contabilità relative al capitolo n. 6, “ *Stati maggiori e Comitati*, ” dello stato di previsione della spesa del Ministero della guerra per l'esercizio finanziario 1887-88.

Approvazione della maggiore spesa di lire 11,985.61 a saldo delle contabilità relative al capitolo n. 19, “ *Personale tecnico e contabile dell'artiglieria e genio* ” dello stato di previsione della spesa del Ministero della guerra per l'esercizio finanziario 1887-88.

Approvazione della maggiore spesa di lire 2,597.90 a saldo delle contabilità relative al capitolo n. 21, “ *Assegni agli ufficiali in aspettativa ed in disponibilità ed agli ufficiali in posizione ausiliaria* ” dello stato di previsione della spesa del Ministero della guerra per l'esercizio finanziario 1887-88.

Si faccia la chiama.

Fortunato, segretario, fa la chiama.

Prendono parte alla votazione:

Agliardi — Albini — Alimèna — Arbib — Arnaboldi.

Baccarini — Baccelli Guido — Baglioni — Balestra — Barazzuoli — Basini — Bastogi — Ber-

tana — Bertollo — Bobbio — Bonardi — Bonasi — Bonghi — Borromeo — Boselli — Branca — Briganti-Bellini — Brin — Brunicardi — Bufar-deci.

Cadolini — Cambray-Digny — Campi — Capilongo — Cappelli — Carcano — Castoldi — Cavaliere — Cavalletto — Chiala — Chiapusso — Chiara — Chiaradia — Chigi — Chinaglia — Coccapiellier — Cocco-Ortu — Colaianni — Comin — Compagna — Coppino — Corvetto — Costa Alessandro — Crispi — Cuccia — Curioni.

Damiani — D'Ayala-Valva — De Bassecourt — De Blasio Vincenzo — De Cristofaro — Del Balzo — De Lieto — Della Rocca — Della Valle — Delvecchio — De Mari — De Pazzi — De Risseis — De Rolland — Di Blasio Scipione — Di Camporeale — Di Pisa — Di San Giuseppe — Di Sant'Onofrio.

Ellena.

Fabrizj — Fagioli — Faina — Falcone — Fani — Favale — Fazio — Ferracciù — Ferrar Ettore — Ferraris Maggiorino — Ferri — Fili-Astolfone — Filopanti — Finocchiaro-Aprile — Flaùti — Florenzano — Fornaciari — Fortis — Fortunato — Franceschini — Franzì — Frola.

Galli — Gallo — Gamba — Garelli — Garibaldi-Menotti — Gentili — Geymet — Gherardini — Giampietro — Giolitti — Giordano Ernesto — Giovanelli — Grimaldi.

Indelli — Inviti.

Lacava — Lazzaro — Levi — Lorenzini — Lucca — Luchini Odoardo — Luzi — Luzzatti.

Marcatili — Marcora — Mariotti Filippo — Marselli — Martini Ferdinando — Martini G. Battista — Marzin — Massabò — Maurognato — Mazza — Mazzoleni — Mel — Materi — Merzario — Meyer — Moccini — Morelli — Morin — Morini — Morra — Moscatelli — Mussi.

Nicolosi — Nocito.

Odescalchi.

Pais-Serra — Pandolfi — Papa — Parpaglia — Pasquali — Passerini — Pelloux — Piacentini — Pianciani — Pierotti — Placido — Plebano — Pozzolini — Pugliese Giannone.

Randaccio — Righi — Rizzo — Roncalli — Rubini — Ruspoli.

Salaris — Saporito — Seismit-Doda — Serra Vittorio — Siacci — Solimbergo — Sonnino — Sprovieri.

Tabacchi — Tajani — Tasca — Taverna — Tegas — Tenani — Testa — Teti — Tittoni —

Toaldi — Tomassi — Tommasi-Crudeli — Tondi — Torraca — Tortarolo — Trompeo.

Vaccaj — Vastarini Cresi — Vendramini — Vollaro.

Zainy — Zanolini — Zucconi.

Sono in congedo:

Adamoli — Andolfato — Angeloni — Anzani — Araldi.

Barracco — Basteris — Bertolotti — Brunialti — Bruschettoni.

Cafiero — Calciati — Calvi — Carmine — Carnazza-Amari — Casati — Cavallotti — Cefaly — Chiesa — Cipelli — Clementi — Cocozza — Coffari — Conti — Cordopatri — Cremonesi — Cucchi Luigi

Del Giudice — Di Breganze — Di Collobiano — Di Gropello — Dini.

Ercole.

Fabbricotti — Faldella.

Gallotti — Gerardi — Gianolio — Ginori — Giovannini — Giudici G. B. — Guglielmi.

Lugli.

Maranca Antinori — Marchiori — Maria — Mariotti Ruggero — Melodia — Mordini.

Novelli.

Oddone — Orsini-Baroni.

Papadopoli — Pascolato — Patamia — Peirano — Pellegri — Penserini — Peruzzi — Petriccione — Petroni Gian Domenico — Petronio — Picardi — Pullè.

Racchia — Raggio — Reale — Ricotti — Rinaldi Pietro — Rizzardi — Romanin-Jacur — Rossi — Rubichi.

Sanguinetti Cesare — Sani — Sardi — Scarselli — Senise — Silvestri — Sola — Suardo.

Toscanelli — Tubi — Turi.

Ungaro.

Vayra — Villa.

Zuccaro.

Sono ammalati:

Amadei — Armirotti.

Badini.

Costa Andrea.

Di San Donato.

Farina Nicola — Francica — Franzosini.

Gabelli — Gandolfi — Genala.

Lanzara — Luciani.

Maluta — Modestino.

Narducci.

Palitti — Paroneilli — Pignatelli — Plastino — Pompilj.

Roux — Ruggi.

Salandra — Sanguinetti Adolfo — Santi —
Sciacca della Scala — Sorrentino.

Vigna.

È in missione:

Velini.

Presidente. Lascieremo le urne aperte.

Svolgimento di interpellanze e di interrogazioni.

Presidente. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di diverse interpellanze ed interrogazioni al ministro dei lavori pubblici.

Sabato scorso, fu esaurito il gruppo delle interpellanze che si riferivano a sistemazione di fiumi.

Fra queste ce n'era una dell'onorevole Galli; ma egli non si trovava presente, quando io lo chiamai. Quindi, la interpellanza dell'onorevole Galli verrà svolta dopo tutte le altre: perchè non si può pregiudicare il dritto dei colleghi iscritti.

Galli. La ringrazio, onorevole presidente, di questa sua dichiarazione; la quale mi offre il modo di dichiarare che, se non mi trovai presente, fu per lutto di famiglia: il maggiore che possa toccare ad un figlio.

In quanto alla mia interpellanza, mi sarà caro se l'onorevole ministro troverà un'occasione qualunque per soddisfare l'aspettativa di coloro che hanno sofferto per inondazioni, facendo conoscere quando egli intenda presentare il disegno di legge da cui essi attendono la loro salvezza.

Finali, ministro dei lavori pubblici. Può darsi, anzi è probabile, che prima che venga lo svolgimento della interpellanza dell'onorevole Galli, il disegno di legge cui egli allude sia già stato presentato.

Galli. Ringrazio l'onorevole ministro.

Presidente. L'onorevole Plebano ha facoltà di parlare.

Plebano. A proposito delle interpellanze mi permetto di sottoporre all'onorevole nostro presidente una osservazione.

Le interpellanze furono molto ragionevolmente ripartite in gruppi, affinchè si possa facilmente discuterle.

Ma se tutte le interpellanze e interrogazioni che vengono oggi presentate si rimandano ai rispettivi gruppi, ne verrà che le interpellanze degli ultimi gruppi non saranno discusse mai.

Quindi a me parrebbe molto più ragionevole e giusto, che le interpellanze e interrogazioni, che si presentano da oggi in poi, siano messe in se-

guito alle altre, salvo a ripartirle in gruppi per ragione di materia.

Presidente. Non v'ha dubbio che l'inconveniente, cui l'onorevole Plebano accenna, esisterebbe.

Ora il rispetto ai diritti quesiti richiede che la proposta dell'onorevole Plebano sia dalla Camera approvata.

Plebano. Ringrazio l'onorevole presidente.

Presidente. Dunque se non ci sono osservazioni in contrario, si intenderà che le interpellanze e interrogazioni che verranno d'ora in poi presentate, formeranno nuovi gruppi dopo quelle ora iscritte nell'ordine del giorno.

Ed ora passeremo allo svolgimento delle interpellanze e interrogazioni riferentisi al servizio ferroviario.

Viene prima l'interpellanza dell'onorevole Coccapieller all'onorevole ministro dei lavori pubblici, sui continui disastri ferroviarii.

L'onorevole Coccapieller chiede se il ministro "intenda ripararvi avocando a sè il diritto incontestabile che ha il Governo di far funzionare nello Stato la legge a tutela della vita dei cittadini, con esaminare su chi pesi la responsabilità in sì grave e delicata materia, quali le cause che determinarono tali fatti, che possono qualificarsi giornalieri; col provvedere al personale subalterno aggravatissimo di servizio, male retribuito, obbligando perfino i malati a prestar servizio; ed ai freni attuali, che per i continui disastri confermano la loro assoluta inutilità ed inefficacia."

L'onorevole Coccapieller ha facoltà di parlare.

Coccapieller. Prima di svolgere la mia interpellanza desidererei rivolgere all'onorevole presidente della Camera ed all'onorevole presidente del Consiglio una preghiera che riguarda i nostri diritti di deputati.

Voci. Dica, dica.

Presidente. Ha facoltà di parlare.

Coccapieller. Giovedì passato nel recarmi alla Camera mi fu proibito di traversare dalla via dei Greci, dove abito modestamente, alla via della Frezza che è quasi dirimpetto a via dei Greci. Or bene, io domando se sia lecito con ordini municipali impedirci di adempiere il nostro mandato qui alla Camera.

Mi rincresce di non veder presente l'onorevole Imbriani!... Se vi è un caldo fautore dell'autonomia comunale sono io, ma non intendo che l'autonomia del Comune debba spingersi fino a violare i diritti accordati dallo Statuto ai rappresentanti della Nazione.

Se poi vi dev'essere un'autorità superiore allo Statuto, domando allora all'onorevole presidente della Camera ed all'onorevole presidente del Consiglio dei ministri, come dovremo regolarci noi altri deputati.

Ma, o signori, oltre i nostri diritti vi è qualche cos'altro. Io ho attraversato il Corso giovedì, perchè certamente non ostante tutti gli ordini di *S. Lorenzo* e di *Gravetta* passerò lo stesso sempre anche con le stampe; ma, buon Dio, io domando se a questi lumi di luna con la miseria estrema che pesa su Roma, si abbia anche a proibire che le carrozze ad un cavallo possano passare per il Corso; e se, dopo la lezione gravissima data da tutta la cittadinanza romana (giacchè cominciando da giovedì — e lo stesso accadrà oggi — nessuna vettura, nè a due nè a quattro cavalli, si vide nè si vedrà sul Corso) se dopo questa lezione siano permesse certe vecchie ordinanze copiate dal municipio dagli editti pontifici!

Finiamola una buona volta, ed i nostri diritti siano rispettati; me ne appello all'onorevole presidente della Camera che li deve tutelare. E poi occorre che il Governo provveda, massime dopo che il carnevale è stato abolito dal Municipio con l'*exequatur* del prefetto; carnevale che dava un utile ai negozianti di ogni specie, perchè questo stato di cose non può durare; ed oggi succederà di peggio mentre il popolo è assolutamente stanco.

Presidente. Ma, onorevole Coccapieller, venga all'interpellanza, ciò che Ella dice non vi ha a che fare.

Coccapieller. Non dubiti ci vengo subito; non ho voluto dire che poche parole per pregare i nostri ministri di fare in modo che non si eserciti sopra tutti i cittadini una pressione, che è qualcosa che urta. E siccome tutti sappiamo che il ministro dell'interno è anticlericale, e che in Campidoglio tutti cercano di mettergli i bastoni fra le ruote, ripeto nuovamente: finiamola con questo stato di cose. Ho detto un'altra volta che la prefettura del Tevere è necessaria, ed oggi la ritengo ancora più necessaria per far cessare uno stato anormale che disgusta tutta Roma e che si è reso intollerabile; perciò mi raccomando alla sagacia dell'onorevole presidente del Consiglio.

Domanderei poi all'onorevole Biancheri se non si possa attraversare il Corso per recarci qui a votare; o se si debba aspettare che ci mandino a cercare a casa con la lanterna di Diogene come tre giorni or sono si fece per completare il numero dei votanti, od a farsi accompagnare coi carabinieri, (*Si ride*) o con le guardie di sicurezza; giac-

chè le guardie municipali non conoscono i deputati di Roma.

Prego quindi l'onorevole presidente di provvedere perchè ciò non avvenga più. Ed ora vengo all'interpellanza:

Onorevoli colleghi! Se vi è una classe sventurata, che lavora quotidianamente per sedici ore consecutive, ed è costretta a torturarsi il cervello per rispondere alle molteplici esigenze del servizio ad essa affidato, è al certo la classe degl'impiegati ferroviari.

Emilio Zoia li ha giustamente delineati nell'ultimo suo studio psicologico, ed ha mostrato, con smaglianti colori, lo stato di questi infelici, la lotta terribile che debbono combattere fra la miseria, ed il dovere, i dolori che debbono soffocare innanzi alla responsabilità che la società loro impone, quasi che essi fossero responsabili di tante sciagure, e di tanti delitti.

Ed è di questi sventurati, o signori, che una legge fatale ha gittato in balla di pochi speculatori, che io voglio parlare; voglio che la mia povera parola, ispirata al sentimento del giusto e dell'onesto, trovi una eco benevola nei vostri cuori, perchè anatomizzando le cause di tante sciagure, noi possiamo giudicare nettamente i colpevoli, e separare da questi gli sventurati.

E sia questa mia parola, presso di voi, o signori, l'espressione supplichevole di migliaia di famiglie che languono nella miseria, di migliaia e migliaia d'impiegati che oggi mal pagati, aggravati di lavoro, mal diretti, peggio sorvegliati, debbono dimani, di fronte ad una catastrofe, e suicidarsi, o comparire sul banco dei rei alla Corte d'assise.

Ma possiamo noi, onorevoli colleghi, domandare a questi poveri impiegati, il perchè succedono così frequentemente tanti disastri ferroviari, quando noi stessi siamo i diretti responsabili di tanta sciagura, quando noi stessi ed il Senato abbiamo con una legge che dissi *fatale* (e che coloro che la votarono devono oggi trovarsi ben pentiti) tolta, o signori, al Governo l'ingerenza nell'amministrazione ferroviaria?

Quando noi stessi abbiamo venduto la sicurezza, la vita, gl'interessi dei cittadini, il commercio, l'industria, l'orgoglio e la difesa nazionale, l'integrità della nazione, e perfino le nostre famiglie, per pochi miliardi a banchieri italiani e stranieri e ad appaltatori, che in forza di una legge nefasta, vanno a poco a poco distruggendo tutto ciò che apporterebbe la vitalità alla nazione, che ammantano quanto vi è di più sacro: l'onestà, la moralità?

Lo possiamo noi, onorevoli colleghi, quando siamo incapaci di tutelare i diritti di tanti poveri impiegati, che con un servizio di 12 a 16 ore al giorno, sono retribuiti con uno stipendio mensile da 70 a 90 lire?

Quando non provvediamo per gli agenti ferroviari che disseminati sulla linea maremmana cadono decimati essi, le loro, donne, i loro figli dalle febbri malariche, ove altri banchieri più grossi e più barbari seminano lo squallore e la morte, costringendo le vittime del dovere a rimanere al loro posto con la testa in fiamme, divorati dalla febbre, e con le membra irrigidite?

Lo possiamo noi quando di fronte alla lamentazione universale di un popolo fremente per la indignazione nel vedere a repentaglio le vite dei suoi cari, quando di fronte al lutto generale, quando di fronte alla trepidazione comune, non abbiamo sentito quel sacro dovere che c'impone l'alta carica di deputati, e gridare *basta!!*

Ma non è, onorevoli colleghi, una requisitoria che io voglio fare: intendo constatare una sola e indiscutibile questione, cioè che si è fatto male, anzi molto male: ma discuterò sui mali per far solamente della retorica, per me è cosa inutile, però ciò che mi affligge si è la tenace persistenza che si pone in questa gravissima questione nel mostrarsi indifferenti di fronte a tanti delitti.

Or bene: in tali condizioni in cui versano gli impiegati per rispondere ai cittadini, che dimandano a buon diritto la loro sicurezza personale, è necessario che il Governo provveda senza dilazione e provveda energicamente.

Se vi è una legge che pur troppo, disgraziatamente, ha concesso ad una Società di speculatori, diritti da esercitare, e Dio solo sa con quali altre mire! vi può, e vi deve essere, viva Dio, una legge che obblighi queste Società a compiere i propri doveri.

È nulla una legge quando essa offende gl'interessi generali, quando essa apperta la distruzione al commercio, quando è contraria ai più grandi principii umani e sociali!

La legge è nulla quando di fronte ad essa si alza un grido da un capo all'altro della Penisola, grido di popolo che protesta in nome dei propri diritti, violati, manomessi, e conculcati; e sono nulle le guarentigie accordate a pochi, quando questo offendono e manomettono i diritti di 30 milioni di abitanti.

Ma oltre ciò in ogni legge il Governo ha la sua ingerenza, poichè non si può lasciare in balia di pochi una nazione intiera.

Se non è il Governo che protegge i de-

boli; se non è il Governo che pone un freno alla prepotenza dei facoltosi, a che si riduce questo regno parlamentare sorto per plebisciti e per virtù di popolo? A che si riduce la nazionale rappresentanza se essa resta indifferente di fronte all'universale indignazione?

Quattro sono i punti cardinali in cui verte questa importante questione, gravissima tanto da richiamarvi la solerte tutela della magistratura, mentre vi è un Codice penale, che provvede ai delitti, ed il Codice, o signori, non ha riserve per alcuna classe di cittadini.

Primo punto è la responsabilità governativa mentre il solo Governo è responsabile innanzi alla Nazione dell'ordine, e di quell'incontestabile diritto che ha di tutelare la vita e le proprietà di tutti i cittadini del regno; e di questo grave compito sono certo che il Governo ne assumerà, di fronte a queste Società, tutta la sua potestà, e la potestà del Governo è incrollabile sotto la tutela delle leggi, tanto da poter giungere al punto di presentare, in casi estremi, l'abrogazione della legge stessa.

Secondo punto. L'obbligo delle Società e la responsabilità dei suoi membri sì dalla parte con cui devono funzionare i servizi pubblici ferroviari, come dal lato di responsabilità nel quale possono incorrere quando succedono i disastri ferroviari.

Terzo punto. La posizione degl'impiegati dell'amministrazione ferroviaria che debbono venire considerati, e perciò egualmente retribuiti, come gli impiegati dello Stato; poichè l'ingerenza stessa del Governo nell'amministrazione ferroviaria, stabilisce un fatto che non ammette discussione, e cioè, che lo Stato ha ceduto in appalto il servizio ferroviario per un periodo di anni, ma esso conserva i propri diritti, vuole riconosciuti i diritti degli impiegati, i quali debbono inoltre avere una indennità per le ore notturne, come è stabilito per le singole amministrazioni dello Stato.

Se i banchieri speculatori rifiutassero di fare ciò, vi sono mezzi, che il Governo conosce, per provvedere, ed in tal modo togliere i poveri impiegati, questi martiri incompresi del lavoro e delle privazioni, dalle unghie rapaci di coloro che dilanano il popolo che soffre e tace.

Quarto punto. La questione tecnica.

Signori, questa in parte voi la conoscete e le proposte dei doppi binari vi furono presentate dall'onorevole ministro che siede su quel banco prima dell'attuale. Gravissima, signori, è questa questione, la quale non solo si riverte sul funzio-

namento regolare dei treni per i passeggeri; ma, signori, essa riverte sulla questione commerciale-industriale-agricola.

Ebbene, o signori, ricordatevi che grave pesa la responsabilità sugli uomini che alla pubblica amministrazione furono preposti dal 60 ad oggi. Quanti miliardi abbiano cavato dalle loro tasche i contribuenti, voi, o signori, ben lo sapete, e quanti in spese inutili, e quanti ne furono involati, lo sa povero Pantalone che paga.

Ebbene quanto linee che percorrono l'Italia nostra hanno un doppio binario?

Mettetevi una mano sul petto, e poi ditemi se non sarebbe stato molto meglio provvedere ai doppi binari, di quello che spendere, spandere alla cieca milioni e milioni in spese inutili, in spese che sono scritte sui conti al Consiglio di Stato, ma che non furono mai fatte materialmente.

Ma se, onorevoli colleghi, in un succedersi di giorni agli altri in un certo periodo di tempo, che ha accumulato disastri sopra disastri, scontri sopra scontri, deragliamenti sopra deragliamenti, feriti sopra feriti e morti sopra morti, questa infame, lugubre e scellerata storia, che direttamente riguarda quei nostri colleghi che vollero sanzionare quel maledetto carrozzone ci ha condotto al punto in cui siamo, chiaro si rileva, che la necessità di un doppio binario urge, come a noi urge il respiro, l'aria che ripercuotendosi nei polmoni ci dà la vita, la forza.

La vita di una nazione ha l'origine nei polmoni industriali, agricoli, commerciali.

Fate che questi tubi alimentatori si chiudano e la vita economica della Nazione cesserà; voi vedrete che al primo urto essa soggiacerà fra le contorsioni di una disperata agonia.

Guai a quegli uomini che le sorti della Nazione dirigono, o che preposti ad alte cariche s'addormentano sugli allori conquistati, o si cullano in una indolenza da disgradarne i buontemponi.

L'Italia, signori, cova nel seno varie classi di nemici, e dal 59 ad oggi non crediate che questi se ne stiano con le mani alla cintola.

Sopraffatti da quella fiamma irrompente di eventi che nel 59 ebbero principio, credete forse che essi si sgominassero? Niente affatto, la lega dei nemici d'Italia, per primo colpo, mascherò i suoi da conservatori e da monarchici costituzionali, e così intanto gli affigliati di Lojola entrarono a far parte di tutte le amministrazioni dello Stato, a poco a poco v'introdusse dei liberali, che non si conoscevano, ma che essi fabbricarono tali.

In Italia esiste per base una buona fede, che molte volte supera l'imbecillità, la quale non si arresta solo ad alcuni di poca voglia, ma invade grandi teste, e tanto più le invade inquantochè essi si credono ferti; ma la storia c'insegna che essi cadono storditi, annichiliti, per rimanere, dopo gli eventi, quasi inebetiti.

Ma i fatti sono successi e la loro incredulità, la loro sorpresa, quasi li conduce a dire: *non è vero*.

Ma pur troppo i fatti sono successi e la verità dice loro: non è un sogno, ma una realtà.

Piacciavi, o signori, non andare molto lungi con la mente. A che servirebbe, del resto, che io vi facessi una lunga storia di fatti che essa ha registrato, senza rammentarvi per oggi la dissoluzione dell'impero francese? Guardate ad un altro imperatore, che solca il mare con un legno a piccola velocità, dirigendosi verso l'esilio.

Povero Don Pedro! Io credo che non odiasero tanto te, quanto il tuo successore, e in un baleno, quando niuno immaginava che la polveriera repubblicana facesse saltare l'Impero, Don Pedro, l'abolitore della schiavitù, il buon uomo, saltò in aria.

Signori, i nemici lavorano, e qui principalmente è la fucina delle maschere; ma fra queste, chi vi dice che non esistano quelli a cui una maggioranza della Camera diede in mano la vita dei cittadini, il commercio, l'agricoltura, le industrie, e con queste, il giorno che scoppiasse una guerra, l'Italia avvinta dall'impotenza, e con l'Italia l'onore di 30 milioni d'italiani, e con essi la Dinastia di Savoia?

Qui, entro questa Camera, si sanzionò una legge, o signori, che da altri colleghi fu caldamente, nobilmente combattuta e stigmatizzata, ma è da tempo che questa legge è maledetta da tutti per il quadro retrospettivo che io testè ve ne ho fatto; ma se poi venisse a scoppiare una guerra, ditemi, di grazia, chi sarebbe quello statista che rimarrebbe tranquillo?

Non una linea che non abbia bisogno di riparazione, materiale insufficiente, non doppi binari, linee nuove che ogni giorno abbisogna riattare, un personale ridotto nelle più deplorevoli condizioni, e poi ditemi in quale terribile situazione si troverebbe il Governo, la nazione!

Potrebbe il ministro della guerra, quantunque occupasse con le compagnie ferroviari l'intero esercizio ferroviario, trasportare squadroni, battaglioni, reggimenti, brigate, divisioni dove l'urgenza e la strategia lo richiedessero?

Potrebbe egli inviare il materiale da guerra

da un punto all'altro, con miseri binari come si trovano oggi, sui quali passando pesi enormi diverrebbero inutilizzati?

Signori, l'Italia racconta già qualche gravissimo disastro militare, senza contarne vari di minere entità.

E quando, signori, nel mio *Ezio* parlai di ciò che aveva bisogno Roma, e tanto scrissi per il porto di mare, il canale marittimo, e l'Aniene, si era ed è perchè qui non è possibile fare una esposizione mondiale se non avremo aperto lo sbocco al mare, che ci conduca tutti i prodotti nazionali ed esteri, mentre si possono pur divertire certi giornali a mettermi in ridicolo, ma il ridicolo ricade su coloro che scrivono, e che sono venuti a moralizzare i romani per isfamarsi con il popolo che ritirano da chi li compera, e che inconsciamente i più, fatalmente gli altri conducono alla rovina il popolo. La verità è che noi abbiamo strade ferrate che valgono zero, non escluso il corrispondente materiale.

In tempo di guerra, o signori, e tanto più oggi con le armi presenti, fa d'uopo che al fulmine dei proiettili faccia seguito rapida, involvente, istantanea l'azione; ed è perciò che le strade ferrate devono esser percorse a grande velocità senza intoppi, e senza pericolo di scontri, e deragliamenti, con materiale buono ed abbondante, e questo materiale deve esistere anche per l'occasione di gettare in poche ore una linea che non esiste, ed a cui manca tutto, e principalmente i vagoni merci-bestiami.

Passiamo ai freni. Poco mi dilungherò in questa questione, perchè i disastri che si vanno succedendo, e che credo inutile enumerare, vi dimostrano che in casi estremi tutte le Compagnie ferroviarie non solo d'Italia, ma di tutto il mondo, si trovano impotenti al rimedio.

Quando fra tutti i freni messi in opera, si credette d'aver trovato l'elixir della vita (*Si ride*) nel freno automatico, si batterono le mani dai grandi ingegneri ai quali se vi presentavate vi rispondevano con alterigia e superbia:

Non ne abbiamo di bisogno; *abbiamo il freno automatico.*

Ed io rispondo che ciò che abbiamo invece, sono le continue carneficine; lo sfracellamento di macchine e vagoni, la distruzione di bestiami e merci, producendo un cumulo di ruine e distruzione; o vediamo sparire da un ponte, nell'abisso delle acque, intieri treni!

Questi i fatti che tutti i giorni vengono registrati sui giornali, e che il telegrafo ci invia da un capo all'altro del mondo.

Dunque la realtà, è che nessuna Società possiede un freno sicuro per far fronte ad un pericolo certo che si presenti per scontro o per mancanza di un ponte, o per ogni altra sorta di accidente ferroviario che qui non serve accennare, ma la di cui molteplicità è pur troppo grande.

Urge adunque provvedere, trattandosi di alta questione umanitaria, non solo, ma di urgente bisogno per impedire tutti gli inconvenienti che tali disastri arrecano all'andamento generale del servizio ferroviario, dell'industria e del commercio, ed a tal'uopo io mi permetto offrire al Governo una mia invenzione per la ferrovia con arresto istantaneo del treno. Senza scossa alcuna, con annesso distacco immediato della macchina, in casi gravissimi ed improvvisi, e gli onorevoli ministri e la Camera potranno farsene un'esatto concetto con l'assistere ad un esperimento della mia Carrozza di sicurezza, già da me presentata a Londra, a Parigi, al Concorso Ippico, a Torino e Milano, ove in quell'esposizione venne anche premiata.

Il mio vagone-modello, dimostrerà l'arresto istantaneo delle ruote, che differenzia nel meccanismo delle ruote per la carrozza, mentre in questa le assi sono stabili, e nei vagoni girano assi e ruote.

Queste due mie invenzioni sono il risultato di un lavoro indefesso, di un paziente, accurato giornaliero esperimento, e quali e quanti sacrifici d'interessi, quali sofferenze a me ed alla mia famiglia sieno costate è inutile descriverlo, e come queste non fossero bastate, vi si aggiunsero i sordidi affaristi, che in blocco volevano sborsarmi cinquemila sterline, e rubarmi per conseguenza la posizione della mia famiglia, mentre ognuno di voi, onorevoli colleghi, comprenderà quale somma possa ricavare l'inventore, il giorno in cui applicata la mia invenzione a dodici vagoni, con l'annesso distacco della macchina, avuto un esito felice, che non può mancare come quello della Carrozza, mentre si tratta di questione mondiale, e non dell'Italia sola, e non credo che il Governo in caso affermativo permettesse alle Società che ci regalano la morte, il rispondere come mi hanno risposto i signori fabbricanti di carrozze di Londra, Francia ed Italia che lascio giudicare alla Camera.

Essi risposero nelle loro lingue:

“ Signor Capitano, voi avete fatto un'invenzione tale, che per la sua semplicità ed efficacia supera ogni altra che fu tentata da molti, e con successo che non ammette discussioni; ma ciò non può piacere a noi fabbricanti di car-

rozze che ammirando questo lavoro siamo pienamente convinti, che le carrozze non si sfasceranno più, ciò che farebbe la nostra rovina, mentre noi ameremmo che le carrozze si rompessero tutti i giorni. »

A voi, o signori, i commenti su questo sentimento dei costruttori di carrozze, non esclusi i nostri d'Italia.

Ecco la ricompensa che si dà a chi ha lavorato e sofferto per diminuire le cause che producono la morte violenta, la rovina economica, la bancarotta!...

Aggiungete a questi patimenti la obbrobriosa calunnia lanciata nel '82 sui giornali pubblicati da uomini da galera, atroce calunnia che il giorno 19 corrente un indegno impiegato del Ministero dei lavori pubblici, già punito dall'onorevole ministro senatore Saracco, ebbe la spudorata sfacciataggine di ripetere in pubblica udienza della pretura di Monterotondo, e per la quale sporsi altra formale querela, o poi mi dica la Camera se oltre quello che ho sofferto, e la grave ingiustizia perpetrata a mio danno dal Ministero della guerra per opera di coloro che questa Roma avevano venduto allo straniero, io, e la mia famiglia abbiamo poco sofferto.

Però non mi ha abbandonato mai quel fiero carattere che non m'impedisce di tener alta la testa di fronte ai furfanti tutti.

Signori.

Qui non si tratta di speculare sulla mia invenzione: sulla dolorosa storia degli inventori, io non devo spendere una sola parola; ma giacché tratto di questa lugubre storia, oggi che si danno a quel banco uomini di mente e di cuore, fra le leggi che essi presentano non dimentichino di provvedere ad un Istituto, ove si accolgano, per lavorare e dar corpo alle invenzioni, coloro che, nella più squallida miseria, non per usando al vitto, ai loro cari, ma solo dediti a grandi lavori, sono impotenti di dar corpo alle febrili creazioni della loro mente studiosa.

Sì, questo Istituto deve essere l'obiettivo del Governo, in questa capitale del mondo civile, e non permettere più che onesti e bravi lavoratori, vadano mendicando in terra straniera, ove gli si rubano le invenzioni, per poi farcele pagare a caro prezzo quando riappaiono in Italia, inventate ed eseguite da italiani, ma col *patet* e *l'exequatur* straniero.

Storia infame, ma vera. Ci pensi il Governo seriamente, mentre è infame speculare sull'ingegno umano, sul genio, e sulla proprietà altrui.

Ora non mi resta che avere dal Governo una franca risposta, che corrisponda alle seguenti mie esplicite dimande.

Primo. Che gl'impiegati ferroviari vengano considerati come impiegati governativi, che sieno garantiti nei loro diritti, e perciò lavoro adeguato, umano, possibile.

Secondo. Che sieno ritenuti responsabili dei disastri coloro che aggravando un impiegato, tenendolo solo al servizio di una stazione lo mettono nell'assoluta impossibilità di adempiere con coscienza al proprio ufficio.

Che sieno tenuti responsabili morali di ogni sciagura coloro che debbono rendere conto alla Nazione di quello che fanno.

Terzo. Provveda il Governo a tutte le cause da me accennate obbligando le Società a far funzionare regolarmente il servizio, caso contrario il Governo non deve più oltre sottostare alla onnipotenza bancaria, che se un enorme errore fu commesso, ciò non vuol dire che si debba perseverarvi tanto più quando l'intera Nazione vi si ribella.

Quarto. Che l'Ispettorato al Ministero dei lavori pubblici che deve risolvere le gravissime questioni su questa importante materia sia composto di uomini competenti, e indipendenti, dico indipendenti, mentre tutti sanno quale macchina potentissima abbia condotto in porto l'oramai celebre carrozzone ferroviario.

Una di quelle macchine che non fanno fumo, ma molto arrosto, come quella che era costruita tutta d'oro, alimentata anche da aurifero carbone.

Che se il carrozzone poi non vorrà camminare come si deve, l'onorevole ministro con i suoi colleghi sanno cosa praticare. Tutti i contratti si possono rendere nulli!...

Ed ora mi permetta la Camera ed il Governo che con pochissime parole io esponga l'offerta fatta da me all'onorevole ministro dei lavori pubblici per riparare ai gravissimi disastri ferroviari.

Trattasi di applicare ai vagoni il mio freno non solo ma anche il mezzo per distacco immediato della macchina, in casi estremi.

L'onorevole ministro a cui ho presentato il *Wagons modello*, e la bilancia per l'attacco e distacco immediato della macchina, mi ha risposto che l'avrebbe sottoposto alle Direzioni delle Società, e se occorreva al Consiglio superiore del Ministero dei lavori pubblici.

Io mi spiegherò molto chiaro coll'onorevole ministro, e col Governo, e sono certo che trattan-

dosi di una così grave questione umanitaria, la Camera stessa approverà la mia proposta.

Si tratta di applicare a dodici vagoni il mio freno, con l'annesso attacco della macchina. Ebbene non si tratta di una forte sposa, quindi è il Governo che deve farne l'applicazione direttamente, tanto più, che si tratta di fornire di freni, tutti i vagoni, mentre la maggior parte dei treni non l'hanno, di guisa che io crederei molto giusto, e con me ne converrà la Camera, che dovendo creare anche del materiale che manca, si dovrebbe fare un esperimento, fra i due freni, e non attenersi al solo freno *automatico*, col quale, i fatti l'hanno dimostrato, gl'infortuni accadono egualmente.

Credo quindi di fare all'onorevole ministro e al Governo una proposta molto logica che spero sarà accolta dal Governo. (*Bene!*)

Presidente. Onorevole ministro dei lavori pubblici, desidera parlare ora?

Finali, ministro dei lavori pubblici. Mi sembra che per lo meno le due interpellanze dell'onorevole Placido e dell'onorevole Lazzaro potrebbero essere svolte prima che io risponda, essendo di carattere generale...

Presidente. Allora anche quella dell'onorevole Florenzano!

Finali, ministro dei lavori pubblici. Appunto; risponderò a tutte in una sola volta.

Presidente. L'onorevole Placido ha presentata dunque la seguente interpellanza:

“ Il sottoscritto intende interpellare il ministro dei lavori pubblici sul modo col quale funziona l'esercizio ferroviario in Italia. ”

L'onorevole Placido ha facoltà di parlare per svolgere la sua interpellanza.

Placido. Onorevoli colleghi, sono stato lungamente in forse se presentare la mia interpellanza. Da un lato carità di patria m'invitava a serbare il silenzio per non mettere a nudo le grandi piaghe, che si nascondono in questo importante ramo di pubblici servizi; dall'altro lato la voce del dovere, ed il grido di protesta che sorge minaccioso dall'un capo all'altro d'Italia mi imponevano l'obbligo di farmi eco in quest'Aula della universale indignazione. Mi decisi a parlare. Ritenni che gli orrori perpetrati giornalmente a danno degli interessi, della sicurezza, della vita dei cittadini non si distruggono con pietoso silenzio, nè il Parlamento esiste per coprire strappi continui alla legge ed alla morale. E poi quando i reclami della pubblica stampa, le buone disposizioni dei ministri, le voci di protesta sollevate a

più riprese in questo Parlamento, le assicurazioni ufficiali s'infrangono di fronte alla fitta rete degli interessi bancarii, è giusto che siano stigmatizzati una buona volta gli arbitrii, i soprusi, i disordini creati da una fatale condizione di cose. Ecco le ragioni della mia interpellanza.

Onorevoli colleghi, chi è che ignora in Italia in qual modo funzioni l'esercizio ferroviario? Ho io il dovere di esporre per lungo e per largo tutto il doloroso elenco dei gravi, dei terribili inconvenienti che sono alla portata di tutti?

Insieme mostruoso di malafede e d'imprevidenza, fonte inesauribile di scandali e di prepotenze; ecco delineato l'attuale esercizio ferroviario!

È vero, sì o no, che non sia possibile fare a fidanza sull'esattezza degli orari, che i ritardi siano incessanti, continui, abituali?

Lo dicano gli stessi ministri, che soventi volte sono stati spettatori e vittime di questi disordini!

Perfino un Augusto Personaggio, quando nei palpiti di ansia angosciosa accorreva sollecito al letto del morente amatissimo fratello per raccogliergli lo estremo amplesso, fu sottoposto all'inqualificabile tortura di un ritardo per 57 minuti alla stazione di Genova, per 27 minuti alla stazione di Torino!

Chi può fare a fidanza, che partirà alla tale ora da un dato luogo, o che alla tal'altra giungerà ad un punto designato? Oggimai siamo ridotti a tale, che i ritardi ferroviarii più non si contano!

E dire che la consegna del biglietto ferroviario costituisce un contratto in buona fede interceduto fra colui che lo rilascia, e l'individuo che ne paga il prezzo! E dire che la celerità, la esattezza delle comunicazioni costituisce tanta parte del commercio, dell'industria, e di tutta la economia nazionale.

Vado più oltre. È vero sì o no, che buona parte del materiale, massime nelle provincie meridionali sia scadente, avariato, e soventi volte torni di fastidio intollerabile ai viaggiatori? Anche nelle vetture di prima classe penetra non di rado l'acqua ed il vento! E questo si verifica anche sopra altre reti ferroviarie, a giudicare dalle lamentele espresse in quest'Aula, anche da colleghi del settentrione d'Italia.

Ed è forse finita la dolorosa iliade di tutti gli inconvenienti del servizio ferroviario? È vero sì o no, che d'ordinario la vita de' cittadini sia posta a cimento? Oggi prima di accingersi alla partenza per un determinato luogo, è mestieri che il cittadino detti le sue disposizioni testamentarie, e si

affretti a baciare i suoi figli, perchè è incerto che ritorni, tanto sono abituali, ordinarii gli scontri, gli accidenti, i disastri ferroviarii! È esagerazione la mia, onorevoli colleghi?

Crispi, presidente del Consiglio. Altro!

Placido. È esagerazione, onorevole presidente del Consiglio? È invece una storia, e nessuna storia, per quanto dolorosa, può esser cancellata! Nel giro di pochi mesi a Cesena, Livorno, Pontassieve, Santa-Teresa a Riva, Ariano, Voltri, Bologna, Rapallo, Milano, Forlimpopoli, Marino, e pochi giorni or sono nella stessa stazione di Termini, qui a Roma, sono avvenuti scontri, accidenti, disastri ferroviarii e non sempre innocui! A Santa-Teresa a Riva, il giorno seguente all'arrivo dell'onorevole Finali, vi fu uno scontro fatale che produsse il ferimento di quindici individui.

A Voltri il frenatore fu schiacciato, dodici furono i feriti. A Rapallo venne gravemente offeso il capo conduttore, ed uccisa una guardia di pubblica sicurezza. Ad Ariano più grave il disastro più terribili le conseguenze. Nel buio della notte il treno di Napoli e quello di Ariano si scontrarono sullo stesso binario; molti animali bovini restarono maciullati; trenta furono gli individui feriti, e due i morti. Se le prime otto vetture, che contenevano quegli animali, e che vennero schiacciate, non avessero formato un certo ostacolo, una specie di riparo, oh! quanto e quanto più numerose sarebbero state le vittime, in mezzo alle scene di terrore prodotte dall'urto fatale! Parecchi colleghi mi ricordano il disastro terribile di Grassano; chi ha potuto dimenticarlo? ma ho voluto fermarmi ai più recenti, ricordando solo quelli che sono avvenuti nel giro di tre o quattro mesi.

Ma si potrebbe senza un fremito di raccapriccio leggere nelle pagine di questa storia ferale? Chi potrebbe numerare o le false manovre, o l'errore degli scambi, o i ritardi degli avvisi telegrafici? Siamo ben fortunati relativamente, se in mezzo a tanto disordine non abbiamo a rimpiangere maggiori tormenti, e più numerosi tormentati!

Certo è però, che tutto questo rivela sempre la continuazione di un sistema, e l'avvicinarsi uniforme di cause ed effetti.

Innanzi alla triste realtà de' fatti è lecito domandare quale possa essere la spiegazione del doloroso fenomeno.

A me pare, o signori, che a tre possano ridursi le principali ragioni di questo scandaloso disordine, di questo deplorabile stato di cose. Parlerò della prima ragione: pessima distribuzione del lavoro.

Mi sia cortese la Camera della sua benevola attenzione, se dovrò scendere a fatti determinati.

Vi è eccessivo carico delle locomotive a fine di risparmiare treni sussidiari; vi è deficienza di personale di fatica nelle stazioni, e quindi perdita di tempo nel carico e scarico delle merci; donde la inesattezza di orari, la causa de' frequenti ritardi.

Agli impiegati provetti, per ragione di economia, si sostituiscono commessi avventizi, o stabili, od anche di carriera, con appena 1.50 1.60, al più 2 lire al giorno.

Ai vecchi capi di stazione nelle ore notturne si sostituiscono impiegati novellini, che pure forniti di buona volontà, pure intelligenti, attivi, nulla conoscono del servizio importante e pericoloso.

A sostituire capi di stazione ammalati si mandano commessi, e non già capi di stazione, che siano addetti al rimpiazzo.

In località importantissime sono collocati, come capi stazione, individui giovani, appena col soldo di 100 lire lorde al mese, le quali corrispondono nette ad 82 lire.

L'onorevole Finali, quando in occasione del disastro di Ariano pensò recarsi colà per provvedere d'urgenza, constatò che nella stazione di Foggia, centro importantissimo di comunicazioni ferroviarie, faceva da capo stazione un giovine, appena in servizio da un anno!

Per non pagare diarie agli impiegati di rimpiazzo si negano congedi, e non si sostituiscono gli impiegati infermi; in tal guisa il personale, che resta, deve compiere le sue, e le altrui funzioni!

Al personale viaggiante non si permette nemmeno il riposo; appena arrivano gli impiegati debbono immediatamente ripartire.

Per essi il lavoro abituale è perfino di 18, di 20, di 24 ore, dovendo così lottare tra la veglia ed il sonno, tra la stanchezza e la necessità del servizio!

Anche il personale di stazione è sovraccaricato di lavoro e di responsabilità.

Un commesso avventizio, od assistente deve ad un tempo curare la gestione delle stazioni, e dei biglietti, la telegrafia, l'accettazione di merci e bagagli, l'intero movimento!

Questo succedeva nella stazione di Ariano quando ebbe luogo lo scontro che produsse morti e feriti.

Sono uomini, sono bestie tutti quegli infelici che hanno la sventura di trascinar la loro vita nel servizio ferroviario? È ad essi che può rivolgersi la legge per punirli, o la società per condannarli,

o non sono i veri, i sicuri responsabili gli autori di questo inconcepibile, di questo brutale trattamento? Lo dica ogni uomo di cuore.

Segue una seconda ragione che neanche vuole essere trascurata: *la nessuna cura del materiale.*

Un tempo le locomotive dopo un turno di servizio, cioè dopo 8 giorni, venivano diligentemente lavate; invece ora per due o tre turni di seguito si slanciano al movimento, e quando ha luogo il lavaggio, il macchinista non ha nemmeno il tempo di compierlo a dovere. Nessuna cura, nessuna preoccupazione per i passaggi che fanno i macchinisti da una locomotiva all'altra. Prima delle Convenzioni ferroviarie, quando una macchina si consegnava, veniva redatto apposito verbale, che era sottoscritto egualmente dal nuovo, e dall'antico macchinista.

Nè bastava; si faceva l'ispezione della macchina, e di qualsiasi avaria, difetto, od irregolarità si teneva parola nello stesso processo verbale. Così tutto era noto, lo stato della locomotiva, il macchinista, l'attuazione del servizio, la responsabilità in qualunque evenienza.

Oggi per contrario nessuno ha l'obbligo di rilevare ciò ch'esista di danno; i macchinisti nello stesso giorno s'incrociano, si succedono nel servizio, nessuno assume responsabilità, nessuno rileva guasti o difetti. C'è da felicitarsi di sì opportune e sapienti innovazioni!

Un tempo v'erano i capi-depositi in certe stazioni, cioè a dire, coloro che dovevano guardare il servizio delle locomotive e dovevano quindi distribuirle secondo il bisogno, e la loro portata; oggi, per una malintesa economia, alcuni capi-depositi sono stati aboliti. Chi li ha rimpiazzati? Un capo stazione, ignaro di meccanica, di meccanismi, di conoscenze tecniche, assorto per soprassello da mille altre cure dell'importante servizio affidatogli!

Altra causa del deperimento continuo del materiale è la mancanza dei pezzi di ricambio.

Non rare volte la locomotiva resta per lungo tempo fuori servizio in attesa di un pezzo qualunque, non esistente in magazzino; e poscia la si rimette al movimento, guasta, avariata, se il bisogno lo richiegga. È prudente, è opportuno tutto questo?

Ciò che avviene delle locomotive, ditelo, o signori, dei carri per le merci, ditelo per le vetture, per i bagagli, per tutto ciò che costituisce l'andamento materiale del servizio ferroviario.

Ralleghiamoci della discreta condotta delle Società assuntrici!

Terza ragione, o signori, di tutto questo deplora-

revole stato di cose, è il pessimo trattamento del personale ferroviario.

Vi sarebbe sull'ingrattissimo tema a scrivere un volume, o a parlare per settimane. Ma che! Tutto ciò che si è detto in questa Camera le tante volte, tutto ciò che è stato scritto nei periodici di tutta Italia è un nonnulla; ogni giorno s'accrescono, si centuplicano le angarie, i soprusi, gli arbitrii a danno di tanti infelici, rei soltanto di stentare la vita per un tozzo di pane!

Non voglio però discorrere a lungo, il collega Florenzano mi ha manifestato il desiderio di voler trattare specialmente questo lato della questione ferroviaria, ed ho assentito.

Mi si consenta quindi sfiorarla soltanto. Certo nel personale ferroviario non si sono sradicati quegli abusi, ed arbitrii che soventi fiate abbiamo segnalato in quest'Aula; nè è stato presentato al controllo del Governo quel tale regolamento disciplinare od amministrativo che siasi, che pure era prescritto dalla legge delle Convenzioni, col famoso articolo 103; nè furono adempite le promesse fatte dalle Società assuntrici, confermate dalle discussioni parlamentari, e sanzionate dal ministro, ma invece la condizione è resa più grave, più insostenibile.

Il turno di servizio del gennaio di quest'anno è anche più esorbitante. Una sordida smania di economie ha fatto resecare delle ore dal servizio sulle indennità di diaria e di pernottazione al personale ferroviario. Se questo si metterà in dubbio, lo dimostrerò coi fatti. Si licenziano, si mettono a ritiro, senza ragione, gl'impiegati ferroviari; si puniscono con multe, per mancanze immaginarie, per la sola ragione di non dare il diritto alla promozione; si negano ad essi perfino i congedi per malattia! Si puniscono se reclamano, se non conoscono superiori che non han visto mai; si taglieggiano, se cadono infermi, se vengono posti in quiescenza.

Signori, è una serie di torture morali, alle quali sono soggetti quei miseri, che pure hanno nelle loro mani la vita e la sicurezza dei cittadini.

E quando si pensa, o signori, che questa vita dei cittadini può esser messa a repentaglio da un agente ferroviario, il quale stanco dal lavoro, avvilito, sbiacciato da' cattivi trattamenti può dimenticare di segnalare per telegrafo, come avvenne ad Ariano, la partenza di un treno; quando si pensa che ad un misero deviatore, stanco dal sonno, oppresso dalla fatica di giornate intere, si affida l'esistenza di migliaia e migliaia di cittadini, o che costui può, volgendo in senso opposto uno scambio, produrre una immensa, indescrivi-

bile catastrofe; l'animo resta agghiacciato di terrore, e sorge spontaneo, in ogni onesta coscienza, un fremito di indignazione.

Che deve fare il Governo? Come crede regolarsi, in condizioni simiglianti, l'onorevole ministro dei lavori pubblici, uomo di mente e di cuore, che pure conosce ed ha toccato con mano i vizi organici di questo sistema? Vorrà il ministro, vorrà il Governo intervenire energicamente perchè la sicurezza dei cittadini sia tutelata; oppure crederà starsene colle braccia al sen conserte, a guardare di lontano, trattandosi di esercizio privato? Su questo io mi attendo una risposta recisa, categorica dall'onorevole ministro.

Qui non si tratta soltanto di regolare una parte contrattuale delle Convenzioni; non è il caso soltanto di richiamare al compimento del proprio dovere uno de' paciscenti; sono invece in giuoco la suprema tutela dell'ordine pubblico, la garanzia della vita e degl'interessi dei cittadini.

Aspetterò con animo tranquillo la risposta.

Presidente. Viene ora l'interpellanza dell'onorevole Lazzaro, della quale do lettura:

“ Il sottoscritto intende interpellare il ministro dei lavori pubblici sul modo come procede il servizio ferroviario. ”

L'onorevole Lazzaro ha facoltà di parlare.

Lazzaro. Non è la prima volta che la questione si presenta alla Camera; già furono svolte varie interpellanze dopo che fu approvata la legge delle Convenzioni ferroviarie. Era allora ministro l'onorevole Genala; e tutti gl'interpellanti si occuparono delle norme di servizio, di cui è conno nell'articolo 103 delle Convenzioni, persuasi che, appunto in base a quell'articolo, le norme di servizio di cui è prescritta la presentazione al Governo, non potessero essere eseguite senza l'approvazione del Governo medesimo; e che perciò fosse stato violato il suddetto articolo dal fatto che le norme di servizio in parola erano state poste in vigore senza che fossero approvate.

L'onorevole Genala non fu di questo avviso; invece il ministro attuale credette di uniformarsi al modo di vedere degli interpellanti, e di opinare con essi che l'obbligo della presentazione delle norme di servizio, implicasse il diritto nel Governo di dare ad esse la sua approvazione.

Io dunque domando all'onorevole ministro: queste norme di servizio sono o non sono state presentate? Ha dato o no ad esse la sua approvazione il Governo? Crede il Governo che sia in sua facoltà di vedere se il personale adibito dalle Società sia sufficiente al servizio?

È bene che l'onorevole ministro ci dica chiaro

se egli creda di avere questa facoltà. Dappoichè, senza ripetere quello che altri hanno detto, è un fatto ormai riconosciuto che parecchi dei disastri che si doverono e si debbono deplorare, provengono in grandissima parte dall'insufficienza del personale.

Un frenatore (citerò questo fatto) un giorno diceva a me, che mi trovavo in viaggio, che egli da quarantotto ore non poteva riposare, che era costretto a dormire in uno di quei casotti che stanno sopra i vagoni, e che gli era impossibile tirare avanti.

Ho visto pure un macchinista che cadeva dal sonno nel momento che doveva salire al suo posto e guidare la macchina. Questi sono fatti.

Disastri ne avvengono, lo so, su tutte le linee sventure avvengono dovunque, in Europa come in America, dappertutto. Ma in Italia i disastri si succedono con soverchia frequenza. Ma quando avvengono disastri, come quello di Aviano, la Camera ha non solo il diritto, ma il dovere di domandare al Governo che esso studi seriamente la questione, se cioè il personale ferroviario sia sufficiente a garantire il pubblico servizio, la sicurezza dei viaggiatori.

Altra domanda: ero l'onorevole ministro dei lavori pubblici che il Governo, in base alla legge delle Convenzioni, abbia il diritto di provvedere a che cessi la disuguaglianza nel trattamento del personale fra i due compartimenti delle ferrovie Mediterranee e che genera molto malcontento in tutto il personale del secondo compartimento della linea Mediterranea, da Roma a Reggio di Calabria?

Disuguaglianza, lo dico pensatamente. E perchè le parole sono parole e i fatti sono fatti, mi permetterò di citare due cifre alla Camera. Il capo stazione di Torino ha uno stipendio annuo di 4500 lire e quelli di Roma e di Napoli hanno uno stipendio di sole 2700 lire. Quali sono i capi stazione del primo dipartimento che ricevono 2700 lire? Il capo stazione di Cuneo e d'Ivrea, stazioni di una certa importanza sì, ma molto minore di quella di Roma e Napoli, Caserta o altre stazioni che hanno un grandissimo movimento commerciale. Ora, onorevole ministro, io posso assicurarla che questa disuguaglianza genera un gran malcontento nel personale. E, badi, quando un impiegato del secondo compartimento, per motivi di servizio, è tramutato al primo, rimane con lo stipendio che aveva quando era nel secondo. Ora, una delle due. O lo stipendio è annesso alla località, e allora, quando un impiegato del secondo compartimento va al primo, deve essere retri-

luito come l'impiegato del primo. O lo stipendio non è annesso alla località, ma è graduale, e allora perchè i capi stazione principali di Napoli e di Roma devono essere pagati meno di quelli di Milano e di Torino?

Io dunque richiamo la vostra attenzione, onorevole ministro, su questo punto, perchè credo che le Convenzioni facciano obbligo alle Società di trattare tutto il personale alla stessa maniera, e che pel personale si debba fare quello che si è fatto per le tariffe. La Camera ricorderà tutte le questioni che si sono svolte qui dentro quando abbiamo discusse le tariffe. Si è voluto unificarle; e come si è fatto?

Si sono ribassate alcune tariffe che esistevano nelle linee dell'Alta Italia, e si sono alzate alcune tariffe esistenti nelle provincie meridionali; e poi si è presa una media, introducendo così l'eguaglianza nella materia delle tariffe.

Ora perchè volete voi mantenere la disuguaglianza nel trattamento del personale?

Io dunque prego l'onorevole ministro di dirmi se, in base alle Convenzioni, il Governo abbia facoltà e se voglia intervenire nella questione del personale.

Ultimamente è stato emanato un ordine di servizio, (e gli ordini di servizio si succedono giornalmente, tanto è vero che il servizio ferroviario è diventato un servizio quasi burocratico) che riguarda gli alloggi, e che pare fatto apposta per mettere il malumore ed il malcontento fra gli impiegati. Lo conosce il ministro? Sono sicuro che egli mi risponderà di non essere stato favorevole alle Convenzioni, nè alcuno dei ministri che siedono ora sul banco del Governo fu favorevole a quella legge;...

Una voce. Lacava.

Lazzaro... ma perciò appunto mi aspetto da lui una risposta passionata e libera. Quindi mi limito a quest'ultima domanda che riassume le precedenti: quali siano esattamente i rapporti giuridici che oggigiorno esistono fra il Governo e le Società ferroviarie? Desideriamo di saperne qualcosa al riguardo. Crede o no il Governo di avere facoltà serie che lo mettano in grado di tutelare esso l'incolumità dei viaggiatori? Crede o non crede di essere autorizzato dalla legge a provvedere che le Convenzioni siano eseguite, non secondo quello che pare e piace ai concessionari, ma secondo le deliberazioni della Camera la quale le ha approvate?

Mi auguro che la risposta dell'onorevole ministro dei lavori pubblici sia soddisfacente e che

io non abbia ragione di insistere nuovamente nelle mie osservazioni.

Presidente. Viene ora l'interpellanza dell'onorevole Florenzano in vece dell'onorevole Levi.

È così concepita:

“ Il sottoscritto chiede d'interpellare il ministro dei lavori pubblici sulle cause degli inconvenienti e dei disastri che si verificano nell'esercizio delle ferrovie. ”

L'onorevole Florenzano ha facoltà di svolgere la sua interpellanza.

Florenzano. Onorevoli colleghi; le Convenzioni ferroviarie del 1885, vivamente combattute da una forte opposizione in Parlamento, hanno avuto il giudizio e la condanna dalla esperienza.

Stretto dovere è il nostro di portare alla Camera i giusti lamenti del paese, e speriamo che le odierne nostre interpellanze al ministro dei lavori pubblici sul modo come in Italia si compie l'esercizio ferroviario, non rimangano senza ascolto, e senza utili risultati.

Molti credono che con le convenzioni, il Governo abbia fatto atto di completa dedizione nelle mani delle Società ferroviarie e che al Governo non resti arma nessuna per potersi difendere dal cattivo esercizio. È un errore questo del quale la rappresentanza nazionale ha bene il diritto di disingannare il paese. Il Governo ha le armi, ha i mezzi, per poter richiamare le Società all'adempimento del loro dovere; non è che questione di usare queste armi, di applicare questi mezzi. Certamente, lo scopo che si prefissero le Convenzioni non fu solamente finanziario; ma esse mirarono altresì a rialzare, a migliorare il servizio ferroviario. Or bene, l'articolo 17 del capitolato della Mediterranea dico che “ il concessionario sarà tenuto a fare l'esercizio, nel modo più soddisfacente, curando tutti i suoi particolari, e introducendo quelle innovazioni e quei miglioramenti che saranno richiesti dalle speciali condizioni del paese o consigliati dall'esperienza sulle strade ferrate tanto nazionali quanto estere. ”

Gli articoli 18 e 19 parlano degli altri obblighi del concessionario circa il materiale “ che dovrà essere sempre per quantità e qualità proporzionato ai bisogni del traffico. ” Giova invece ricordare quanto sieno stati insistenti i reclami dei commercianti di Lombardia e della Liguria, ed i lamenti di tutta Italia per l'insufficienza del materiale, con aperta violazione degli articoli 18 e 19 di questo capitolato.

L'articolo 24 parla degli orari, e dice che gli “ orari dei treni viaggiatori e misti e la clas-

sificazione dei treni, saranno determinati dal Ministero dei lavori pubblici, sentite le proposte e le osservazioni del concessionario. „

Io non dubito che gli orari vengano approvati dall'Ispettorato delle ferrovie. Affermo però che non vengono *determinati sentito il concessionario* secondo i bisogni del pubblico, ma riescono invece a tutto vantaggio delle Società esercenti, cioè nell'interesse economico delle medesime, e perdono di vista la maggiore utilità del pubblico.

Le popolazioni italiane desiderarono le ferrovie, oggetto di tanti sacrifici, per partecipare a questa vita continua della civiltà, che è movimento rapido degli uomini e dei commerci.

Quando il materiale è scarso, quando gli orari sono sconnessi, le ferrovie non producono i desiderati benefici. I reclami contro gli orari sono frequenti, furono portati più volte anche in questa Assemblea. Ricordo che l'onorevole nostro collega Sciarra nel giugno scorso venne a reclamare contro l'orario strano della linea Roma-Sulmona.

Sulla linea Sulmona-Castellammare, come sull'altra Macerata-Albacina-Civitanova, gli orari sono spezzati, laonde i viaggiatori sono costretti a percorrere le linee più lunghe, e questo è interesse delle Società per far pagare ai viaggiatori più lungo percorso, ma il pubblico non può profittare di quei tronchi essendovi lunghe soste per arrivare ad uno di quei punti.

Voce. E la Roma-Benevento?

Florenzano. La Roma-Benevento, mi suggerisce un vicino collega, presenta gli stessi inconvenienti; ed io citerò anche una linea secondaria, la Sicignano-Casalbuono, nella quale il primo treno sapeva che ora arriva alla sua destinazione? Non alle 8 od alle 10 del mattino, ma alle 2 pomeridiane: e da Sicignano il treno non parte che alle 10 antimeridiane arrivando a Sala Consilina, cioè al capoluogo del circondario, mezz'ora dopo mezzogiorno, quando è già finito quel po' di movimento degli affari e dei commerci.

Se quelle popolazioni hanno sospirato una ferrovia, fu per acquistare un mezzo sollecito di comunicazione coi centri locali e con le grandi arterie ferroviarie. Ma quando questo scopo vien meno, non è una irrisione l'arrivo del treno ed il fischio della vaporiera?

Il movimento delle popolazioni rurali, il traffico delle merci richiedono orari mattutini, e le ferrovie aumenterebbero così anche il loro prodotto.

Io quindi per questa parte faccio voti perchè tutti gli orari delle varie linee siano compilati

con criteri di utilità per le popolazioni locali, sieno orari unisoni ed armonici, e possibilmente non tengano conto della divisione delle due reti. Chi fa un viaggio lungo deve trovare un orario comodo e le linee secondarie sempre coordinate alle linee maggiori e in coincidenza con treni accelerati e diretti.

Ma passiamo innanzi. In questo capitolato dove c'è abbastanza per l'azione del Governo, se spiegata energicamente, si parla degli ispettori governativi all'articolo 94.

“ Gli ispettori governativi delle strade ferrate eserciteranno larga e continua vigilanza affinché il concessionario osservi pienamente e continuamente le disposizioni di cui al precedente articolo, ed adempia a tutti gli obblighi contenuti nel contratto e nel presente capitolato. „

Io non voglio portare in questo dibattimento acri censure; debbo però constatare il fatto, che ad onta dei viaggi che questi ispettori fanno sulle linee, è sotto i loro occhi che avvengono tutti gli inconvenienti, senza che le Amministrazioni provveggano.

Riferiscono essi sì o no alle rispettive direzioni il generale malcontento del personale, i ritardi dei treni, la scarsezza del materiale e tutti i reclami dei viaggiatori?

O essi non veggono, o le Amministrazioni non vogliono provvedere; dal dilemma non si esce.

Ma vi ha di più. Io mi sono incontrato talvolta in qualche ispettore che ha dovuto riconoscere, per primo, la poca sollecitudine del Governo e l'arbitrio nelle Società. Gli ispettori sentono insufficienti di fronte al disordine ed ai mali di tutto l'organismo ferroviario.

Nell'articolo 95 si parla di inchieste: “ il Governo potrà in pari tempo far procedere all'inchiesta sull'andamento dei servizi, sull'osservanza delle disposizioni delle leggi, dei regolamenti, del contratto e del presente capitolato. „

Io certamente non sono venuto a consultare gli uffici dell'Ispettorato nel Ministero presieduto dall'onorevole Finali, ed ignoro se vi furono inchieste e quali.

Una cosa io so, e vorrei mi fosse smentita, che se inchieste vi furono, esse restarono prive di risultati, e spesso anche di pubblicità.

Io credo che le inchieste si fanno perchè, accertati i mali, si applichino i rimedii. Quali sono i provvedimenti, domanderò all'onorevole ministro, che sono stati presi in seguito a questi mali accertati dalle inchieste?

La verità è, che la stessa condizione di cose perdura da anni.

Ma non basta. V'è un ultimo e famoso articolo in questo capitolato, ed è l'articolo 103, il quale parla dell'elenco del personale:

“ Il Governo consegnerà l'elenco del personale in attività di servizio presso le cessanti Amministrazioni ferroviarie il giorno del cominciamento del contratto, colla indicazione del grado, dell'anzianità e degli stipendi.

“ Il concessionario accetterà in servizio gli impiegati componenti detto personale, che verranno dalla Commissione di ripartizione di cui all'articolo 8 del contratto assegnati alla sua rete, e ne regolerà la qualifica e lo stipendio in base alle classificazioni d'organico, che saranno da esso stabilite, avuto riguardo alla natura ed importanza delle funzioni esercitate, ed a parità di merito all'anzianità che hanno nell'ultimo loro grado. ”

Per quanto è a mia notizia, questa classifica non fu fatta mai, e lo desumo dalle discussioni che ebbero luogo in questa Camera, quando l'egregio nostro collega Maffi interpellò l'onorevole ministro dei lavori pubblici sul personale ferroviario, e si dolse appunto della mancanza di questa classificazione organica. Ho qui la risposta dell'onorevole Saracco, il quale accettava che questa classificazione mancava, e prometteva che sarebbe venuta.

Ma l'articolo 103 prosegue:

“ Se i nuovi ordinamenti portassero per alcuno degli impiegati una riduzione di stipendio, sarà conservata agli impiegati medesimi, oltre il nuovo stipendio, la differenza a titolo di assegno personale, che rimarrà sottoposto alla ritenuta per la Cassa pensioni.

“ Il primo ruolo organico applicato al personale esistente, dovrà prima della sua attuazione esser comunicato al Governo, il quale dovrà accertare se il ruolo medesimo è compilato in conformità alle prescrizioni del presente capitolato. ”

Ora io domando: questo ruolo organico è stato fatto? No, a meno che per ruolo organico non si voglia intendere qualche elenco circondato di mistero che l'Amministrazione manda a ciascuno degli uffici dei due compartimenti della rete Mediterranea. Sono elenchi misteriosi, nei quali non guarda il pubblico nè il Governo. Il ruolo organico poi, che è la base di questo articolo, non esiste.

Ma vi è di più. L'articolo 103 dice in ultimo:

“ Il concessionario, con un regolamento che sarà prima dell'attuazione comunicato al Governo, il quale dovrà constatare se in esso sieno rispettati i patti del presente capitolato, determinerà

le norme per l'avanzamento, le sospensioni e le dispense dal servizio degli impiegati. ”

Ora è questo il famoso e complesso articolo 103 che avrebbe dovuto avere la sua esecuzione per guarentigia di tutto il numeroso personale ferroviario, che nella rete Mediterranea è di circa 40,000 persone, e nella rete Adriatica di circa 30,000. Si tratta di 70,000 cittadini in balia di due Società concessionarie; e che hanno diritto a sapere quale è il posto spettante a ciascuno nella graduatoria del personale.

Invece, di tutto questo non si è fatto niente. Di regolamenti non si parla, a meno che non si creda che regolamento sia un certo ordine di servizio che ho qui sott'occhio, ordine di servizio che porta la data 17 novembre 1886.

Quando, a suo tempo, fu interpellato su questo documento l'onorevole Genala, sapete che cosa rispose? Rispose che non ne sapeva niente, e che egli lo riprovava.

Quando l'onorevole Maffi interpellò l'onorevole Saracco su questo ordine di servizio, sapete che cosa rispose l'onorevole Saracco? Disse che il Governo non ha mai approvato quel regolamento, e che le tre Amministrazioni ferroviarie compilarono ed attuarono alcune norme provvisorie, ed intanto questo provvisorio dura ancora dopo 4 anni!

Ma qui, o signori, giova considerare che a questo anche provvisorio regolamento manca assolutamente il visto del Governo. Dunque questo non è un documento legale come è prescritto dall'articolo 103, ma fatto dalla Società nel suo interesse e dal Governo tollerato.

Il regolamento prescritto dall'articolo 103 doveva graduare gli avanzamenti degli impiegati, ma questo provvisorio invece non è che un piccolo codice penale, e per giunta abbastanza severo!

Si parla in esso di pene, di multe, di sospensioni, di degradazioni. E quando si parla di promozioni, non è già coi criteri dell'esame, del concorso, con quei criteri che regolano tutte quante le aziende dello Stato. Niente del tutto; qui l'impiegato deve raccomandarsi alla morte, alle dimissioni, alle destituzioni, perchè facciano il vuoto, e questo vuoto si colma senza guarentigia di Commissioni e di esami, ma gli avanzamenti hanno luogo a giudizio dell'Amministrazione la quale come ben si comprende fa quello che le pare. No, non è così che doveano attuarsi i concetti tassativi dell'articolo 103. Alle norme certe e definitive, base dei dritti, s'è sostituito un provvisorio permanente, a base di arbitrio, e così fu

apertamente violato il capitolato. Ma io veggio che la Mediterranea non adempie neanche il suo regolamento provvisorio. Leggo all'articolo 21 di esso che il ruolo organico si allarga "in causa dell'apertura di nuove linee", e benchè nuove linee sieno aperte, la Mediterranea da due anni in qua non ha aperto più un concorso, non ha ammesso un solo impiegato.

Ecco perchè si accentua sempre più la sproporzione tra le esigenze delle linee in esercizio ed il personale che deve servirle. E tutto questo per la inesplicabile tolleranza del Governo alla perenne violazione del capitolato delle Convenzioni!

Nel citato ordine di servizio 288, leggo all'articolo 11 che "la Società determina nel ruolo organico le categorie ed i gradi del personale con le rispettive classi graduali di stipendio e paga, nonchè il quantitativo numerico assegnato ai singoli uffici."

Ma esiste o non esiste questo ruolo? Tutto il personale dice di no, eppure il Governo dovrebbe saperne qualche cosa.

Tutta questa ignoranza, questo mistero che circonda l'esercizio ferroviario italiano, non affida, e non è giusto; potrei dire di più: me ne astengo. Gli impiegati dicono che invece di un ruolo organico, pubblico, chiaro, esistano in alcuni uffici alcune piante dei diversi servizi, tenute con tutta segretezza, e nelle quali si stabiliscono stipendi e qualifiche in genere pei singoli servizi ed uffici. Dicono che tali piante non sono permanenti ed uniformi ma variabili, in modo che un agente della stessa Società in un compartimento ha un trattamento diverso da un agente dello stesso grado che sta in un altro compartimento.

Difatti gli impiegati del primo compartimento della rete Mediterranea da Roma in su formano l'invidia degli impiegati del secondo compartimento da Roma in giù. Ne volete una prova? Citerò un esempio.

I capi stazione del primo compartimento della Mediterranea hanno stipendi tutti superiori alle lire 1500. Nel secondo compartimento poi da Roma in giù, vi sono capi stazione a 1350, a 1200, e da anni molti, senza avanzamenti, nè speranze di avanzamento; perchè dal momento che non vi è regolamento e tutto è affidato all'arbitrio, nessuno si ritiene sicuro.

Ma guardiamo un poco da vicino come procede nel fatto questo servizio ferroviario in Italia. La questione più importante delle ferrovie, onde derivano gli inconvenienti e derivano i disastri, sta, sino ad un certo punto, negli orari, nel materiale,

ma in massima parte sta nel personale, nelle condizioni che le Società esercenti hanno fatto e fanno al personale.

Bisogna sapere che questo personale di servizio si divide nell'alto personale, il quale è abbastanza retribuito — spesso profumatamente — e nel basso personale, che è trattato in una maniera quale ora sentirete; perchè non voglio esprimere giudizi, ma parlare con l'eloquenza dei fatti.

Questi impiegati del personale viaggiante delle ferrovie lavorano alla base di turni di servizio. Si crederebbe che il turno di servizio debba durare tre o quattro giorni. Il turno di servizio di un impiegato del personale viaggiante dura nientemeno che 40 giorni consecutivi; ed una volta durava 50 giorni. In questi 40 giorni l'impiegato non può dormire che poche ore; due o tre ore, quattro ore al massimo, sulle 24; e questo deriva dal maggiore o minore ritardo dei treni.

E credete forse che gli si dia questo riposo, così necessario a compensare la perdita delle forze, permettendogli di andare in casa propria? Mai no! Egli è condannato a dormire in certi determinati posti, dove esistono certi dormitorii del personale ferroviario.

E tutte queste piccole cose, che possono parere accessorie, prese insieme vi costituiscono quelle modeste cause, dalle quali nascono i grandi inconvenienti, i dolorosi e deplorabili disastri.

Questi dormitorii, nelle provincie napoletane, sono situati a Gragnano, Ottajano, Eboli, Potenza, Metaponto, Casalbuono, Pisciotta.

Che cosa sono questi dormitorii? Sono degli antri che non hanno luce, non hanno finestre con vetri, non hanno fuoco per riscaldare l'ambiente, segnatamente con questi rigori della stagione invernale, e per letti non hanno che delle brande vecchie e sudicie.

Ebbene, è in queste condizioni che il personale è costretto a dormire. A Caserta e a Castellammare è costretto anche a pagare per queste umide stamberghe, ma in altri siti gli si fa la concessione di due o tre ore di sonno gratuitamente (*Si ride*).

Io credo che non sarebbe inopportuno che l'onorevole ministro dei lavori pubblici mandi una Commissione a verificare questi luoghi, che non sono luoghi di riposo, ma luoghi di pena, per il personale ferroviario, e se in questo momento il ricordo di tali luoghi può eccitare un fuggevole riso sulle labbra dei miei colleghi, sono pure tanta cagione di privazioni e di sofferenze per tanti sventurati.

Il turno dei macchinisti poi è più breve, ma

non possono dormire che di rado, perchè, oltre il turno, hanno le riserve, le manovre, la doppia trazione.

Tutto ciò si può comprovare coi libri di concorrenza, perchè tutto è provato.

Un turno anche più gravoso è quello che nelle stazioni è assegnato alle guardie eccentriche o scambisti che si vogliono chiamare. La maggior parte dei disastri, degli scontri, dei devianti dei treni, a parere dei tecnici, va dovuta ai falsi scambi, operati quasi sempre da guardie che si trovano da 20 o 24 ore in servizio, guardie inconsci per chè stanche ed assondate. Pochi giorni fa, onorevole ministro, venne nella Liguria condannata una di queste guardie eccentriche, appunto per il deviato di un treno. Sapete che cosa disse per lui la difesa? Non disse che una sola cosa. Era un uomo assondate e stanco, e ad un uomo non si possono domandare miracoli dopo 20 ore di lavoro. Quando sopraggiunse il treno, egli operò uno scambio per un altro. Il treno deviò, e il poveretto fu sospeso, e alla fine anche espulso.

Ponete un uomo in queste condizioni di stanchezza, senza poter curare l'igiene della persona, e poi ditemi quale servizio intelligente e attivo vi può prestare.

I macchinisti dei treni diretti sono di questo sistema scontenti e lamentosi. Il loro servizio appunto perchè è più faticoso, lo ritengono addirittura esorbitante. E sapete che cosa fanno? Quando proprio non ne possono più si danno per malati. E la malattia constatata dal sanitario deve essere grave ed il caso urgente, perchè l'Amministrazione permetta all'agente ammalato o ferito di curarsi fuori la sua residenza. E quando la malattia persista oltre i tre mesi questo infelice è messo in disponibilità, e gli si dà l'aspettativa infra i tre mesi quando l'Amministrazione si persuada che l'assenza dell'agente si debba attribuire ad esagerata cura della sua salute. Insomma è tutto un sistema di severità contro questi disgraziati, i quali invocano la pietà dei medici per ottenere qualche giorno di riposo.

Tutto sommato, questa soverchia gravosità dei turni rende impossibile agli agenti di rispondere seriamente del servizio, e stabilire tra l'alto e basso personale quella corrente di reciproco interesse al buon andamento dell'esercizio.

E difatti la stanchezza si ripercuote nella disciplina, e ne provoca i rigori. I superiori, per la prima volta, danno una multa del decimo dello stipendio, con la perdita per due anni all'avanzamento. Se un impiegato tarda a presentarsi al

turno stabilito anche per pochi minuti, può essere multato da 50 centesimi a 2 lire. Quindi l'arbitrio è facile da una parte ed il malcontento è sicuro dall'altra. Non vi è impiegato che alla fine del mese non sia colpito da multe.

L'onorevole Genala dal banco dei ministri respinse questo provvisorio regolamento; l'onorevole Saracco non lo approvò di certo, ed intanto è con questo regolamento che la Mediterranea governa un personale di circa 40,000 individui.

Le multe, la stanchezza, è inutile farsi illusioni, hanno demoralizzato il personale ferroviario viaggiante. Essi compiono il loro servizio senza amore, senza buon volere, senza premura, sono in un perenne brontolio contro la Società; voi li vedete sui treni sparuti, assondate, e spesso all'arrivo del treno essi debbono intraprendere immediatamente un altro viaggio, senza neppure un'ora di riposo.

Questo servizio così gravoso avesse almeno per corrispettivo una paga soddisfacente! In tal caso un povero padre di famiglia direbbe: io lavoro, mi sacrifico, ma almeno posso assicurare alla mia famiglia un pane bastevole, una vita senza privazioni!

Invece le paghe nel basso personale delle due Società, Mediterranea e Adriatica, sono assai misere. Lo stipendio dei macchinisti e fuochisti varia da lire 80 a 180, ma compresi gli straordinari che sono di loro natura variabili, perocchè dividono i risparmi del carbone, e questi calcoli li fa l'Amministrazione senza che l'impiegato ci capisca nulla, nè eserciti controllo.

Ciò che rende possibile la vita di tutto il personale viaggiante sta nei proventi straordinari dacchè le paghe sono misere, ma quando tali proventi sono aleatorii, nessun agente è sicuro di provvedere al proprio bilancio.

Nè questo è tutto.

I proventi straordinari sui quali maggiormente spera ogni agente, vengono assorbiti per un'altra via, cioè dal sequestro.

La legge dell'insequestrabilità, voi tutti lo ricordate, fu chiesta con insistenza dal personale ferroviario, invece ora gl'impiegati dicono che l'Amministrazione ha pensato di sequestrare non il quinto ma tutti gli straordinari loro spettanti, per compensare le multe ed i debiti che essi hanno con la Società.

Io spero che il lamento sia esagerato: se vero, il fatto sarebbe enorme: l'impiegato non potrebbe più vivere.

Le ritenute e le multe che falchiano il magro stipendio, la stanchezza che è l'effetto del lavoro

eccessivo, snervano tutte le energie fisiche e morali dell'uomo. Ben meschina è la somma che gli resta per vivere, segnatamente se tiene la famiglia nelle grandi città, dove maggiore è la lotta col caro della vita. A conti fatti ci sono impiegati, come ad esempio un controllore, cioè un uomo che serve da 20, 30 anni, al quale non restano che 80, 90 lire al mese per l'alloggio, il vitto e tutti i bisogni della vita. Vi sono agenti pagati con 60 lire al mese, come i frenatori, meno 10 lire per ritenute, restano 50 per remunerare un servizio gravoso e non privo di responsabilità.

È proprio contro questi poveretti, nelle condizioni descritte, che le Società gravano la mano con multe e ritenute; multe che non hanno per causa il malvolere, la colpa, e tanto meno il dolo; sibbene l'errore, l'inavvertenza, effetto della stanchezza; epperò essi ne sentono la poca giustizia.

Io comprendo che un individuo di buona salute possa, sobbarcandosi a lavoro anche eccessivo, tra nottate e percorrenze, raggranellare una somma fra le 50 e le 80 lire; ma ha l'obbligo di rimanere fuori della famiglia per 15 notti consecutive; quindi deve sostenere una spesa doppia, pel mantenimento suo e della famiglia lontana. Che se non trovasi in queste condizioni cioè sofferente, egli resterà col solo stipendio fisso, che è assolutamente insufficiente.

Io non voglio indagare gli stipendii dell'alto personale. Mancando un organico con la relativa pianta, quell'organico che avrebbe dovuto andare in vigore un anno dopo le Convenzioni, noi diremmo cose inesatte. Prosperino pure tra i profumati stipendi i *gros bonnets* degli alti uffici ferroviarii, ma non si privi del pane necessario il basso personale, questo numeroso esercito di patria, che rischia la vita, senza riguardi alla salute, senza eccezione di stagione inclemente o di giorni solenni, sempre esposti a tutti i pericoli d'una locomotiva ed alla guerra degli elementi!

Io voglio però rilevare una differenza fra le due maggiori Società ferroviarie.

Gli aumenti di stipendi nella Mediterranea sono alla mercè di Dio, nell'Adriatica del pari; ma questa sopperisce in parte con piccole gratificazioni e col pagamento delle ore straordinarie di lavoro; cosicchè l'impiegato riesce ad aver qualcosa di più del solo stipendio.

Invece nella Mediterranea non solo questo vantaggio è escluso, ma si è tolto a chi lo avea.

Cosicchè vi sono migliaia d'impiegati rivestiti di delicatissime funzioni che debbono vivere con miseri stipendii.

Queste differenze si aggiungono alle ragioni che reclamano dalle due Amministrazioni un organico che regoli una buona volta gli stipendii, renda meno incerta la vita dell'impiegato e regoli del pari le promozioni che ora vengono fatte senza norme stabili e con criterii personali e variabili.

Quelli che più aspettano d'esser promossi per anzianità e grado si vedono passare innanzi individui dei quali si ignorano i meriti speciali; e così si ingenera e diffonde la sfiducia nella giustizia, la persuasione che non il merito riconosciuto ma il favore decida degli avanzamenti.

Ora francamente, o signori, ponete un personale ferroviario in queste condizioni, stanco, pei lunghi turni di servizio, sempre senza mezzi e lontano da casa, mal pagato, senza incoraggiamento, multato e sequestrato in quel poco di straordinario, e ditemi come volete che ci sia emulazione in questo basso personale?

Con tutto questo, ad ogni disastro, ad ogni inconveniente, le Società fanno ricadere la colpa sui bassi impiegati, mentre la causa vera sta nell'indirizzo e nel difetto di organismo.

Per me, o signori, dei tre elementi che costituiscono l'esercizio, orarii, materiale e personale, quello che reclama le più sollecite premure è il personale.

Nè si dica che al Governo mancano i mezzi per vigilare e controllare l'operato dei concessionarii.

I mezzi li ha il Governo: è questione di farli valere, e lo dimostrarai col testo delle Convenzioni. Pel Governo è non solo un dritto, ma uno stretto dovere: perocchè dal buon andamento del servizio ferroviario deriva la maggior facilità delle comunicazioni, la utilità vera delle ferrovie, la incolumità della vita dei cittadini.

E per venire in conclusione al tema della mia interpellanza, aggiungerò un'altra considerazione.

La causa dei ritardi e dei disastri ordinariamente sta nella partenza fuori di orario che spesso deriva dal dover aspettare qualche alto personaggio delle Compagnie; sta nelle prolungate soste nelle stazioni di fermata, dovendosi scaricare e caricare le merci, e questo deriva dal materiale che impedisce di aumentare i treni-merci, sta nelle stazioni che sono per la maggior parte in mano di commessi infimi, impiegati scarsamente retribuiti.

Recente e doloroso è il terribile disastro di Ariano. Occorrono dei telegrammi per l'incrocio dei treni; ed in quella occasione dovevano scambiarsi telegrammi fra il commesso di Pianerotolo ed il capo-stazione d'Ariano per il nuovo incrocio. Ad Ariano, per difetto di personale, funzio-

nava da capo stazione un commesso, il quale, fece partire il treno senza aspettare la risposta con la conferma per l'accettato nuovo incrociamiento. Quindi avvenne lo scontro dei treni. Quel commesso era un giovane, il quale aveva, sapete quale stipendio? 50 lire al mese! Per la catastrofe di Ariano la Società ha pagato ingenti somme d'indennità. Ora io dico, anche dal punto di vista del tornaconto, non era meglio che quelle somme servissero per migliorare le condizioni del basso personale?

Potrei citare molti e forti indennizzi pagati dalle Società per disastri accaduti.

Dunque il tornaconto stesso delle Società sarebbe di retribuir meglio il personale.

D'altronde, è indiscutibile che il servizio è accresciuto per le nuove linee e per i treni aumentati; ma è pure indiscutibile che il personale è scarso e inadeguato al bisogno, ond'è urgente di aumentarlo.

Per tutte queste ragioni, le quali dimostrano la violazione aperta del capitolato e la poca sollecitudine del Governo per far rientrare le Società nell'adempimento dei loro obblighi; la mancanza assoluta di organici e di regolamenti, perchè tale non può essere considerato quello che ho esaminato; e da ultime la scarsezza del personale, il modo in cui è trattato, le scarse paghe, le multe e le punizioni, la poca sicurezza delle promozioni, sono tutte cose che io ho voluto sommariamente svolgere innanzi alla Camera con la speranza che non restino sterili le nostre parole, ma che il ministro provveda ed energicamente.

Nel portare qui l'eco di queste doglianze io ho molto esitato. Conosco e stimo parecchi dei ragguardevoli personaggi che sono alla testa dell'esercizio ferroviario, specie nella Mediterranea. Ma sui riguardi alle persone ha vinto nell'animo mio il sentimento del dovere come deputato, della pietà verso tanti infelici che eccitano ogni giorno la nostra commiserazione. È possibile che nell'accenno dei fatti da me addotti qualche inesattezza vi sia. Sarò lieto di riconoscerla se dimostrata, ma le inesattezze di un oratore imparziale, dimostrerebbero sempre più la necessità di regolamenti noti e definitivi perchè una importante e rispettabile Amministrazione esca dal mistero che circonda i suoi ordinamenti, e nel quale essa non può impedire che il pubblico penetri col sospetto e la diffidenza.

Aspetterò dall'onorevole ministro risposte che mi auguro sodisfacenti. (*Bravo! Bene!*)

Chiusura delle votazioni.

Presidente. Dichiaro chiuse le votazioni ed invito gli onorevoli segretari a procedere allo spoglio delle urne.

Continuazione dello svolgimento d'interrogazioni ed interpellanze.

Presidente. Ora viene l'interrogazione dell'onorevole Levi al ministro dei lavori pubblici così formulata:

“ Il sottoscritto desidera interrogare l'onorevole ministro dei lavori pubblici sulle cagioni dei frequenti ritardi ferroviari, sulle indagini da lui ordinate in proposito, sui rimedi che presumo possano venire adottati dalle Società esercenti per evitarli. »

Ha facoltà di parlare l'onorevole Levi.

Levi. Anche quando il regolamento me lo consentisse dopo quello che gli altri oratori hanno detto, non vorrei tediare la Camera svolgendo una interpellanza. Quello che desidero sapere è compendiato nelle poche parole della mia interrogazione.

Sono desiderii che credo sieno divisi da molti, perchè le inchieste fatte ed i provvedimenti adottati finora non hanno dato i risultati che si volevano.

Gli inconvenienti dei ritardi, che mi hanno mosso a presentare l'interrogazione, li ho verificati io stesso percorrendo l'Italia in lungo ed in largo, e nella scorsa estate a un certo punto delle mie indagini telegrafai all'onorevole ministro dei lavori pubblici.

L'opportunità della mia interrogazione, se ne ebbe, non ha perduto nulla per il ritardo, perchè i ritardi ferroviari si verificano continuamente. Io non ho altro a dire. Spero di poter ringraziare col cuore se non colle labbra (perchè il regolamento non lo consente) il ministro della sua risposta; e se egli mi dirà delle buone parole spero che i fatti poi saranno ad esse conformi. (*Bene! Bravo!*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro.

Finati, ministro dei lavori pubblici. Io non seguirò gli onorevoli preopinanti nella critica, che hanno fatto delle Convenzioni ferroviarie, e non disenterò i loro giudizi intorno alla legge del 27 aprile 1885.

Per me è dovere di rispettare quella, che è legge dello Stato, e di curare che da parte delle

Società non si venga meno alla osservanza di alcuno dei loro obblighi; e non si accampino verso lo Stato delle pretese, che non hanno fondamento.

Eliminata questa parte della discussione, risponderò brevemente alle varie domande che mi furono fatte.

Pur troppo le Convenzioni ferroviarie hanno creato una posizione difficile, penosa per il ministro dei lavori pubblici; poichè sono frequentissimi i casi di dissidi e di contrasti nella applicazione della legge che riguarda le Convenzioni stesso.

Potrei presentare un fascicolo, che contiene soltanto la succinta esposizione delle questioni pendenti con le Società, il quale spaventerebbe col suo volume.

Ma, mentre io credo che il Governo debba tenere fermo a tutti i suoi diritti, e far sì che le Società adempiano a tutti i loro obblighi, io ho il concetto che, in virtù del sistema prevalso rispetto all'esercizio ferroviario in Italia, tutto ciò, che riguarda l'ordinamento, la disciplina ed il trattamento del personale ferroviario, di necessità dipenda dalle Società esercenti, salvi i diritti degli impiegati d'ogni ordine passati ad esse dal servizio governativo, e salvo al Governo di esercitare quell'alta vigilanza, che gli compete, tanto per le Convenzioni, quanto per un principio generale di ordine pubblico.

Fu nominata una Commissione per esaminare le cause dei ritardi ferroviari. Questa Commissione fece una relazione la quale non è, come mi è parso accennasse l'onorevole Florenzano, rimasta segreta, ma è stata stampata e distribuita al Parlamento.

In seguito agli accidenti ferroviari avvenuti l'anno scorso, io ho nominato una nuova Commissione la quale ne esamini le cause e proponga i rimedi, ed ho già avuto dalla medesima due relazioni preliminari; ma aspetto sempre la relazione finale e complessiva.

Non bisogna esagerare rispetto a quei disgraziati accidenti. Difatti gli onorevoli oratori non hanno parlato che del disastro di Ariano, il quale veramente è il solo che meriti questo nome; perchè in quella circostanza vi furono parecchie vittime, e senza una fortunatissima combinazione le vittime umane sarebbero state in numero molto maggiore.

Si è detto dall'onorevole Florenzano e da altri che l'articolo 103 non è stato osservato. Ora, può l'onorevole Florenzano e può qualche altro avere un concetto suo proprio intorno al modo di esecuzione di questo articolo 103; ma quel-

l'elenco primordiale che prescriveva l'articolo 103 fu presentato. Le norme di servizio, sebbene non portino *visto*, furono presentate all'Amministrazione governativa, che nulla oppose alla loro esecuzione.

Florenzano. Ne hanno disdetto la paternità Genala e Saracco!

Finali, ministro dei lavori pubblici. Ma io parlo per me, non per altri.

L'onorevole Lazzaro ha parlato in particolare modo dell'insufficienza del personale addetto al servizio ferroviario. La Commissione, nominata da me per indagare le cause degli accidenti ferroviari, fra le cagioni degli accidenti avvenuti, nota appunto l'insufficienza del personale. Ma non per riguardo all'insufficienza assoluta d'impiegati di ogni ordine addetti al servizio ferroviario, sibbene rispetto a una viziosa distribuzione del personale stesso; per modo che vi siano stazioni, sopra tutto le maggiori, nelle quali il personale, più che far difetto, faccia ingombro, mentre vi sono le stazioni minori nelle quali veramente il personale è scarso, e talvolta un solo individuo è chiamato ad adempiere le più svariate funzioni, come sono quelle di capo-stazione, distributore dei biglietti ed anche telegrafista.

E intorno a ciò ho già chiamata l'attenzione della Società la quale, secondo le informazioni ricevute, specialmente pecca sotto questo rapporto; affinchè la distribuzione del personale sia fatta meglio e non si verifichi questo cumulo di funzioni, che quasi mai si può adempiere senza inconvenienti per il pubblico servizio.

Se l'onorevole Lazzaro e l'onorevole Florenzano hanno guardato a quella relazione che fu fatta intorno alle cause dei ritardi ferroviari, avranno visto una tabella comparativa del personale di servizio e del personale viaggiante nelle linee italiane, in paragone del personale esistente nelle linee degli altri Stati d'Europa; ed avranno visto che il numero assoluto del personale, a ragione di chilometri nelle nostre linee è superiore a quello di tutti gli altri Stati di Europa, meno il Belgio, per una piccola frazione; e che la spesa percentuale per il personale è la maggiore di tutte, sia in rapporto al prodotto lordo, che alla spesa totale dell'esercizio.

Un altro fatto, che può dar luogo a quegli accidenti che portano danni diversi nell'esercizio ferroviario, è quello di affidare, per esperimento, ad alcuni funzionari, incarichi superiori a quelli del loro grado; ed anche su di ciò è stata richiamata l'attenzione delle Società, come pure è stata richiamata l'attenzione delle Società sul-

inconveniente, che deriva dal dare troppo spesso le funzioni di macchinista a dei semplici fuochisti, invitandole a provvedere secondo le esigenze d'un buono e regolare servizio.

In quanto alla differenza di trattamento fra il personale ferroviario del Nord e il personale ferroviario del Sud, osservazione fatta dall'onorevole Lazzaro e ripetuta più ampiamente dall'onorevole Florenzano, dichiaro ad essi che io non ne aveva, prima del loro discorso, alcuna notizia.

Piglierò informazioni, ma temo assai che essi versino in qualche equivoco.

Lazzaro. No! no!

Finali, ministro dei lavori pubblici. Comincio dall'osservare che gli onorevoli oratori non hanno parlato di un inconveniente che sarebbe generale alle due reti continentali, ma hanno detto che quell'inconveniente si verificherebbe soltanto per la rete Mediterranea, (*Movimento dell'onorevole Lazzaro*) mentre per l'Adriatica non si verificherebbe.

Lazzaro. Non c'è disuguaglianza nel personale della rete Adriatica.

Finali, ministro dei lavori pubblici. Io capisco che vi siano stipendi diversi, secondo le categorie e le classi degl'impiegati; che vi siano differenze corrispondenti ad assegni per congruaggio d'antichi stipendi; ma che vi siano stipendi diversi per impiegati della stessa categoria e della stessa classe, solamente per la ragione che alcuni sono più a Nord, altri più a Sud, non lo comprendo.

Piglierò informazioni, ma qui *a priori* con tutto il rispetto dovuto alle affermazioni degli onorevoli preopinanti, non lo posso ammettere.

In quanto alle osservazioni dell'onorevole Placido, presso a poco le risposte che ho dato agli onorevoli Florenzano e Lazzaro, si attagliano anche a lui.

L'onorevole Coccapieller ha trattato di un argomento peculiare, del quale non hanno parlato gli altri suoi colleghi nello svolgere le loro interpellanze sul servizio ferroviario.

Egli ha parlato dei freni che occorrono alla sicurezza dei treni. Non è a dire che intorno a questo argomento dei freni da applicare ai veicoli dei nostri convogli non si sia prestata molta cura e molta attenzione.

Non sono ancora molti anni che nelle nostre linee non si conoscevano altro che i freni a mano. Adesso buon numero di locomotive, di vetture e di carri-merci per la grande velocità è fornito di apparecchi per i freni continui. Sono 570 loco-

motive, 1780 carrozze viaggiatori, e 450 carri che sono muniti di questi apparecchi. Vi sono molte altre locomotive, carrozze e carri che non hanno questi apparecchi; ma siccome per ogni locomotiva occorre una spesa di 3,000 a 3,500 lire, per ogni carrozza da 500 a 700 lire, e per ogni carro-merci da 400 a 600 lire, dirò, in una sola parola, che il sistema dei freni continui generalizzato costerebbe una ulteriore spesa di circa 10 milioni, i quali dovrebbero andare a carico delle Casse patrimoniali. Ora soprattutto per aver basate le Convenzioni sopra un prodotto iniziale tutto ipotetico, e di molto superiore al prodotto probabile del primo anno d'esercizio, che fu in realtà, di circa 90 milioni per la rete Adriatica, portandolo a 100, di circa 104 milioni per la rete Mediterranea elevandolo a 112 milioni e di 7 e mezzo per la Sicula elevandolo ad 8 e mezzo, si è avuta la conseguenza che le Casse patrimoniali, le quali dovevano essere alimentate con l'aumento sul prodotto iniziale, (mentre la percentuale in favore delle Società scende su questo aumento da 62,50 a 56 per cento) sono nelle condizioni che tutti sanno.

Per certo al perfezionamento nel materiale rotabile delle nostre linee, come ad altri, si deve attendere con molta cura; ed è anche desiderabile che potessimo adottare un freno il quale agli occhi di tutti meritasse la preferenza sopra gli altri, mentrechè adesso le tre grandi reti hanno ciascuna un sistema particolare di freni. Difatti la Mediterranea ha il freno Westinghouse, l'Adriatica il freno Smith Ardy e la Sicula il freno Koerting. L'onorevole Coccapieller dice, ma ce l'ho io un freno, il quale ha, per semplicità e sicurezza, i requisiti che si richiedono per farlo adottare sulle ferrovie italiane.

Io su ciò ho avuto una conferenza con lui. Gli ho dichiarato che quando me lo presenti, lo sottoporro il suo freno al giudizio del Corpo tecnico competente; e se questo Corpo tecnico competente pronuncerà un giudizio favorevole, io ne sarò lieto.

Quello che dissi allora a lui in privato, ripeto qui alla Camera, e spero che egli vorrà dichiararsi soddisfatto.

Coccapieller. Domando di parlare.

Finali, ministro dei lavori pubblici. Io credo che vi sia una grande esagerazione in ciò che si è detto sul numero e sulla frequenza degli accidenti ferroviari lungo le nostre linee; come sul grado e sul numero dei ritardi che avvengono in Italia. Se fate il paragone colle statistiche degli altri paesi, vedrete che gli accidenti fer-

roviari e i ritardi, e per numero e per entità, in Italia non superano la media di quelli che si verificano nel resto di Europa. In quanto a ritardi ho qui una tabella, la quale dimostra come dal 1885 ad oggi nelle tre reti Sicula, Mediterranea ed Adriatica il numero dei ritardi sia diminuito di circa un terzo. Per modo che oggi avremmo una percentuale di meno del 4 per cento sulla media di tutti i treni, per i quali si verificherebbe qualche ritardo. I numeri assoluti sono alti; ma convien pensare che muovono al giorno sulle tre reti più di 2,000 treni, che percorrono più di 150,000 chilometri.

Io aspetto la relazione finale, che mi sarà presentata dalla Commissione incaricata di studiare la causa degli accidenti ferroviari. Ad alcuna delle cause segnalatemi ho cercato di porre rimedio. A quelle altre, che mi saranno fatte note, presterò eguale attenzione.

Ma il potere del Governo rispetto alle Società ferroviarie, in dipendenza della legge 27 aprile 1885, non è mica così largo e così efficace come taluno degli oratori crede.

Vi sono questioni e grandi e piccole che riguardano interessi pecuniari ed amministrativi, ed altre che hanno puramente un interesse contabile, le quali incontrano una resistenza, che il ministro dei lavori pubblici non può sempre superare.

Io, d'ogni potestà che mi dà la legge, mi sono valso e mi varrò sempre colla coscienza di un dovere, più che colla coscienza di esercitare un diritto.

Gli onorevoli oratori hanno fatto delle critiche ora troppo generali, ora troppo minute, le quali non consentono da parte mia una lunga risposta; perchè a critiche generali non si sa che cosa rispondere; mentre in certe particolarità, quali sono quelle svolte dall'onorevole Florenzano, veramente non saprei come entrare, nè avrei le nozioni necessarie per potervi rispondere.

Agli onorevoli interpellanti ed alla Camera come conclusione, dirò che da parte mia nulla trascurerò, perchè le Società ferroviarie adempiano regolarmente ai loro doveri; e questo non è solo nell'interesse dello Stato, in quanto è dei contraenti nelle Convenzioni del 1885, ma in quello più alto, che il pubblico italiano abbia da questo esercizio ferroviario la maggiore soddisfazione dei suoi bisogni commerciali ed economici. (*Bravo! Bene!*)

Presidente. L'onorevole Coccapieller ha facoltà di parlare per dichiarare se sia o no soddisfatto.

Coccapieller. Ringrazio l'onorevole ministro dei

lavori pubblici della sua risposta, e sono convinto che egli saprà valersi delle facoltà che la legge gli accorda per sorvegliare l'esercizio ferroviario.

Io non ho voluto trattare molto diffusamente alla Camera la questione dei freni, perchè si sarebbe potuto pensare che io volessi sostenere un interesse personale. Ma poichè l'onorevole ministro ha detto che sono stati proposti altri freni (e fra questi l'*automatico* applicato alle macchine), io dimando tanto agli onorevoli ministri quanto a tutti i miei onorevoli colleghi se si ricordano delle scosse non lievi che i viaggiatori devono sopportare al fermarsi dei treni, quando appunto si fanno agire i freni. Abbiamo veduto, anche in stazioni principali, arrestarsi un treno e dare una scossa tale da far credere ad uno scontro con un altro treno. Questo avviene appunto perchè d'un tratto si arresta la locomotiva, mentre le ruote conservano la loro velocità.

Non saprei; forse il mio freno varrà poco; ma, santo Dio! tutti gli altri che ho provato non hanno dato risultati soddisfacenti.

Il ministro ha detto che sarebbe necessaria una spesa di 10 milioni, se non erro, per rinnovare tutti i freni. E questa sarebbe una spesa molto forte. Ma, io faccio osservare che per ora non si tratta che di fare un esperimento su 12 vagoni, per il quale non si tratta di fabbricar macchine che costano molto, ma bensì di assi e di una bilancia che con poco si possono fabbricare. Dunque, è una spesa minima che si richiede ed il Governo potrebbe e dovrebbe imporla alle Società.

Non sono forse pagate dal pubblico per il servizio che prestano? Hanno dunque il dovere di tutelare la vita dei viaggiatori ed è ufficio del Governo farglielo osservare. Del resto chiedo che il Governo stesso ne faccia l'esperimento; che se poi l'esperimento dimostrasse inefficace anche il mio freno, non vi sarebbe che una piccola spesa inutile di più tra tante che già si sono fatte.

Ma io ho dimostrato l'utilità della mia invenzione; e molti fatti dolorosi mi hanno dato ragione.

Forse la causa della morte di un augusto principe di casa Savoia... è da ricercare nel fatto che i cavalli gli presero la mano a Moncalieri, ed egli fu sbattuto col petto contro un albero. Se il principe avesse avuto allora la mia invenzione applicata alla sua carrozza forse vivrebbe ancora! (*ilarità*).

Giorni sono... (perchè anch'io do il mio obolo ai giornali per vedere che cosa dicono... e mi dovrebbero trattare un pochino meglio) (*ilarità*),

avete sentito quel che è accaduto al principe di Napoli. Uno dei cavalli della sua carrozza è caduto; si sono dovuti rompere i finimenti, e i popolani han dovuto ripararli loro sul posto! Ebbene, se avesse avuta alla sua carrozza la mia invenzione, si sarebbero staccati e rialzati i cavalli e tutto sarebbe finito senza danni. (*ilarità*).

Il Re stesso ha dovuto andare a casa a piedi, dalla salita di Magnanapoli (ideata dalle celebrità capitoline), (*ilarità*) perchè uno dei suoi cavalli era caduto, e nella discosa non poteva essere staccato dalla carrozza.

Se si fosse trovato in una carrozza di sicurezza... (*ilarità*) (noto che per questa invenzione mi furono fatti grandi elogi da uno scudiere del Re) non sarebbe stato costretto a tornare a casa a piedi. (*ilarità*).

In ogni modo qui non si tratta di carrozze alle quali deve pensare il privato che vi ha interesse.

Qui si tratta di tutelare la vita dei cittadini che viaggiano in ferrovia, evitando per quanto è possibile disastri.

Io spero di essere stato inteso; e che l'onorevole ministro penserà a dare al problema una soluzione concreta.

Io ho fiducia completa nell'onorevole ministro e perciò spero che egli saprà far rispettare la legge e vorrà proporre seri provvedimenti affinché sia migliorato il trattamento del personale; e che incarichi delicatissimi così nelle grandi come nelle piccole stazioni non siano affidati ad una sola persona che, deve talora dare i biglietti, mandar dispacci, tenere i registri, regolare il servizio, provvedere alle manutenzioni, ordinare gli scambi, ecc.

Questo cumulo di funzioni basterebbe a spiegare tutti questi inconvenienti tutti i disastri avvenuti. Prego adunque l'onorevole ministro di voler sollecitamente studiare l'argomento da me propostogli e son certo che lo farà di tutto cuore, perchè qui non è questione di persone, ma del bene della umanità. Ho finito. (*Bravo!*)

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

Finali, ministro dei lavori pubblici. Perchè l'onorevole Levi è stato così sobrio nello svolgere la sua interrogazione, io non gli debbo meno una risposta.

I ritardi da lui lamentati sono diminuiti in questi ultimi tempi specialmente per virtù di due disposizioni, cioè la separazione dei treni merci dai treni viaggiatori, e l'impianto progressivo del

bloch system di Shaksby e Fernel per la sicurezza dei treni, e per il più facile loro movimento.

I ritardi per tre quarti avvengono in causa di coincidenze e di manovre; l'altro quarto per una parte dipende da cause accidentali e per una parte da cause transitorie, quale è quella dei lavori di raddoppiamento di binari, che ora si eseguono su molte delle nostre linee.

Presidente. L'onorevole Placido ha facoltà di parlare per dichiarare se sia o no soddisfatto.

Placido. L'onorevole ministro ha creduto rispondere ai diversi appunti che gli vennero da parte degli interpellanti. Nelle sue parole parmi scorgere una certa volontà a tutelare le ragioni del personale, ed a garantire l'esatto e regolare andamento dell'esercizio ferroviario. Di ciò gli rendo ragione. Però nelle sue risposte io mi sono imbattuto in certe affermazioni, delle quali non posso riconoscere, me lo consenta l'onorevole ministro, nè l'esattezza pratica, nè la verità legale.

Questo mi convince sempre più, che la buona volontà del ministro spesso diviene inutile ed infelice di fronte ad una rete fitta ed impenetrabile di interessi bancari.

Trovo ad esempio l'affermazione di essersi già richiamata l'attenzione delle Società assuntrici sull'irregolarità del servizio, per quanto concerne i macchinisti che si spingono tumultuariamente sulle locomotive, o sulla incapacità a determinate funzioni di giovani impiegati.

Ma sorge spontanea la risposta all'onorevole ministro. Ebbene se Ella ha già richiamato l'attenzione delle Società su tali inconvenienti, e questi non accennano a scomparire, anzi si centuplicano, vuol dire che le Società si ridono di tutti e di tutto, della regolarità del servizio, dell'ordine pubblico, e perfino della parola autorevole del ministro.

Appresso. Pei disastri si è nominata una Commissione.

Ma sappiamo a quale risultato approdi il lavoro delle Commissioni; si studia, si discute, si declama.

E poi di risultato pratico? nemmeno l'ombra. E per non uscir dalla materia ricorderò un esempio.

Fino dal 1886, un anno dopo la legge sulle Convenzioni, surse da diverse parti della Camera una voce di protesta, per i ritardi ferroviari, fu nominata una Commissione, che presentò il suo bravo lavoro. Vennero presi provvedimenti; qual'è stato il risultato? Nessuno. Oggi si annunzia la nomina di un'altra Commissione; quella per indagare le cause dei disastri ferroviari.

Su questo proposito, le ripeterò dapprima, ono-

revole ministro, che i disastri sventuratamente sono ordinarii, abituali sulle nostre ferrovie; ne ho fatta ben lunga e dolorosa enumerazione, e non si riducono al solo fatto di Ariano, come Ella crede. Se dubitasse della verità de' miei ricordi già presentati potrebbe consultare i documenti del suo Dicastero. Dirò dappoi essere inconcepibile la nomina di questa Commissione. Ma che? si aspetterà il risultato degli studi di questa Commissione, per tutelare la vita e la sicurezza dei cittadini? Conosciamo le cause, queste si ripetono, ed allora non bisogna provvedere d'un tratto, energicamente, e distruggere tutto il sistema, perchè identiche essendo le cause, identici saranno gli effetti?

Ecco perchè da questo banco, mi permetto di dissentire dall'opinione autorevole dell'onorevole ministro. Appresso. Nella parte amministrativa del servizio ferroviario, non è lecito al ministro d'intervenire? Errore, a mio modo di vedere. Invocherò contro le parole del ministro attuale le parole dell'onorevole Finali. Ricorderò le parole dette nella discussione della mozione Demaria, quando rispondendo allo stesso onorevole Demaria, all'onorevole Maffi, all'onorevole Pantano, all'onorevole Lugli, all'onorevole Della Rocca, ed a me, diceva: " Il Governo per ragioni d'ordine pubblico, e per quell'alta vigilanza che deve esercitare sull'andamento del servizio, ha diritto di intervenire per esigere dalle Società tutti questi provvedimenti, senza dei quali il servizio potrebbe essere compromesso. "

Ebbene, se questo servizio è compromesso, o perchè si accettano individui inesperti, o perchè gl'impiegati sono meschinamente retribuiti, o perchè si richiede un servizio superiore alle forze umane, o perchè si disconoscono i dritti, si commettono prepotenze, non è il caso di vigilare, d'intervenire, di chiedere che funzioni bene, legalmente l'ingranaggio ferroviario? Si tratta di un semplice argomento amministrativo, deve essere estranea l'opera dell'autorità, e sarà lecito a pochi speculatori per avidità di guadagno mettere a repentaglio la vita, l'incolumità dei cittadini, congiurare a danno dell'economia nazionale in tutte le sue branche, senza che vi sia un mezzo per richiamarli sulla dritta via? No, onorevole ministro.

Si è approvato il regolamento disciplinare od amministrativo? Quando? Come? Da chi? Non avrei a felicitarmi di questi risultati dopo le tante discussioni fatte alla Camera, e le tante promesse ricevute di provvedere; ma ho il diritto di dire due cose; che le sue assicurazioni non tro-

veranno nella pratica quei risultati che noi, con tutto il paese ci attendiamo; e che vi sono speculatori, banchieri interessati, i quali credono che il Governo sia impotente di fronte alle loro esorbitanze, e che non basti l'autorità del ministro per richiamarli alla legge. In queste condizioni è indispensabile che si dica una buona volta una parola chiara, legale a costoro. È qui nella legge stessa un mezzo come richiamare i riottosi all'adempimento delle convenzioni, a mantenere incolumi la vita de' cittadini, e l'interesse nazionale. Vi è l'articolo 42 che parla del diritto, che ha il Governo di rescindere i contratti colle Società assuntrice anche per ragioni di ordine pubblico. Si esamini dunque dal Parlamento una buona volta siffatta questione. Sapremo dopo un voto chiaro, solenne a che attenerci. Certo alla buona volontà del ministro sarà congiunta l'autorità del Parlamento, e le Società concessionarie sapranno, che nella figura del ministro non vi è soltanto la persona rispettabile dell'onorevole Finali, ma colui che attua le deliberazioni del Parlamento, quando questo crederà rendersi eco ed interprete dei voti di un intero paese. Ecco perchè dichiarandomi in grandissima parte non soddisfatto, nè potendo accettare le assicurazioni contenute nelle risposte dell'onorevole ministro, propongo una mozione. Non è certo idea politica (poichè le lotte incresciose della politica non giovano ad un argomento siffatto) che mi spinge a presentare questa mozione. Ma intendo che dopo tante discussioni fatte nei bilanci, colle interpellanze, colle dichiarazioni ministeriali sia pronunziata una buona volta la parola definitiva dell'intera assemblea. Solo così, senza gare partigiane, potrà risolversi una questione che riguarda tanto da vicino la vita, l'organismo dell'intero paese, una questione che interessa in modo supremo quanti amano ancora la legge e la giustizia.

Presidente. Mi trasmetta la sua mozione, onorevole Placido.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Lazzaro.

Lazzaro. Io sono meravigliato che l'onorevole ministro dei lavori pubblici nulla sappia della disuguaglianza di trattamento, a cui io ho accennato, ma più mi sono meravigliato quando ho udito dallo egregio ministro, che egli non crede che ciò sia esatto.

Onorevole ministro dei lavori pubblici, io non sono uso ad asserire fatti senza averne le prove.

Ho qui gli stati, ricavati da documenti ufficiali, da cui risultano gli stipendi dei capi stazione, dei gestori, degli impiegati telegrafici, dei commessi, degli assistenti nelle sale, delle guardie,

dei capi manovra, dei capi scalo, dei manuali, dei facchini, dei lampisti e di tutti gli altri.

Io parlo della rete Mediterranea. Nel primo compartimento quello che ha la direzione a Torino, gli stipendi sono tutti superiori a quelli del personale del secondo.

Il gestore di Torino ha 3600 lire all'anno, mentre il gestore di Napoli e di Roma ne ha 2100.

Io non voglio annoiare la Camera con la lettura di tutte queste cifre, ma posso assicurare l'onorevole ministro che quanto ho detto è vero, poichè, lo ripeto, io le mie cifre le ho desunte, da documenti ufficiali.

Sono lieto però e prendo atto con piacere di una dichiarazione dell'onorevole ministro, che cioè egli, ritenendo irregolare questo procedimento, saprà provvedere.

Almeno da questa discussione si potrà ottenere qualche cosa, perchè finora disgraziatamente nelle discussioni in materia ferroviaria non si sono fatte che parole, ma l'andamento del servizio non è punto migliorato. Anzi dopo l'ultima discussione fatta alla Camera sono da deplorare irregolarità maggiori di quelle che erano avvenute prima.

Io non credo però che il Governo non abbia potere sufficiente per fare ascoltare la sua voce dalle Società. Ma se l'onorevole ministro crede che egli non ha l'autorità di chiamare le Società all'adempimento del loro dovere venga davanti alla Camera e si faccia autorizzare dal Parlamento. Ma è possibile che il paese possa rimanere lungo tempo in questo stato di cose?

Da una parte le Società che si credono onnipotenti, superiori alla Camera, superiori al Governo, sicchè abbiamo un Governo al disopra del Governo; dall'altra parte un Governo che non è investito dei supremi poteri di tutelare la sicurezza, l'incolumità dei cittadini ed il buon andamento dei servizi per la prosperità dei commerci, e di cercare che le tariffe siano usate in conformità della legge.

E la questione delle tariffe è una delle più vitali per il nostro paese. Non ci illudiamo, le Società si credono superiori al Governo, i fatti lo dimostrano. Tutto ciò non torna decoroso nè per noi, nè per il Governo. Appariamo allora come dei poteri esautorati! (*È giusto!*)

Ed io faccio appello all'energia dell'onorevole presidente del Consiglio il quale o non parla, o se parla si fa ascoltare.

L'onorevole Finali dice ch'egli ha approvato le norme di servizio.

Finali, ministro dei lavori pubblici. Ho detto

che sono state approvate le norme di servizio, non che le abbia approvate io.

Lazzaro. Me ne compiaccio con lei e mi duole che siano state approvate da un altro ministro.

Florenzano. Non è vero, non sono state approvate mai.

Lazzaro. Il ministro dice che sono state approvate ed io debbo credere alla parola del ministro.

D'altra parte, onorevole ministro, l'organico deve farsi, perchè l'organico è prescritto dalla legge, è prescritto dalle Convenzioni. Perchè non si fa l'organico? Non si fa l'organico appunto per mantenere questa posizione d'ineguaglianza che, anche politicamente, produce i suoi inconvenienti. Perchè queste Società non debbono anch'esse avere quel sentimento patriottico, che, prescindendo da qualunque interesse, spinge ogni cittadino italiano a fare che divisioni in Italia non vi siano? Il Governo fa di tutto perchè il sentimento unitario, anche nella parte amministrativa, si consolidi nella coscienza e nel sentimento del paese. Ebbene, voi trovate delle Società potenti che di tutto ciò poco si curano, e vi trattano gl'impiegati, il personale, che rende eguali servizi al paese da Napoli a Roma, e Reggio, in un modo diverso da quello di tutto il resto d'Italia.

Quanto alle Commissioni nominate dall'egregio ministro, per indagare le ragioni dei disastri, l'onorevole ministro mi consenta un'osservazione dettata dall'esperienza. Vi sono certi fatti i quali, se la mano del Governo non si fa sentire lì per lì, si ripeteranno. Se dopo il luttuoso avvenimento di Ariano si fosse fatta sentire efficacemente la mano del Governo, onorevole ministro, le Società avrebbero provveduto ad evitare altri disastri.

Ma con questo avvalersi, oggi del potere giudiziario, per eccesso di scrupolo, domani di una Commissione amministrativa, per esagerazione burocratica, e per un sentimento lodevole del ministro, ma che fa scemare la sua libertà e disgraziatamente anche la sua responsabilità davanti alla Camera, le cose rimangono per un pezzo come sono.

L'onorevole ministro deve avere coscienza, mi permetta che glielo dica, che egli è investito, dalla legge, di altissimi poteri e se crede di non averne abbastanza venga davanti alla Camera, ed io sono sicuro che il Parlamento, per tutelare gl'interessi della nazione, in una questione così fatta, non mancherà di dargli i mezzi che gli occorrono per tutelare la vita di tanti cittadini che sono alla discrezione di una Società, la quale

bada solamente ai suoi interessi, senza occuparsi di quelli della nazione.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Florenzano per dichiarare se sia, o no soddisfatto delle risposte dell'onorevole ministro.

Florenzano. In non posso esser soddisfatto delle risposte che mi ha dato l'onorevole ministro.

Egli ha avuto la bontà di dire che gli oratori hanno fatto delle critiche ora troppo generali, ora troppo minute, con che evidentemente fece a me allusione.

Nel fare critiche generali, io vollen abusare troppo del tempo della Camera; nel fare degli appunti di ordine speciale, ho creduto di corroborare coi fatti il mio assunto e compiere, il meglio che potevo, il mio dovere.

L'onorevole ministro dice che a lui mancano gli elementi dei fatti addotti da me, ed io allora non ho che rispondere.

Mantengo, però, in tutta la loro integrità, i fatti che ho esposto alla Camera, ben felice se in una più prossima occasione, sia pure quella del bilancio dei lavori pubblici, il ministro potrà venire a rettificarli.

Ma quello che interessa nella presente discussione, non è l'apprezzamento mio o il suo su questi fatti. Il punto saliente della disputa sta nel vedere se l'articolo 103 del capitolato delle Convenzioni sia stato o no osservato. Ecco il nodo della questione.

Io ho avuto l'onore di spiegare alla Camera che quest'articolo è stato apertamente violato dalle Società, non è stato con sollecitazioni fatto applicare dal Governo. L'onorevole ministro ha dichiarato invece che l'articolo 103 è stato applicato. Esaminiamo chi ha ragione di noi due.

L'articolo 103 vuole tre cose, che poi si riducono a due, cioè: la classificazione organica e il ruolo organico del personale, e vuole il regolamento. Ora io dico che la classificazione organica e il ruolo organico, non furono mai presentati, o almeno nessuno ne conosce nulla.

Ben ricordo che fu una controversia molto dibattuta in questa Camera, se il Governo dovesse solamente prendere visione di questo ruolo organico e apporvi il suo visto, o se dovesse anche approvarlo. Qui i pareri del Governo non sono stati neanche concordi, dacchè l'autore di queste famose Convenzioni, il nostro collega Genala, ha sostenuto alla Camera, non solamente in occasione di quella memoranda discussione, ma anche dopo, parlando dell'interpretazione da dare alle Conven-

zioni, che il Governo non doveva essere privo e disarmato di questo potere di controllo e di vigilanza, che non doveva solo apporre il visto, ma sibbene doveva dare l'approvazione a questo ruolo organico, cioè alla classificazione del personale, e che non poteva andare in esecuzione il ruolo, se non prima presentato al Governo ed approvato da esso.

Quando più tardi gli onorevoli Demaria e Maffi vennero ad interpellare su questo punto il ministro Saracco, sapete che cosa rispose l'onorevole Saracco? Rispose che di questa approvazione non vi era bisogno, che bastava la sola presentazione, ed aggiunse:

“ L'onorevole Demaria mi ha chiesto in particolare modo se il primo ruolo organico di cui parla l'articolo 103 abbia ricevuto l'approvazione del Governo. Ed io gli rispondo che questa approvazione non l'ha avuta, perchè non la deve avere, perchè non conviene che l'abbia. (*Interruzioni a sinistra*). ”

Oggi invece viene l'onorevole Finali a dirci che l'articolo 103 è stato applicato, e che il ruolo organico è stato approvato.

Dunque abbiamo tre ministri e tre opinioni sulla stessa materia.

Quando si votò questa legge io non aveva l'onore di far parte di questa Assemblea, e non porto sulla coscienza il voto delle Convenzioni, ma ho letto e studiato le discussioni che le accompagnarono e le seguirono, e ne ho tratto la persuasione che il Governo si riservò il diritto di esercitare sulle Società concessionarie la più severa vigilanza, il più assiduo controllo.

L'articolo 103 non fa che formulare appunto questo proposito del Governo, confermato in seguito dallo stesso ministro Genala.

Più tardi è venuto l'onorevole Saracco, ed ha detto che non c'era bisogno di questa approvazione, ma che era una comunicazione di pura forma. Ora viene l'onorevole Finali, ed afferma che lo articolo 103 è stato attuato, e che questo ruolo organico è stato approvato. Io non ci capisco nulla in mezzo a queste contraddizioni.

Tutto il personale ferroviario basso ed alto dice che il ruolo non è stato presentato nè approvato.

Che cosa debbo dire poi del regolamento che è la seconda parte, la più importante, la più sostanziale, dell'articolo 103?

Ripeterò che regolamento alla base delle Convenzioni, non esiste: che quello in vigore nella

rete Mediterranea è provvisorio senza visto del Governo, il quale non ha obbligata la Società a presentarne uno definitivo.

Intendiamoci bene su questa questione. Un regolamento che stabilisca i dritti e i doveri del personale interessa a 40,000 impiegati che hanno dritto di sapere la loro rispettiva posizione. L'onorevole Genala promise che sarebbe stato fatto, e che egli avrebbe invitato le Società a far presto.

L'onorevole Saracco invece disse che il Governo non aveva il diritto di ingerirsi nel compito riservato alle Società assuntrici, le quali, nell'interesse della loro speculazione, erano libere di organizzarsi come meglio credevano.

All'onorevole Saracco fu fatto osservare che non era questo lo spirito dell'articolo 103 del capitolato, ed il ministro nella tornata 7 febbraio 1888 soggiungeva che con ciò il Governo non ha inteso punto di abdicare ai suoi diritti di vigilanza e di controllo, nè di privare tutto questo personale della legittima protezione del Governo.

Nè poteva essere diversamente, dacchè l'articolo 103 dice che "il concessionario compilerà un regolamento, che sarà prima dell'attuazione comunicato al Governo, il quale dovrà constatare se in esso siano rispettati i patti del presente capitolato, determinate le norme per l'avanzamento, promozione etc." Ora io domando: si è constatato se questo benedetto regolamento prescrive le norme dell'avanzamento e delle promozioni degli impiegati?

Siffatta constatazione non fu fatta, altrimenti non si avrebbe un così numeroso personale ancora in balla di norme provvisorie, incomplete e severissime.

Bisogna disciplinare le promozioni e gli avanzamenti, bisogna che l'impiegato sappia quale è l'avvenire che gli è destinato nella sua carriera. Ora conosce solo le pene per le infrazioni alla disciplina.

Queste possono bastare agl'interessi di una Società, a covrirne la responsabilità, ma non bastano a salvaguardare i legittimi interessi del personale ferroviario.

In questo stato di cose io prego l'onorevole ministro di far eseguire le Convenzioni, ed avrà reso un importante servizio al migliore esercizio delle ferrovie in Italia.

Presidente. Dunque è soddisfatto, onorevole Florenzano? (*Si ride*).

Florenzano. Non posso dichiararmi soddisfatto delle risposte dell'onorevole ministro, per le ragioni che ho svolte.

Presidente. L'onorevole Placido ha presentato questa risoluzione:

"La Camera ritenendo che il Governo provvederà perchè siano rimossi gl'inconvenienti che si deplorano nell'esercizio ferroviario, passa all'ordine del giorno."

Prego l'onorevole ministro dei lavori pubblici di dichiarare se e quando intende che questa mozione sia discussa, perchè il regolamento prescrive:

"Se l'interpellante non sia soddisfatto può dichiararne le ragioni; e se intenda promuovere una discussione sulle spiegazioni date dal Governo, deve presentare una mozione.

"La mozione, una volta presentata, non può essere ritirata dal proponente senza l'assenso della Camera.

"La mozione è sviluppata nel giorno che proporrà il ministro, quando chi l'ha presentata ne convenga. In caso di dissenso decide la Camera."

Finali, ministro dei lavori pubblici. Dopo esaurite tutte le interpellanze.

Presidente. Anche quelle che verranno? (*Uarità*) ovvero quelle che sono iscritte nell'ordine del giorno? (*Sì, sì!*)

Onorevole Placido, ha udito?

Placido. Signori, in una questione così grave, per verità, mi avrei atteso una risposta diversa dall'onorevole ministro. Io non credo che si debba pigliare a gabbo una discussione così importante.

Finali, ministro dei lavori pubblici. Chiedo di parlare.

Placido. Pare a me che il rimandare a tempo indeterminato la mia mozione sia lo stesso che pigliare a gabbo una discussione di sì grave momento.

Diciamo le cose come sono. Sono avvezzo a parlare in questa maniera, senza veli e senza reticenze.

Se invece davvero non intendiamo burlare il Paese e riderci di noi stessi...

Crispi, presidente del Consiglio. Ma che!

Placido. ... allora è mestieri che diciamo chiaramente ciò che s'intende fare: se discuterò e risolvere la questione da me presentata, o rimandarne la soluzione a tempo indeterminato, e forse ai nostri successori.

Prego l'onorevole ministro di accettare, che la discussione della presentata mozione venga, al più presto possibile; accetterei, magari, anche se venisse quando siano svolte le attuali interpellanze iscritte nell'ordine del giorno. Come vede, sono ab-

bastanza discreto, e fo a fidanza sul suo buon volere.

Presidente. È appunto la stessa proposta che ha fatto il ministro.

Placido. Mi permetta, onorevole presidente: o io ho capito male, o mi pare che il ministro...

Presidente. Fui io che feci un'aggiunta e non il ministro; rivendico la mia osservazione.

Placido. Allora, signori, pare che siamo precisamente dello stesso avviso: cioè a dire che, svolte le interpellanze poste attualmente nell'ordine del giorno, noi discuteremo la nostra mozione. Ma questo è stato per me uno sforzo di rassegnazione. Il tempo sarà sempre lunghissimo.

Potrei presentare un'altra idea (e sono lieto che i miei colleghi che mi circondano, me la suggeriscano): io pregherei l'onorevole ministro, tanto per non ritardare a lungo questa discussione (alla quale, come han visto dalla forma della risoluzione, non connettesi nessuna idea politica), che la discussione medesima si faccia in occasione del bilancio dei lavori pubblici. (*Rumori*).

Presidente. Il regolamento si oppone, onorevole Placido.

Dichiari se accetta la proposta del ministro.

Placido. Allora farò di necessità virtù, e rassegnato, accetto.

Presidente. Dunque, il ministro aveva proposto che la discussione della mozione dell'onorevole Placido, che egli accettava, fosse inserita nell'ordine del giorno, dopo esaurite tutte le interrogazioni e interpellanze. E, siccome egli non precisò se si trattava di quelle che erano all'ordine del giorno, io lo interrogai perchè dichiarasse se intendeva parlare di quelle soltanto che erano inserite nell'ordine del giorno; e l'onorevole ministro rispose di sì.

Per cui, la osservazione partì da me, e non dall'onorevole ministro.

Placido. Vuol dire che io ho malamente apprezzato ciò che ha detto l'onorevole ministro.

Presidente. L'onorevole Placido accetta che la discussione della sua mozione sia inserita nell'ordine del giorno, immediatamente dopo lo svolgimento di tutte le interpellanze ed interrogazioni che, sino ad oggi, vi sono state inserite. È vero? (*Sì! sì!*)

Lazzaro. Chiedo di parlare.

Presidente. Su che?

Lazzaro. Per un semplice chiarimento; non per altro.

Sarà difetto mio, ma non ho compreso che cosa s'intenda per interpellanze inserite nell'ordine del giorno. Le interpellanze aggruppate? .

Presidente. È naturale.

Lazzaro. Queste delle ferrovie?

Presidente. Tutte, tutte.

Lazzaro. È come dire che non si accetta la mozione.

Presidente. Se l'onorevole Placido accetta, bene; se no, consulterò la Camera. Ma ha accettato...

Placido. Onorevole presidente, permetta: siccome la mozione non è stata sottoscritta soltanto da me, ma anche dagli onorevoli Florenzano e Della Rocca...

Presidente. Ma la mozione appartiene a colui che ha svolto la interpellanza.

L'onorevole Florenzano si è associato a Lei...

Florenzano. Io mi sono associato alla mozione dell'onorevole Placido; ma non credo che io sia perciò così legato e cucito a lui da dovermi associare alle presenti sue risposte. (*Si ride*).

Presidente. La mozione, quantunque sottoscritta anche da altri colleghi, appartiene all'onorevole Placido.

Lazzaro. Con questo ritardo è meglio ritirarla!

Presidente. La proposta dell'onorevole ministro è che la discussione di questa mozione si faccia immediatamente dopo che abb'è avuto luogo lo svolgimento delle interpellanze e interrogazioni attualmente iscritte nell'ordine del giorno. Se l'onorevole Placido consente...

Voci. Ha già consentito.

Presidente. Così rimane inteso.

Viene ora l'interrogazione dell'onorevole Delvecchio:

« Il sottoscritto desidera interrogare l'onorevole ministro dei lavori pubblici sull'applicazione dei pacchi ferroviari. »

L'onorevole Delvecchio ha facoltà di parlare.

Delvecchio. La mia interrogazione è molto semplice, ed io non ho bisogno di fare alcun discorso in questo argomento perchè l'onorevole ministro deve avere sott'occhio una mia relazione stampata.

Finali, ministro dei lavori pubblici. Sissignore!

Delvecchio. Io desidero solo sapere da lui quando su questa materia, che fu discussa già due volte nel Consiglio delle tariffe, egli possa pronunziare il suo *placet* definitivo, poichè l'accordo è ormai stabilito da tutte le parti.

Si tratta di pacchi al disopra dei tre chilogrammi, che le poste non possono portare.

Lo prego dunque di dirmi quando crede di por termine a questa questione, che pende ormai da 6 anni.

Finali, ministro dei lavori pubblici. È verissimo che questa questione pende da molto tempo. E l'onorevole Delvecchio ha il merito di avere, con una molto dotta e giudiziosa memoria, portato la questione avanti al Consiglio delle tariffe.

Il Consiglio delle tariffe, come egli sa, esaminò il progetto; non lo trovò abbastanza vantaggioso per il commercio, e ne sostituì un altro, che non fu poi approvato dall'amministrazione delle poste, temendosi che venissero degli inconvenienti a danno dell'erario dall'adozione di quella tariffa, o unitaria o per zone, per i pacchi ferroviari in concorrenza coi pacchi postali. Il Governo però non ha mai dimenticata la sua dichiarazione fatta sin dal 1883, che la questione deve essere esaminata non solo dall'aspetto fiscale, ma anche dall'economico. Recentemente, in dicembre, furono fatte nuove proposte e si stava per arrivare ad una conclusione, quando il mio onorevole collega ministro delle poste e dei telegrafi ha pregato me di sospendere la discussione sull'argomento, perchè esso intendeva di fare una proposta più radicale, la quale trasporterebbe dalle poste alle ferrovie tutto il servizio dei piccoli pacchi.

Lo studio dell'onorevole ministro delle poste e dei telegrafi non è ancora completo; ma io posso dire all'onorevole Delvecchio che la questione o si risolverà secondo le nuove idee che modificherebbero radicalmente il sistema attuale, o si ritornerà a studiare il progetto antico, per poter dare in qualche modo conveniente soddisfazione ad un interesse del commercio e del pubblico italiano. Il problema è oggetto di discussione da sei o sette anni, e veramente è tempo che abbia una soluzione. *(Bene!)*

Presidente. Così è esaurita la interrogazione dell'onorevole Delvecchio. Passeremo ora, se la Camera lo crede, all'altro gruppo di interpellanze ed interrogazioni. « Costruzioni ferroviarie. » Vien prima l'interpellanza dell'onorevole Brunicardi e di altri deputati:

« I sottoscritti domandano d'interpellare il ministro dei lavori pubblici sulle ragioni del ritardo nell'appaltare gli ultimi tronchi della ferrovia Firenze-Faenza.

« Brunicardi, Torrigiani, Caldesi, Gamba, Luciani, Gentili, Costa Andrea, Ginori. »

L'onorevole Brunicardi ha facoltà di svolgere la sua interpellanza.

Brunicardi. Questa grandinata di interrogazioni e di interpellanze, che è caduta sulla testa dell'onorevole Finali (*Ilarità*) mi fa provare per lui un

sentimento pietoso di sincera compassione e, dal canto mio, sarò brevissimo.

Non sono io che porto la questione della Firenze-Faenza per la prima volta alla Camera; l'onorevole Caldesi, nella seduta del 9 maggio 1888, e l'onorevole Torrigiani, nella seduta del 22 dicembre dello stesso anno, si occuparono di questa importante questione, ed i miei onorevoli colleghi ebbero dal ministro d'allora dello Iusungiere promesse, ma queste promesse non essendo state seguite dai fatti, obbligano me oggi a tornare sull'argomento anche in nome dei miei colleghi Torrigiani, Gamba, Caldesi, Costa, Gentili, Luciani, Ginori.

Io non starò a fare la storia della Firenze-Faenza e degli errori commessi, storia che l'onorevole Saracco chiamò *dolorosa*, non starò a dimostrare come una volta compiuta questa linea difficilmente soddisferà alle esigenze commerciali e militari senza costruire l'altro tronco sussidiario Borgo San Lorenzo-Pontassieve. Questo mi riservo farlo in altra occasione.

Starò ai fatti e, come ho promesso, sarò brevissimo.

Appena sorse l'idea di un nuovo valico fra Porretta e Fossato, vennero compilati diversi progetti tutti tendenti allo scopo di avvicinare la Toscana alle Romagne. La prima Commissione del 1863 della quale faceva parte l'illustre Cavalletto, ed il non meno illustre collega Passerini, scelse il tracciato della linea faentina. L'altra Commissione creata dall'onorevole Zanardelli nel 1877 con l'incarico di studiare il problema, tenuto conto delle cambiate condizioni dell'Italia col trasporto della capitale a Roma, giunse ai medesimi risultati.

In seguito al parere di queste due autorevoli Commissioni la linea Faenza-Firenze venne approvata con la legge del 1879.

L'onorevole Baccarini, con quell'energia che lo distingue, ordinò che si eseguisse questa linea il più presto possibile tenuto conto che non solamente era reclamata da interessi commerciali, ma anche da interessi militari. Ed ecco come procedettero le cose.

Nel 1880 fu appaltato il primo tronco da Faenza a Strada Ferniani; nel 1881 il secondo da Strada Ferniani a Fognano; nel 1882 si andò sugli Appennini, e si appaltò la galleria degli Allocchi. Nelle stesso anno 1882 si cominciarono gli appalti dalla parte di Firenze, mettendo all'asta il tronco Firenze-Vaglia; nel 1883 il tronco da Fognano a Marradi, e nel 1884 finalmente il tronco Vaglia-Borgo San Lorenzo.

Come l'onorevole ministro vede, fino al 1884 si lavorò. O bene o male si lavorò; ma dal 1884 ad oggi, non si è fatto più niente di utile pei tronchi da appaltarsi.

E senta, onorevole ministro, come si è perduto il tempo; se sbaglio, Ella potrà rettificare.

Nel 1885 il direttore Tarducci aveva ultimato gli studi dei 3 tronchi che ancora restavano da costruire; ma in quel tempo era ministro dei lavori pubblici l'onorevole Genala ed aveva l'intenzione di affidare quasi tutte le costruzioni alle Società private. Fu incaricato l'ispettore Ferrucci di trattare, per concedere la costruzione di questi 4 tronchi alla Società delle ferrovie meridionali.

Passò quasi un anno in trattative senza concluder niente. Intanto l'ispettore Ferrucci, trovò che i progetti suddetti erano suscettibili di modificazioni, ed il nuovo direttore cavaliere Niccolari che è uno dei più distinti funzionari dell'ispettorato generale delle ferrovie, fu invitato a modificare i progetti dei tronchi che ancora restano ad appaltare tenendo conto dei suggerimenti dell'ispettore Ferrucci.

Ma anzichè introdurre in questi progetti le proposte modificazioni fu ritenuto più conveniente procedere ad uno studio *ex novo* dei tre tronchi in parola.

Nel 1888 vennero ultimati, dal detto egregio funzionario, gli studi del nuovo tracciato di massima dei tre tronchi in discorso, ma non poterono compiersi i relativi progetti perchè all'onorevole Saracco venne in mente di creare una direzione speciale con a capo l'ingegnere Olivieri. La direzione speciale fu creata; si riferono gli studi di questi tre tronchi, e furono ultimati nel 1889; il Consiglio superiore dei lavori pubblici non li approvò (*Ilarità*). In questo frattempo il direttore Niccolari aveva chiesto di ritirarsi, ed era stato sostituito da un nuovo direttore, il cavaliere Alessandro Perego molto conosciuto per la sua capacità e per la sua operosità. E qui cessa l'azione degli altri ministri ed incomincia quella dell'onorevole Finali. Il cavalier Perego, per quanto si sa, ha con premurosa sollecitudine, pressochè ultimati gli studi degli ultimi tronchi della Firenze-Faenza; ed io domando all'onorevole ministro Finali se questa sarà proprio la volta buona, come si suol dire; se si faranno gli appalti, e se si cercherà di ultimare più presto che sia possibile questa linea. Prima che l'onorevole Finali mi risponda, mi permetta di leggere quello che rispondeva l'onorevole Saracco all'onorevole Caldesi il 9 maggio 1888:

“ SARACCO. Risponderò due sole parole all'ono-

revole Caldesi; egli ha ragione da vendere. Questi nuovi studi sono stati fatti e ripetutamente; e quando il Parlamento dia i mezzi di azione che ho chiesto con la legge dei provvedimenti ferroviari, io gli do la mia parola che immediatamente si procederà all'appalto di questi due tronchi. „

Io chiedo all'onorevole Finali, ora che questa legge a cui accennava l'onorevole Saracco è stata approvata dalla Camera, ed i fondi ci dovrebbero essere, se pensi di sollecitare gli appalti di questi tronchi col sistema di termini abbreviati.

L'onorevole Finali conosce l'importanza di quella linea, vivamente reclamata dallo Stato Maggiore; sa che migliaia di operai delle Province di Firenze e di Ravenna aspettano questi appalti per guadagnare da vivere ed io ho piena fiducia in lui e fiducioso aspetto la sua risposta.

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

Finali, ministro dei lavori pubblici. La questione della Faenza-Firenze non avrebbe potuto essere esposta più completamente ed esattamente di quello che ha fatto l'onorevole Brunicardi. Egli fa a me un semplice quesito, al quale è facile e pronta la risposta. Ma prima di darla, io dirò che questa linea ha costato di tempo e soprattutto di spesa, molto più di quello che era in preventivo e che era veramente necessario. Questa doppia perdita di tempo e di denaro si deve, a creder mio, principalmente al fatto di avere intrapresi lavori sopra progetti non abbastanza studiati; e la circostanza di studi non abbastanza accurati, sopra i quali si sono intrapresi i lavori, spiega molte delle delusioni ferroviarie, che abbiamo avuto in Italia, e dispendi al di là del necessario, che si possono sommare a diecine e forse centinaia di milioni.

Se per desiderio di avere degli studi, su i quali fondare veramente degli appalti con sicurezza di non avere delle grandi delusioni, si è da ultimo preso del tempo, questo ritardo ci può essere facilmente condonato.

Ho piacere che l'onorevole Brunicardi trovi lodevole la scelta dell'ingegnere Perego, che ora dirige gli studi e dirigerà i lavori dei tronchi, che ancora mancano al compimento della linea. L'ingegnere Perego ha creduto opportuno dei tre tronchi rimanenti farne quattro, ed ha presentato il progetto per il tronco Fosso Canecchi-Ronta e per il tronco Fantino Crespino che sono quelli intermedi.

Questi progetti sono già stati visti dal Consiglio superiore dei lavori pubblici e dal Consiglio di Stato; e, tanto l'un Collegio che l'altro, hanno

dato voto favorevole; non si tarderà ad indire l'appalto col metodo dell'unica gara, che è quello che permette di procedere alla aggiudicazione nel minor tempo possibile.

Ho poi tutta la fiducia che dentro il mese di febbraio saranno presentati al Ministero i progetti dei due tronchi, che stanno ai termini della linea, quelli che debbono costruirsi uno da Marradi a Fantino e l'altro da Ronta al Borgo San Lorenzo.

Pervenuti che siano questi studi, non porrò tempo in mezzo e li sottoporro al Consiglio superiore dei lavori pubblici e al Consiglio di Stato; quindi, con la maggior sollecitudine possibile, si indiranno gli appalti per la costruzione.

Presidente. Onorevole Brunicardi, ha facoltà di parlare per dichiarare se sia o no soddisfatto delle risposte dell'onorevole ministro.

Brunicardi. Mi dichiaro pienamente soddisfatto e ringrazio l'onorevole ministro.

Presidente. Spetterebbe ora all'onorevole Sciacca della Scala, ma l'onorevole Sciacca ha scritto che, non potendo essere presente, cedeva il suo turno a quello che veniva appresso, e che sarebbe l'onorevole Sprovieri.

Onorevole Sprovieri, è disposto a svolgere la sua interpellanza?

Voci. Sì! sì!

Sprovieri. Basta che loro siano meco benevoli! (*Sì! sì!*).

Presidente. Sempre, con lei! (*Si ride*).

Sprovieri. Onorevoli colleghi. Con questa interpellanza noi sentiamo di adempiere ad un sacro dovere. Io e l'onorevole Morelli quando si discusse il disegno di legge per la costruzione di strade nazionali e provinciali, nella tornata dell'11 dicembre 1888, dimostrammo che realmente la provincia di Cosenza riguardo a strade era stata troppo trascurata, e soprattutto il mio collegio elettorale di Castrovillari.

Allora mi si dette ragione, e lo stesso ministro dei lavori pubblici, onorevole Saracco, rispondendomi, disse:

“ Non bisogna d'altronde dimenticare ciò che diceva poc'anzi l'onorevole Sprovieri, quando con animo concitato, e con la parola del patriota vi parlava di molte strade decretate per legge alle quali non si è fino ad ora posto mano, mentre molte altre si trovano già condotte a compimento.”

“ Credete proprio che questa disparità di trattamento così contrario alle intenzioni del legislatore possa essere accettato con santa rassegnazione?”

“ Io credo avanti tutto, che bisogna essere giusti ed onesti.

“ È inutile dire che quel che si è fatto si poteva far meglio e si poteva fare altrimenti, ecc. ”

Dunque mi si dette ragione da tutti, ripeto, e le strade delle quali allora parlava, già si stanno costruendo.

Però allora si trattava soltanto di strade nell'unico interesse locale, limitato al mio collegio elettorale e a tutta la provincia di Cosenza. Ora la scena cambia, perchè, con questa interpellanza, domandiamo, se non sia urgente e utilissima la costruzione di una strada ferrata fra Lagonegro e Castrovillari. Questa domanda non è nuova; studi al proposito ne sono stati fatti, e l'onorevole Lacava, che ora siede nel Consiglio della Corona, essendo relatore della legge sulla Eboli-Reggio, osservò allora, che sarebbe stata assai necessaria anche una strada intermedia, per rimediare ai possibili inconvenienti, che sotto l'aspetto della difesa nazionale, presentano tanto la Eboli-Reggio che l'altra linea pure litoranea sull'Adriatico.

La linea che vorremmo noi interpellanti veder costruita sarebbe appunto interna, sicura da qualsiasi offesa, e come l'illustre Lacava allora la desiderava.

Ed il nostro collega l'illustre generale Pozzolini ha scritto molti volumi sulla utilità militare di questa strada. Signori, non v'illudete, la guerra deve venire, malgrado gli sforzi della diplomazia. La catastrofe verrà in un tempo più breve di quello che si crede, perchè la situazione generale europea io la veggio come quella dell'ammalato grave nell'ospedale, del quale il corpo è sfatto, e qualunque consulto, dei più grandi scienziati, non gli apporta che rimedi atti a sollevarlo un tantino, però, quando tutto dà a credere che la malattia sta per essere vinta, l'ammalato muore.

La strada che noi chiediamo sarebbe dentro terra, utile in caso di guerra, e metterebbe in comunicazione tutti i Comuni delle Calabrie col resto d'Italia.

Pensate, o signori, al momento di una guerra, in cui un nemico ardito in poche ore riuscisse a rompere tutte le due strade litorali, i poveri calabresi resterebbero senza comunicazioni ed in balia del nemico. È vero che i Calabresi non sono secondi a nessuno per forza e coraggio, e i servigi e sacrifici di sangue e di danaro fatti da essi per la patria una e per la libertà lo attestano. Però essi debbono essere messi in grado

di agire, e debbono anche partecipare ai benefici del progresso e dell'unità italiana nella viabilità!

Per queste considerazioni domandiamo all'onorevole ministro, se non creda utile e conveniente studiare la quistione da noi indicata, e presentare al più presto possibile un disegno di legge, che, senza ledere gl'interessi delle altre regioni d'Italia, stabilisca la costruzione della detta strada ferrata da Lagonegro a Castrovillari, la quale sarebbe d'interesse non della Calabria sola, ma di tutta Italia.

Noi abbiamo fiducia e convinzione che tutti i nostri onorevoli colleghi voterebbero una tal legge di evidente necessità commerciale e militare, ed essi la voterebbero anche perchè noi deputati Calabresi non ci siamo mai rifiutati di dare il nostro appoggio a leggi per strade ferrate nelle altre regioni d'Italia. Quando noi abbiamo votate queste leggi, sapevamo bene di compiere il nostro dovere verso gli amati fratelli italiani, e le abbiamo votate con animo lieto.

Aspetto perciò dall'illustre ministro Finali una risposta che io possa mandare ai miei amati Calabresi, gl'interessi dei quali io debbo qui tutelare con tutte le mie povere forze; del bene loro io debbo qui essere vigile sentinella, e spero questa volta di non avere invano ricorso a voi tutti.

Presidente. L'onorevole Morelli ha chiesto di parlare per un fatto personale, accenni il suo fatto personale.

Morelli. Il fatto personale è questo: l'onorevole Sprovieri mi ha nominato per avermi consenziente in tutto ciò che ha detto. Concordo con lui, ma ho un'osservazione a fare.

Presidente. L'averlo nominato costituisce un fatto personale?

Morelli. Quanto alla ferrovia che egli raccomanda cioè la Lagonegro-Castrovillari abbiamo tutti e due lo stesso scopo; però egli la raccomanda sotto un punto di vista che, secondo me, non sembra quello più diretto per avere una risposta favorevole dal Governo.

Presidente. Allora ella dovrebbe fare una interpellanza speciale!

Morelli. Ma Egli poi mi attribuisce, col suo discorso, un'opinione che io non divido.

Siamo perfettamente d'accordo che questa ferrovia è di natura strategica, militare e di grande importanza economica per quei paesi che sono privi affatto di mezzi di viabilità ferroviaria.

Presidente. Anche questo è fatto personale? (*Si ride*).

Morelli... e questo credo che nessuno dei col-

leghi possa negarlo giacchè essi ricordano bene che la Camera lo ha ammesso col suo ordine del giorno del giugno 1888, se bene rammento, col quale si intese di affermare sempre più che il tronco di ferrovia Lagonegro Castrovillari è assolutamente necessario per congiungere la Basilicata e la Calabria con una linea ferroviaria militare per non correre il pericolo in caso di guerra di dislocare le truppe con la unica via ferrata litoranea sul mar Tirreno.

L'onorevole Sprovieri si limita a pregare il Governo di voler presentare alla Camera il disegno di legge senza preoccuparsi della risposta che sarebbe facile al ministro, e cioè che egli non può nelle condizioni attuali delle finanze affrettarne la presentazione.

Io invece sostengo e dico che il Governo dovrebbe presentare un disegno di legge inteso a rivedere e riordinare la costruzione delle ferrovie calabresi, in modo che fra queste si lascino indietro quelle meno urgenti, e che non abbiano carattere di necessità strategica e militare, e si dia il passo innanzi a queste ultime cioè alla Lagonegro-Castrovillari. In questo modo il Governo si procurerà quel mezzo che esso cerca, senza aspettare che le condizioni finanziarie dello Stato migliorino per costruire la ferrovia Lagonegro-Castrovillari, che riconosciamo come urgente e di grande interesse per la nostra regione e per la difesa dello Stato.

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

Finali, ministro dei lavori pubblici. Nella tornata del 18 maggio dell'anno scorso fui interpellato dall'onorevole Lovito sul punto, se io intendeva di continuare gli studi e dare esecuzione alla ferrovia Lagonegro-Castrocucco, che è il compimento della linea interna della Eboli-Reggio. Risposi di sì; ed oggi non posso che confermare questa dichiarazione.

In quella stessa occasione dissi ad un altro onorevole deputato, che avrei dato esecuzione a quanto prescrive la legge per rispetto all'esecuzione della Cosenza-Nocera Tirrena, per quanto la costruzione di questa ferrovia presenti gravissime difficoltà geologiche.

Ora l'onorevole Sprovieri mi domanda, e a lui si unisce parmi anche l'onorevole Morelli, di presentare un progetto per chiedere i mezzi di costruire anche una ferrovia Lagonegro-Castrovillari, ferrovia della quale l'onorevole Sprovieri ha notato la grande importanza strategica e militare. Ora dirò francamente che il Governo non può pigliare siffatto impegno. Le condizioni finanziarie

attuali dell'Italia e le condizioni del bilancio non permettono, e credo per un certo tempo non permetteranno di venire dinanzi a voi con progetti di nuove spese ferroviarie. E questa non è mica una ferrovia la quale importi poca spesa. È una ferrovia di 103 chilometri, di cui non meno di 35 in galleria.

Se uno calcola la spesa per la costruzione di questa ferrovia in 100 milioni forse dice una somma inferiore al vero. Quindi, senza disconoscere l'importanza di questa linea, soprattutto strategica, io non posso promettere di proporre, in un tempo determinato, o in un tempo vicino, un disegno di legge per la sua attuazione.

E neppure posso promettere quello che da alcune parti veniva domandato, vale a dire di proporre al Parlamento la facoltà di stornare i fondi dati per la costruzione della Lagonegro-Castrocucco, e darli per la costruzione della Lagonegro-Castrovillari, che sarebbero del resto di gran lunga inferiori al bisogno.

Eppoi il Governo, come non intende di fare proposte di nuove spese per ferrovie, così non intende di mancare agli impegni che sono stati assunti dal Parlamento e dal Governo per effetto delle leggi vigenti. (*Benissimo!*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Sprovieri per dichiarare se sia o no soddisfatto.

Sprovieri. Io francamente non so che cosa rispondere all'onorevole ministro. Non voglio dichiararmi nè soddisfatto, nè non soddisfatto.

Io non ho punto parlato di stornare dei fondi stanziati per un'altra linea a fine di procedere alla costruzione di questa.

Io ho detto semplicemente che siamo tutti italiani, che paghiamo tutti le imposte stesse, e quindi abbiamo tutti gli stessi diritti.

Io ho notato tutte le spese, specialmente pel porto di Genova, per la succursale dei Giovi, e tutte le altre per le varie parti d'Italia, e non so capire come non si voglia far niente per le Calabrie.

Io mi tacerò quindi, ed in appresso Iddio provvederà.

Io potrei dimostrare, se ne fosse il tempo, che questa strada è molto più necessaria di quanto ho detto, e che essa è di grande urgenza non solo nell'interesse delle Calabrie, ma pel bene di tutta l'Italia.

Nota poi che quella regione manca perfino di strade rotabili; che essa è trascurata.

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

Finali, ministro dei lavori pubblici. Prego l'onorevole Sprovieri di guardare a quello che si fa ora in Calabria, e vedere quante sono le ferrovie (di interesse certamente nazionale, perchè non vi è nessun grande interesse di una regione che non sia anche un interesse nazionale), che ora sono in costruzione ed interessano la Calabria. Egli lo sa al pari di me.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Sprovieri.

Sprovieri. Io ho parlato di strade rotabili, perchè mi pare di aver dimostrato chiaramente che in Italia se ne costruiscono troppe. Mi riferisco al discorso fatto in occasione del disegno di legge presentato l'11 giugno 1888, discorso che fu approvato dal Governo e dalla Camera.

Presidente. La interrogazione dell'onorevole Sciacca è rimandata a sabato prossimo.

Presentazione di relazione.

Presidente. Invito l'onorevole Mazza a venire alla tribuna per presentare una relazione.

Mazza. Come presidente della Commissione che esaminò il disegno di legge: "Convalidazione del regio decreto 8 novembre 1889 per la determinazione della ricchezza alcolica naturale dei vini italiani," compio il penoso dovere di presentare la relazione scritta dal nostro compianto collega Boneschi pochi giorni prima della sua morte. Essa porge nuova e splendida testimonianza dell'eccellenza del suo ingegno e della sua operosità e ci rende vieppiù amara la irreparabile perdita che hanno fatto il Parlamento e la nazione. (*Benissimo!*)

Comunicasi il risultamento delle votazioni.

Presidente. Comunico alla Camera il risultato delle votazioni fatte oggi sui seguenti disegni di legge:

Approvazione della maggiore spesa di lire 61,870.96 a saldo delle contabilità relative al capitolo n. 6 *Stati maggiori e Comitati* dello stato di previsione della spesa del Ministero della guerra per l'esercizio finanziario 1887-88.

Presenti e votanti	192
Maggioranza	97
Voti favorevoli	152
Voti contrari	40

(*La Camera approva.*)

Approvazione della maggiore spesa di lire 11,985.61 a saldo delle contabilità relative al

capitolo n. 19 *Personale tecnico e contabile dell'artiglieria e genio dello stato* di previsione della spesa del Ministero della guerra per l'esercizio finanziario 1887-88.

Presenti e votanti 192
Maggioranza 97
Voti favorevoli 152
Voti contrari 40

(La Camera approva).

Approvazione della maggiore spesa di lire 2,597.90 a saldo delle contabilità relative al capitolo n. 21. *Assegni agli ufficiali in aspettativa ed in disponibilità ed agli ufficiali in posizione ausiliaria* dello stato di previsione della spesa del Ministero della guerra per l'esercizio finanziario 1887-88.

Presenti e votanti 192
Maggioranza 97
Voti favorevoli 148
Voti contrari 44

(La Camera approva).

Comunicansi domande di interpellanza e di interrogazione.

Presidente. L'onorevole Campi ha presentato la seguente domanda d'interpellanza:

“ Il sottoscritto chiede di interpellare l'onorevole ministro dei lavori pubblici intorno ai criteri che vengono seguiti nelle ordinazioni del materiale ferroviario. ”

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

Finali, ministro dei lavori pubblici. Dichiaro di essere pronto a rispondere a quest'interpellanza, che suppongo verrà dopo le altre.

Presidente. L'onorevole Campi mi ha autorizzato a dichiarare che accettava la proposta del ministro.

L'onorevole Morelli ha presentato quest'interpellanza:

“ Il sottoscritto chiede d'interpellare il ministro dell'interno sui motivi che hanno ritardato il riparto del sussidio accordato dal Parlamento ai danneggiati del terremoto nella provincia di Cosenza del 5 dicembre 1887. ”

Prego l'onorevole ministro di dichiarare se e quando intenda rispondere.

Crispi, ministro dell'interno. Risponderò dopo le altre.

Presidente. Onorevole Morelli, ha udito?

Morelli. È la legge per tutti. Accetto.

Presidente. L'onorevole Toaldi infine ha presentato la seguente interrogazione:

“ Il sottoscritto desidera interrogare il ministro di agricoltura e commercio sui provvedimenti che egli intende di adottare a fine di risolvere una volta la vecchia quistione del bosco del Montello in provincia di Treviso. ”

Onorevole presidente del Consiglio, la prego di comunicare al suo collega questa domanda di interrogazione.

Crispi, presidente del Consiglio. Darò comunicazione al mio collega di questa interrogazione.

Presidente. Rammentandogli che deve rispondere su due altre interpellanze.

Crispi, presidente del Consiglio. Quando verrà risponderà.

Presidente. Ma sa che il regolamento prescrive che entro 24 ore si deve dichiarare se e quando s'intenda rispondere.

La seduta termina alle 6, 50.

Ordine del giorno per la tornata di lunedì.

1. Votazione a scrutinio segreto dei disegni di legge:

Approvazione dell'eccedenza d'impegni verificatasi sull'assegnazione del capitolo 138 del bilancio del tesoro 1889 90. (16)

Approvazione delle eccedenze di impegni su capitoli di spese obbligatorie e d'ordine del bilancio di previsione per 1888-89, risultante dal rendiconto generale consuntivo dell'esercizio stesso. (72)

Transazione della causa colla ditta Minnecci, già appaltatrice del casermaggio militare in Sicilia. (79)

Discussione dei disegni di legge:

2. Modificazioni alla circoscrizione giudiziaria e miglioramento degli stipendi della magistratura. (4)

3. Disposizioni circa l'ammissione e le promozioni nella magistratura. (5)

4. Approvazione della maggiore spesa di lire 1,010,000 per la sistemazione delle contabilità relative al capitolo n. 37 bis *Spesa per i distaccamenti d'Africa* dello stato di previsione della

spesa del Ministero della guerra per l'esercizio finanziario 1887-88. (17)

5. Iscrizione di lire 3,000,000 sul capitolo 38 *Spese d'Africa*, del bilancio della guerra 1889-90 per il pagamento dei premi di arruolamento ai militari del Corpo speciale. (82)

6. Autorizzazione della spesa straordinaria di lire 17,500,000 da iscriversi nel bilancio della guerra nell'esercizio finanziario 1889 e 1890 per provvista di nuova polvere da fucile e per la costruzione di un nuovo polverificio. (80)

7. Autorizzazione ai comuni di Croce Mosso, Jenne e Petrella Salto a vincolare centesimi addizionali in eccedenza alla media triennale 1884-85-86 a favore della Cassa depositi e prestiti per

ammortamento di mutui ed ai comuni di Diano Borello e Piovera ad eccedere la detta media pel solo esercizio 1889. (88)

8. Conversione in legge dei tre regi decreti del 29 agosto, 28 settembre e 24 novembre 1889 riguardanti eccedenze di sovrimposte comunali sul limite medio del triennio 1884-85-86. (94)

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

Roma, 1890 — Tip. della Camera dei Deputati.
(stabilimenti del Fibreno)