

CXVI.

2ª TORNATA DI LUNEDÌ 9 GIUGNO 1890

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE BIANCHERI.

SOMMARIO. Il presidente della Camera comunica una lettera del presidente del Consiglio, con la quale partecipa l'accettazione fatta da Sua Maestà delle dimissioni dell'onorevole Fortis da sotto-segretario di Stato. Comunica inoltre una lettera del sindaco di Modena, con la quale prega la Camera di farsi rappresentare alla inaugurazione del monumento a Re Vittorio Emanuele II. — Il ministro delle finanze presenta un disegno di legge per la costruzione di locali per uso della dogana e della capitaneria di porto in Palermo. — Seguito della discussione del bilancio del Ministero dei lavori pubblici — Parlano i deputati Di Baucina, Palizzolo, Elia, Lucifero, Cavalletto, De Zerbi, Fila-Astolfone, Merzario, Sciarra, Costantini, Chiapusso, Del Balzo, Sanguinetti, Placido, Della Rocca, Napodano, il relatore deputato Vacchelli ed il ministro dei lavori pubblici.

La seduta comincia alle 2.30 pomeridiane.

Zucconi, segretario, dà lettura del processo verbale della seduta di sabato, che è approvato; quindi legge il seguente sunto di

Petizioni.

4711. Il Consiglio comunale di Sangoneto (Firenze) chiede che sia sospesa l'applicazione della legge forestale 20 giugno 1877, n. 3919 e che intanto si provveda con più eque disposizioni regolamentari a mantenerne l'applicazione nei termini opportuni.

4712. Le Giunte municipali di Montebelluna, Cornuda, Volpago, Arcade e Nervesa comunicano una domanda già rivolta al Ministero di agricoltura, industria e commercio, in cui offrono di acquistare il Bosco Montello, al solo scopo di farne la ripartizione a titolo di enfiteusi fra gli utenti dei diritti d'uso.

4713. Il Consiglio comunale di Napoli fa voti che non siano mai trasferiti permanentemente da Napoli nel locale della Favorita i due regi Educatanti Regina Margherita e Principessa Clotilde.

Omaggi.

Presidente. Si dia lettura dell'elenco degli omaggi pervenuti alla Camera.

Zucconi, segretario, legge:

Dal Ministero dell'istruzione pubblica — Le opere di Galileo Galilei - Edizione nazionale sotto gli auspici di S. M. il Re d'Italia, vol. I, una copia;

Dal Ministero del tesoro — Relazione intorno ai risultati economici amministrativi ottenuti dall'officina governativa delle Carte-valori dal 1º luglio 1888 al 30 giugno 1889, copie 300;

Dal signor dottor Hammacher Capri — Osservazioni intorno al disegno di legge sulle miniere, copie 6;

Dal sindaco di Pavia — Commemorazione di Benedetto Cairoli, copie 10.

Congedi.

Presidente. Hanno chiesto un congedo, per motivi di famiglia, gli onorevoli: Pompilj, di giorni cinque; Románin-Jacur, di cinque; Righi di 10; Lucca, di 8; Giovan Battista Martini, di 8; Gangitano, di 25. Per motivi di salute, l'onorevole Gabelli, di giorni 20.

(Sono conceduti).

Comunicazioni della Presidenza.

Presidente. Dall'onorevole presidente del Consiglio, ministro dell'interno, è pervenuta alla Presidenza la seguente partecipazione:

“ Roma, 8 giugno 1890.

“ Mi onoro partecipare a Vostra Eccellenza che Sua Maestà il Re con decreto di oggi, 8 giugno, ha accettato le dimissioni dell'onorevole avvocato Alessandro Fortis, deputato al Parlamento, dall'ufficio di sotto-segretario di Stato per gli affari dell'interno. ”

Dal sindaco della città di Modena è pervenuta la seguente lettera:

“ Modena, 24 maggio 1890.

“ Eccellenza,

“ Il giorno 24 giugno p. v., anniversario memorabile per la vittoria delle armi italiane a S. Martino, seguirà in Modena l'inaugurazione del monumento, eretto a spese della Provincia, del Comune e di generosi oblatori, al Re Vittorio, Emanuele II.

“ È nostra viva speranza che la patriottica solennità possa essere onorata dalla presenza di S. M. il Re, od in sua vece, nel caso d'impedimento, da quella dell'Augusto Principe Ereditario, e di S. A. R. il Conte di Torino, che vestirono entrambi la divisa di questa scuola militare.

“ Mentre ho l'onore di porgere all'E. V. l'annuncio della festa inaugurale che avrà luogo fra noi, esprimo il desiderio che la Camera dei Deputati voglia compiacersi di farsi rappresentare alla medesima: del che il Comune e la Provincia di Modena riconoscenti si terranno altamente onorati.

“ Confidando che la Camera dei Deputati degnierà accogliere questa preghiera, mi è gratissima l'occasione per dichiarare i sensi del mio profondo ossequio.

“ Il Sindaco. ”

Non dubito che la Camera terrà ad onore di farsi rappresentare a questa patriottica solennità. Io propongo che siano delegati i deputati della provincia di Modena, per la rappresentanza della Camera. Essi sono gli onorevoli Tabacchi, Bonasi, Araldi, Gandolfi e Basini, che formeranno un'apposita commissione sotto la presidenza del più anziano e saranno investiti della rappresentanza della Camera per questa solennità.

(Così è stabilito).

Avverto la Camera che fu distribuita la relazione intorno alla istituzione del credito fondiario, e quella sul bilancio del Ministero di grazia e giustizia; e che perciò sono aperte le iscrizioni per la discussione.

Presentazione di un disegno di legge.

Presidente. L'onorevole ministro delle finanze ha facoltà di parlare.

Seismit-Doda, ministro delle finanze. Mi onoro di presentare alla Camera un disegno di legge per la costruzione di locali ad uso della dogana e della capitaneria del porto di Palermo.

Presidente. Do atto all'onorevole ministro delle finanze della presentazione di questo disegno di legge, che sarà stampato e distribuito.

Seguito della discussione del bilancio del Ministero dei lavori pubblici.

Presidente. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge relativo allo stato di prima previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici.

La discussione rimase sospesa venerdì scorso al capitolo 42, *Manutenzione e riparazione dei porti.*

L'onorevole Di Baucina ha facoltà di parlare.

Di Baucina. Uso ad ascoltare i discorsi degli onorevoli colleghi anzichè a farne, non mi sarei dipartito dal mio costume se un'idea prepotente non prevalessse in me e non mi spingesse a parlare.

La lettura di questi articoli che formano il capitolo della manutenzione de' porti m'impensierisce oggi come pel passato perchè sempre li ho

visti improntati alla stregua di eccessiva economia.

Io assisto da molto tempo allo spettacolo di una Camera che chiede da ogni lato continuamente nuove ferrovie; e molti credono di poterle pretendere e di doverle aver presto; e gridano che la loro regione si salvi con una ferrovia, con una stazione, con un ponte, ecc. Ho anche visto nella nostra Camera sorvolare talvolta l'idea che descrive questa Italia divisa in due: una settentrionale, che ha abbastanza ferrovie; l'altra, meridionale, che non ne ha abbastanza, e che ne chiede la costruzione invocando la giustizia distributiva.

Ho inteso parlare di diritti, ma non mai di saggia prudenza. Ho visto dei ministri che si sforzano di contentar tutti; ma non ne ho visto nessuno che, guardando alla situazione generale, affrontasse la impopolarità di negare queste spese, o la maggior parte di queste spese, per salvare la finanza. Naturalmente, per ogni caso singolo, si adducono ragioni vevoli: la economia pubblica principalmente, la potenza economica che si deve svolgere con la ferrovia. È chiaro: se noi esaminiamo quelle spese caso per caso, ogni caso ha le sue buone ragioni. Ma, signori miei, quando le attuali linee si saranno accresciute, quando avrete una rete quasi completa e tutto ciò avrete conseguito inopportuno senza mezzi sufficienti che per far presto avrete attinti a' sacrifici de' contribuenti, dove troverete la potenza economica che dovrà svolgersi? Quando voi fate troppo presto, voi correte il rischio di essiccare le fonti della pubblica ricchezza, e apprestere inutilmente tanto banchetto ad un malato che non potrà cibarsene.

Io desidererei che il signor ministro, nell'amministrazione dei lavori pubblici, portasse quella savia rigidità che porta nella sua l'onorevole Seismit-Doda, il quale, convinto che non si può ricorrere più oltre impunemente alla potenza contributiva del Paese, sta saldo nel proposito di raggiungere l'equilibrio solamente con le economie.

Parmi che questo bilancio sia stato sempre, e lo è ancora, il bilancio delle ferrovie, più che il bilancio dei lavori pubblici.

Questo incremento incessante di nuove linee, questo volere ad ogni costo e subito accrescere il nostro patrimonio ferroviario, si comprenderebbe e sarebbe lodevole se l'Italia avesse le sue casse colme.

Ma ora, permettetemi di asseverarlo, è una invigilanza. Perché non fare come il diligente

e modesto amministratore che prima cura le cose necessarie e mano mano estende le spese per conseguire l'utile quando questo è possibile? E ne avviene, che quando noi vogliamo provvedere ai nostri bisogni più indispensabili ce ne troviamo impediti dalla deficienza dei mezzi.

L'Italia, non c'è dubbio, è potenzialmente ricca, ma a patto che la sua ricchezza si svolga gradatamente, non faccia dei salti, e non consumando nella precipitazione la propria potenza. Benedette le spese per le ferrovie ma purchè si facciano a misura che le finanze nostre possano permetterlo.

In questo momento che noi chiediamo all'economia l'assetto del nostro bilancio non dovremmo essere più coraggiosi nel togliere o nel sospendere tutte le spese che non sono strettamente necessarie? Sì, quelle spese che oggi non potremmo fare senza sforzi dannosi, e che domani potremmo più facilmente e più utilmente. (*Commenti*).

Io, leggendo questo bilancio, non so comprendere a che cosa si riducono le sue economie. A che provvede questo bilancio di quello che è veramente necessario?

Esso bilancio mi rammenta una storia, che mi raccontavano quand'era bambino.

Il bilancio del Senato di una illustre città dava per le feste da celebrarsi in onore della Santa protettivo 50,000 lire, e questa somma si distribuiva così: 25,000 lire servivano per i sorbetti e per i dolci che si davano ai senatori (*Si ride*); e le altre 25,000 servivano per la girandola, le corse dei barberi e tutte le altre feste in quei cinque giorni.

Immaginate in qual modo con questa cifra di 25,000 lire si poteva sopperire a tali spese!

Ne avveniva che i senatori avevano molti gelati, e le feste pochi danari.

Una volta il Senato vedendosi in istrettezze pensò di ridurre quel capitolo del suo bilancio; si adunò in consiglio e cominciò col fare inscrivere al segretario 25,000 lire per gelati e dolci ai signori senatori, e naturalmente sulle altre 25,000 non si poteva fare economia, poichè non bastavano per le feste. (*ilarità*) Si ripeté più volte il calcolo sempre ponendo giù come spesa inalterabile le prime 25 mila lire ma dava sempre gli stessi risultati. E facendo e rifacendo il conto in questo modo il capitolo del bilancio senatoriale restò tale e quale.

Questa idea mi desta il bilancio in discussione. Se voi mettete tutto per ferrovie, cosa vi resterà per gli altri lavori, come potrete sopperire adeguatamente a quelle altre spese che sono di loro natura e per la loro utilità più neces-

sarie? Cosa vi resterà principalmente per la marina?

Perchè, signor ministro, non dimentichiamo che l'Italia spera principalmente nella sua marina, se per essa sorgeranno ancora giorni gloriosi come quelli che hanno veduti i nostri antenati. (*Commenti*).

Le ferrovie sono certamente mezzi di floridezza, ma quello che oggi abbiamo, possono benissimo bastare ai nostri attuali commerci ed ai bisogni della nostra agricoltura, possiamo per lo meno attendere.

Papa. Ma non bastano!

Di Baucina. E perchè non bastano?

Voce. Perchè non sono finite!

Di Baucina. Ma, e i denari li avete voi per farle? o dovete prenderli a prestito? ovvero opprimere il paese con nuove tasse? Io vorrei certamente essere Rothschild e poter fare tutto quello che mi viene in mente; ma non essendo, prima guardo all'utile ed al puro necessario e poi anche al soverchio. E non metto punto in dubbio che le ferrovie siano il mezzo più potente per isvolgere maggiormente i nostri commerci; ma noi abbiamo dei porti di cui ci ha dotati la natura e ci hanno anche forniti gli sforzi dei nostri avi. Bisogna conservare questi porti; io non dico crearne dei nuovi, spendere però con misura, ma senza risparmio malinteso, per la conservazione dei porti attuali, perchè la creazione di una ferrovia può ottenersi col tempo, ma voi non potete aspettare di avere i denari per mantenere un porto, perchè se non provvedete alla manutenzione, dopo pochi anni di remora dovrete spendere dieci volte la somma che spendereste ogni anno. Manteniamo bene i nostri porti; è necessario. Sospendiamo per ora, per quanto sia possibile senza ledere il nostro svolgimento economico, la nuova costruzione di ferrovie, sino al giorno che la finanza dello Stato sarà in pareggio.

Ecco perchè io mi lamento che in questo compartimento dei porti si stanziava troppo poco per la manutenzione.

E giacchè il mio amico Papa mi ha interrotto quasi che io non fossi fautore delle ferrovie, gli dirò che io appartengo a quella parte d'Italia che è la più povera di ferrovie. Basta ricordarvi che la più ubertosa, la più grande parte della provincia di Palermo quella formata dalla contrada che potrebbe dirsi delle due Imere ne è priva assolutamente, e non ha che scarse e pessime strade ordinarie. Nel rimanente, una sola arteria corre incassata fra' monti sulle cui cime sorgono gli abitati. Per giungere alla ferrovia de-

vonsi percorrere notevoli distanze talvolta più di 20 chilometri e per sentieri impraticabili. Meno poche eccezioni, tale è l'attuale stato di viabilità di quella Provincia, eppure io ispirandomi a quei sensi patriottici comuni a tutti noi, dico all'Italia: mi darai quel che mi manca quando sarà possibile, quando il darlo sarà veramente atto di giustizia distributiva, e non consunzione come sarebbe ora, se noi, preoccupandoci esclusivamente dei nostri particolari interessi, ne pretendessimo l'immediata soddisfazione.

E così pensavo anche l'altro giorno ascoltando giusti reclami di due nostri colleghi, e mi astenni di associarmi a loro, pure avendone quasi il dovere, per caso come quelli da loro narrati, e forse più grave perchè si riferisce a Comune più importante e che è non solo minacciato dalla frana ma che ne è stato crudamente danneggiato più volte. Ma ne astenni, perchè credo sia obbligo nostro di non turbare le difficili condizioni del nostro bilancio, e sia qual si voglia il motivo o la spesa. Ed anche a me imponeva silenzio il nobile esempio della mia Sicilia che travagliata senza misura e senza esempio dalla crisi economica, non ha chiesto, non chiede niente, ma resta impavida avvolgendosi nel suo manto come l'*hidalgo* spagnuolo e coprendo con questo le sue miserie. (*Bravo!*)

Scendendo ai particolari, l'insignificante aumento di questo capitolo mi persuade che il concetto dell'attuale ministro è il medesimo di quello dei suoi predecessori.

Papa. Abbiamo votato 60 milioni per i porti!

Di Baucina. Straordinari, e per 12 anni. Ma poco per lo stanziamento sulla manutenzione in questo bilancio.

In questo capitolo avrebbe dovuto principalmente svolgersi l'attenzione sua. Ma io non veggio che un aumento complessivo per gli articoli da 42 al 53 di 124 mila lire.

È poco qui; come è troppo in altre materie. Mi sforzerò di provarlo in altra sede.

Limitandomi per ora alle osservazioni fatte e che prego l'onorevole ministro di volere accogliere come appello al suo illuminato patriottismo, ed approfittando dell'onore che ho di parlargli, mi permetterò di esporle un caso speciale al quale lo prego di provvedere, accrescendo lo aumento presente di quel tanto, e l'assicuro che sarà ben piccola cosa, che giudicherà strettamente necessario.

Parlo di Cefalù.

Cefalù è una importante città, ha sotto-prefettura, sede vescovile, ecc.

Accenno a ciò per dimostrarne la importanza.

Essa siede a breve distanza da una baja naturale nella quale si svolge da antico tempo il cabotaggio; il commercio or minimo, or rilevante secondo le varie sorti di prosperità che ebbe la contrada. Ma la distanza non lieve che la separa dalla città, non permise mai che colà si stabilisse un vero porto. E fu necessità, sin da gran tempo crearne uno, assai più angusto ma nel seno stesso della città. Questo infatti fu destinato al commercio giornaliero più diretto ed allo approdo dei vapori postali. Sembrerebbe a prima vista che Cefalù sia abbondantemente provveduto e che io non avessi ragione di dolermi. Ma il signor ministro se è bene edotto del vero stato delle cose, dovrebbe convenire che vi sono pochi casi o non ve ne sono affatto, come di quella città che la natura e l'arte dotarono di due porti, ma che in realtà non ne ha alcuno.

Quello più vicino, una volta in floride condizioni, ora è tutto ostruito principalmente per massi caduti dalle banchine o altrimenti, inaccessibile non che ai vapori, a legni mezzani, ma alle più piccole barche.

Non è più un porto assolutamente. Intanto, supponendosi la esistenza di questo porto, non si è fatto niente o nulla si fa per migliorare con l'arte la baia naturale; ed il porto si lascia in questo stato.

Se oggi vengo a reclamare presso di Lei ed invocare un sollecito provvedimento non credo di essere indiscreto o pretendere cosa men che giusta.

Ella ha l'obbligo di riparare e senza remora perchè il pubblico interesse ne è turbato; ed il procrastinare renderebbe l'opera più difficile e costosa.

Nè mi dica che le autorità locali non istanzano, che potrebbe venire in aiuto quando le si facesse una dimanda, e che essendo un porto di quarta classe la iniziativa deve venire dalla città o dal consorzio.

Tuttociò sta bene; sono norme e regolamenti che bisogna rispettare ed eseguire; ma ciò non toglie il fatto che quel porto deperisce, scompare. Io rispetto le autonomie locali; ma ne sono tenero fino ad un certo punto; perchè non comprendo le autonomie locali, quando permettono danni simili, che sono danno pubblico. Ella ne interessi il capitano del porto di Palermo. Se Cefalù non ha pensato al suo porto è perchè le finanze sue stremate non le consentono di far niente. Io conosco quelle autorità e so per prova come siano amanti del proprio paese, e quanto cordoglio risentano nel

vedere il loro porto, che sarebbe tanta risorsa per quegli abitanti, così abbandonato. Ma le loro cure, i loro sforzi furono e sono inutili contro le difficoltà di ogni genere che si frappongono, che arrestano questo loro desiderio.

Prenda Lei l'iniziativa, venga in soccorso. D'altronde la spesa sarebbe assai modesta. Si tratterebbe forse di qualche mese di lavoro e dello invio di una pirodraga.

Consenta, giacchè ho ricordata la Caldura, che io la preghi di volere ordinare una ispezione sul luogo o vedere se non sia da farvi qualche piccola opera.

Ne vale la pena, signor ministro, sa Lei che ufficio compie quella baia? Oltre del discreto commercio a cui dà luogo, essa è il solo approdo pressochè sicuro in quella lunga ed inospitale costa che da Termini si estende sino a Milazzo. È il rifugio dei naufraghi, la salvezza di quanti hanno la sventura di trovarsi ne' giorni di tempesta in que' mari fortunosi. Essi l'invocano da lontano come stella di salvezza.

Signor ministro, faccia che quei poveri naufraghi, che invocano quella stella mattutina, invocino anche il suo nome e lo benedicano! E poi, signor ministro, si tratta di una spesa lievissima, che Ella può trovare dovunque, in qualunque fondo di economie.

Mi permetta pure, giacchè sono a parlare di porti compresi nel mio collegio, che io parli un poco del porto di Termini Imerese.

Ne dirò due sole parole perchè io che il mio egregio amico e collega l'onorevole Palizzolo, assai più competente di me, si tratterrà a lungo su questo argomento e Termini ne guadagnerà.

L'onorevole ministro ricorderà come nella discussione della legge del 14 luglio 1889 sui provvedimenti portuali, io ebbi l'onore di esporle come le migliorate e promettenti condizioni della città e lo svilupparsi delle industrie di tutta quella plaga circostante rendevano necessario non solamente il miglioramento, ma anche l'ingrandimento del porto attuale. E potrei lusingarmi che qualche cifra si sarebbe a tale uopo prelevato sulle somme destinate alle spese imprevedute. Io non dispero del buon volere del signor ministro. Anzi per debito di lealtà debbo confessare che Egli ha fatto quanto ha potuto e con zelo per il porto di Termini-Imerese. Io so che i lavori procedono regolarmente e che ha ordinato un progetto e che ne attende la presentazione per prendere altri provvedimenti. Di ciò gliene rendo grazie con grato animo. Però mi permetta: io so che quel progetto fu ordinato nel senso di vedere

come sistemare l'attuale porto. Non una parola di più o di meno. Ora io pregherei il signor ministro di voler dare anche questo incarico a chi si occupa del progetto, di vedere se e quando si potrebbe fare qualche opera per ingrandire il porto attuale. In ogni modo io prego il signor ministro di sollecitare la redazione di quel progetto, che io desidero tale e così completo che potesse soddisfare al desiderio mio che è anche l'aspirazione incessante di quella città.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Palizzolo.

Palizzolo. Sono costretto a richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro Finali sopra alcune importanti questioni delle quali altra volta interessai la Camera, e i precedenti ministri. Veramente io mi era iscritto per parlare sopra altri capitoli che ritenevo essere più propri alla materia che intendevo svolgere; ma siccome debbo dire cosa che ha molta affinità con l'argomento toccato dall'onorevole Di Baucina, ho chiesto alla cortesia del presidente di permettermi di parlare ora; così offrirò modo all'onorevole ministro di rispondere contemporaneamente all'onorevole Di Baucina ed a me. Ho annunciato che debbo occuparmi di cosa che ha molta affinità con quel che ha detto l'onorevole Di Baucina, ma, certamente io non posso associarmi alla filippica da lui fatta contro la costruzione delle ferrovie.

Se l'Italia fosse tutta dotata di una rete completa di ferrovie, se si fosse in egual modo provveduto al servizio di tutte le regioni del Regno, io potrei associarmi alle idee esposte dal mio collega.

Di Baucina. Quello è croismo.

Palizzolo. Lasciamo l'eroismo ai tempi eroici! Ma siccome molte Provincie, molte popolazioni, da anni ed anni aspettano questa meta dei loro sospiri e dei tanti sacrifici sofferti, che è la ferrovia, io crederei di far cosa alla quale la mia coscienza si ribella, associandomi alle idee su tal proposito sostenute dal mio egregio amico Di Baucina.

Dunque, lasciando in pace la ferrovia, lasciando in pace il povero Senato di Palermo, verso il quale m'inchino riverente, io richiamerò la vostra attenzione sull'imperioso bisogno di costruire nel porto di Palermo un bacino di carenaggio, sulla necessità di prolungare l'antemurale o scogliera del porto di Termini-Imerese; poi mi associerò al mio collega nel chiedere qualche provvedimento per il porto di Cefalù, e finalmente domanderò qualche sussidio per-

chè sia reso meno pericoloso l'imbarco e lo sbarco dei viaggiatori nell'isola d'Ustica.

Dissi imperioso il bisogno di costruire nel porto di Palermo un bacino di carenaggio ed ora lo dimostro. Signori, il porto di Palermo è il quarto del Regno, è un porto di prima classe, è un porto, badi bene, onorevole Finali, è un porto testa di linea, ciò che importa che a quel porto facciano capo i piroscafi postali celeri e le grandi linee commerciali, cioè, i piroscafi che vanno in Oriente, quelli dei viaggi transoceanici, dell'America del Nord e dell'America del Sud. Ora, tutti voi lo sapete, la minima incrostazione sulla carena, sullo scafo, sia in ferro che in acciaio, di un bastimento, ne diminuisce la velocità. Per quei piroscafi poi che ritornano dai grandi viaggi, specialmente dalle acque calde dell'America del Sud, ove le incrostazioni si producono con immensa rapidità, è di una grande necessità appena arrivati nel porto, di entrare in bacino. Arrivano questi piroscafi nel nostro porto e, non trovandovi un bacino, comincia per essi una vera *via crucis* e van pitoccano un posto negli altri bacini. Quasi sempre però i bacini del Regno sono occupati da altri bastimenti mercantili o da quelli da guerra, ed allora bisogna andare a Malta, a Marsiglia; quindi perdita di tempo, perdita di denaro, tempo e denaro che sono i più grandi fattori del commercio. Voi pur lo sapete che due o tre giorni di ritardo talvolta portano la rovina di un armatore o di un povero negoziante.

Quando al Ministero dei lavori pubblici sedeva l'onorevole Genala, che vedo con piacere al banco della Commissione, io svolsi questi e ben altri argomenti per provare la necessità che nel porto di Palermo si costruisse un bacino di carenaggio. I miei argomenti impensierirono il ministro, il quale mi promise che avrebbe studiato e lealmente mantenne la sua promessa; una Commissione di persone tecniche fu nominata e di quella Commissione ricordo con piacere che faceva parte l'egregio nostro collega onorevole Zainy.

Il quesito dal ministro proposto a quella Commissione fu il seguente: dato che un qualche bacino debba costruirsi, in qual porto del regno esso dovrebbe farsi? E la Commissione, postasi all'opera, ad unanimità rispose che, se un bacino dovesse farsi, avrebbe dovuto sorgere nel porto di Palermo.

L'onorevole Genala abbandonò il Ministero e allora impallidirono le speranze del porto di Palermo.

Da quel giorno ad oggi sette bacini si sono costruiti o sono in via di costruzione in Italia: due

a Genova, un secondo a Venezia, della cui utilità io certo non vorrò discutere, due a Spozia, uno a Taranto, uno a Napoli; per quello di Palermo non si è neppure pensato a fare gli studi.

Quando si discusse la legge del 14 luglio 1889, il relatore, che era appunto l'egregio deputato Zainy, non poteva non ricordare gli studi fatti...

Zainy. Non fui io il relatore.

Palizzolo. È vero, non fu egli il relatore, fu l'onorevole Papa, ma vi ebbe tanta parte da illuminare la Commissione e la Camera in quella dotta discussione! Egli non poté dimenticare i precedenti e parlando col ministro, richiamava la sua attenzione sulla necessità di fare un bacino nel porto di Palermo.

Venne l'onorevole Finali in Palermo, quando l'onorevole Crispi vi pronunziò il suo discorso, e non venne solo, era con lui il ministro Brin, ed ebbero la degnazione di portarsi entrambi sul luogo per vedere ove dovrebbe sorgere il bacino e promisero che quell'opera sarebbe fatta. Onorevole ministro, non è a mia conoscenza che ancora gli studi si siano compiuti.

Dopo ciò mi pare di aver detto abbastanza. È tempo che alle promesse seguano i fatti. Non le chiedo, onorevole ministro, stanziamento di somme; non credo che sarebbe questo il momento di farlo; ma la prego di mantenere quelle promesse le quali d'altronde hanno la loro base nel diritto più santo che assiste la mia Palermo.

Si faccia eseguire il progetto d'arte, tanto più che al circolo di Palermo credo sia destinato l'onorevole Zainy, il quale potrà infondere un briciolo della sua intelligente operosità negli uomini preposti all'ufficio dei porti di Sicilia, perchè quel progetto venga presto alla luce.

Onorevole ministro, in questo momento è necessario fare qualche cosa per la popolazione di Palermo, la quale pare sia condannata a pascorsi ed a contentarsi delle sole speranze del domani. Il municipio fa un mutuo di 25 milioni per lo sventramento della città, manda i piani di risanamento e questi piani non si sono ancora approvati, anzi se ne rimanda l'approvazione alle calende greche.

Si fece tra il Municipio di Palermo ed il ministro delle finanze il compromesso per il fabbricato della dogana ed altro, il Municipio adempì agli obblighi assunti, ed oggi solamente, anzi non sono che pochi momenti, che il ministro Seismit Doda ha presentato il disegno di legge relativo. Meno male! Ma i lavori quando si inizieranno?

Per quanto concerne le importanti opere approvate con la legge 14 luglio 1889 e che dovranno

eseguirsi in quel porto, per quest'anno non è a parlarne.

Dunque, onorevole ministro, faccia portare a compimento almeno gli studi del bacino. Quando il progetto d'arte sarà finito, venga alla Camera. Io non dispero del patriottismo dei miei colleghi.

E giacchè si è detto che il bilancio dei lavori pubblici è quello su cui si fanno sentire tutte le campane dei Comuni del regno, permettetemi che per poco vi faccia sentire anch'io la campana del mio collegio. Dissi che è necessario il prolungamento della scogliera o dell'antemurale del porto di Termini-Imerese. Quel porto è la prova di quello che possa fare un popolo tenace nei suoi propositi e che non guarda a sacrifici per arrivare alla meta che si è prefissa. Con un bilancio ristretto e coi soli concorsi della Provincia di Palermo, Termini-Imerese ha speso 1,600,000 lire.

Salaris. Male!

Palizzolo. Perchè male?

Presidente. Non badi alle interruzioni. Non sciupiamo il tempo.

Palizzolo. Venne il momento in cui le risorse del mio Comune nativo furono esauste. Ma opportunamente venne la legge per la classificazione dei porti, e il porto di Termini fu promosso dalla quarta alla seconda categoria per la sua importanza commerciale. Questo importava che il Governo dovesse concorrere nella proporzione del 60 per cento a tutte le spese. Il Comune nulla più stanziò nel proprio bilancio, sicuro che il Governo avrebbe provveduto; ma il Governo non poté provvedere per le lungaggini che quella legge, come sapete, ebbe a subire, e le sorti di quel porto minacciavano di andare in rovina, al punto che io dovetti presentare un'interpellanza all'onorevole Saracco, pregandolo di provvedere alle opere più urgenti perchè quel porto non rimanesse interrato, e perchè si autorizzasse la spesa per il prolungamento della scogliera.

Altrimenti, tutte le spese fatte si sarebbero perdute. E sapete perchè? Alle spalle del porto di Termini vi è il fiume di San Leonardo, il quale nei giorni di gran piena trasporta un'enorme quantità di sabbia e questa, trascinata dalla forza della corrente entra nel porto ed a poco a poco, ove non sia arrestata dall'energico soccorso d'una potente pirodraga, compirà la fatale sua opera, diminuendo la profondità del porto e ricolmandolo completamente.

Il ministro Saracco promise di provvedere alle spese d'urgenza, o lo fece, ma per le spese del prolungamento si rimise all'altra legge, sulla quale

ebbe a riferire l'onorevole Papa, quella cioè sui porti, del 14 luglio 1889.

In quella legge però, malauguratamente, non si tenne conto se non che dei porti per i quali si avevano pronti i progetti d'arte; e di quegli altri dei quali approssimativamente si potè valutare la spesa.

Pel porto di Termini non si potè stanziare veruna somma non esistendo alcun progetto di arte nè io osai interloquire di fronte ad una incognita di cui non avrei saputo trovare allora la soluzione.

E poi ci si promise che si sarebbe fatto un supplemento per provvedere alle non poche ingenerose ed ingiuste dimenticanze di quella legge!

Ora io ringrazio l'onorevole ministro Finali di aver provveduto anch'esso alle spese urgenti, poichè so che ha destinato 50,000 lire per quelle opere, ma però sento il dovere di dirgli che, fino a tanto che non si provvederà al prolungamento dell'antemurale, tutte quelle spese saranno perdute.

Passo, per non tediare molto la Camera, al porto di Cefalù.

Il mio amico, l'onorevole Di Baucina, ha parlato della baia di Caldura, ed io dico che se noi oggi, col concorso degli altri nostri egregi colleghi, potremo ottenere che il ministro ci prometta che a questa baia sarà provveduto, io ne sarò lietissimo, e proporrò una corona civica al mio collega che ha richiamato l'attenzione del Governo su quella baia da molti ignorata; ma pur troppo mi aspetto la risposta del ministro, e quindi sarò più modesto nella mia domanda.

Noi abbiamo un porto di quarta classe, che versa in condizioni infelicissime, un porto che non ha una boa, non ha una draga, un porto in cui i bastimenti non possono accostarsi alla spiaggia, quindi nè viaggiatori, nè mercanzie possono agevolmente caricarsi o scaricarsi dai piroscafi, e quel ch'è più, il patriottico comune di Cefalù non può ad esso destinare grandi somme avendo esaurite le sue ordinarie riserve nello adattamento dei locali ov'è stato trasportato il Distretto militare.

Ma, mi dirà l'onorevole ministro: nel nostro bilancio non troviamo alcun porto di quarta classe al quale il Governo abbia steso l'ala del suo favore.

Eppure io ne trovo in questo bilancio dei porti di 4ª classe sussidiati dallo Stato. Ella mi fa segno che ce n'è uno solo, ebbene dia un compagno a quell'uno, e siano due i fortunati porti di quarta classe, ai quali provvederà il Governo. Ma se que-

sto non può o non crede di fare l'onorevole ministro, noi gli rammentiamo che, in base ad una legge del 1884, si possono formare dei consorzii, ed il Governo, per questi Consorzii, è obbligato a contribuire per un terzo della spesa.

Dunque si faccia avanti il ministro, prenda l'iniziativa di questo Consorzio, cominci a spendere il terzo e al resto si provvederà domani.

Finalmente richiamo l'attenzione del ministro sul porto di Ustica. Signori, cosa strana, Ustica è l'unica terra d'Italia alla quale non resta che una sola cosa a desiderare. Tutti i suoi voti sono stati di già soddisfatti. Il piroscafo che vi andava ogni 15 giorni ora vi accede ogni 8 e con le nuove Convenzioni vi andrà due volte la settimana, ma esso non può avvicinarsi, e tante volte è costretto, non appena le onde si increspano a gittar la valigia della posta a qualche barca che si è sforzata di accostarglisi, virar di bordo e ritornare a Palermo. Signor ministro si tratta di una spesa di 4,000 o 5,000 lire. La crede superiore alle forze del bilancio? Chiami in suo soccorso il ministro dell'interno, Ustica vi ha una colonia dove si trovano 700 coatti, e credo che i due Ministeri, quello dell'interno e quello dei lavori pubblici, troveranno agevolmente le 5,000 lire per secondare l'ultimo voto della popolazione di Ustica.

Non aggiungo altro. Replico semplicemente che quello che io ho chiesto pei porti di Palermo e Termini sono dei provvedimenti di urgenza, e noi li invociamo in nome di quella giustizia distributiva che non si è mai invocata indarno nel Parlamento italiano. (*Bene*).

Presidente. L'onorevole Zainy aveva chiesto di parlare per un fatto personale; ma mi pare che non ve ne sia ragione.

Zainy. Precisamente; io volevo soltanto fare una rettificazione, che ha già fatta l'onorevole Palizzolo.

Presidente. L'onorevole Elia ha facoltà di parlare.

Elia. Dopo quanto ha detto l'onorevole Palizzolo io potrei dispensarmi dal parlare, ma si tratta di un argomento grave, quello dei porti. I porti voi li vedete curati e tenuti in gran conto presso le altre nazioni, e così dovrebbe fare l'Italia, che ha un'estesa costiera, per poter soddisfare ai crescenti bisogni della navigazione e del commercio che sono tanta parte della prosperità della nazione. Le spese che si fanno per i porti sono spese produttive, che non devono essere trascurate o falcidiate.

Mi ha fatto perciò penosa impressione il ve-

dere depennate dal capitolo 44 le 520 mila lire che l'onorevole ministro aveva chiesto nel suo disegno di legge.

Si dice nella relazione, e l'ha ripetuto l'onorevole mio amico Vacchelli, che su questo capitolo vi sono dei residui assai rilevanti. L'onorevole relatore ha deplorato questo fatto non nuovo, il quale dimostra che qualche cosa vi dev'essere che intralcia l'andamento regolare di alcuni servizi. Altri oratori ne hanno parlato indicando le cause di quest'andamento certo non regolare. Secondo essi questi residui si formano per il modo col quale vengono compilati i capitoli, i quali sembrano, fatti, non perchè si compiano le opere, ma per dar modo agli appaltatori di promuovere liti.

Io non aggiungerò una parola su questo grave argomento; mi limiterò soltanto a raccomandare all'onorevole ministro che studi l'argomento e veda di ripararvi.

Assodato che dei residui attivi vi sono, l'onorevole Commissione, consentiente l'onorevole ministro, ha depennato le 520 mila lire, calcolando che la cifra di 1,180,000 lire sia sufficiente alle escavazioni ordinarie per il 1890-91. A tale effetto ci si presenta l'articolo 3º di questo disegno di legge che autorizza il Ministero a far uso di questi residui.

Io credo che la Commissione del bilancio avrebbe fatto opera utile al paese lasciando le 520 mila lire nel capitolo 44 nonostante i residui, e sono certo lo avrebbe fatto se avesse considerato che le condizioni dei nostri porti (almeno per molti di essi) sono lungi dall'essere soddisfacenti.

La Commissione forse non ha avuto tempo e modo di fare gli accurati studi che sarebbero necessitati per persuadersi di tutta l'importanza che hanno per l'Italia i nostri porti ed ha acconsentito alla riduzione.

Perchè un porto di prima classe risponda alle odierne esigenze dei commerci e della navigazione, è necessario che abbia larghe banchine e ponti sporgenti, muniti di servizio ferroviario economico; capannoni di deposito, affinchè le merci, che non si possono, lì per lì, trasportare dalle banchine, non abbiano a soffrire deperimento; è necessario che le acque del bacino del porto siano tranquille, affinchè si possano fare le operazioni di commercio, con tutto agio ed in tutte le stagioni e in tempi sì buoni che cattivi; occorre che il fondale di un porto di prima classe sia almeno di 10 metri, vista la immersione che ora hanno i nostri grandi navigli; è necessario,

infine, che abbia un bacino di carenaggio, affinchè le navi che provengono da lunghe navigazioni abbiano modo di riparare le avarie e ripulire le carene, per essere poi in grado di intraprendere nuovi viaggi.

L'onorevole ministro Finali queste cose le sa meglio di me. Dunque, non bisogna troppo lesinare sulle spese che si fanno nei porti a fine di renderli praticabili e rispondenti ai bisogni del commercio e della navigazione; giacchè, se i porti dell'Italia non saranno quali devono essere, le navi destinate pel Mediterraneo prenderanno la via di Marsiglia, e quelle destinate per l'Adriatico prenderanno la via di Trieste; e qual guadagno ne farà l'Italia lascio all'onorevole ministro, lascio alla Camera di giudicare.

Ho detto che son pochi in Italia i porti che si trovano in condizioni abbastanza buone. Ed è la verità.

Potrei citare diversi porti che si trovano in condizioni men che mediocri; ma mi limiterò a parlare di un solo, e l'onorevole ministro sa di quale intendo parlare: del porto di Ancona.

Il suo specchio di acqua è tempestoso quando i venti soffiano al quarto quadrante, in modo che non è possibile, per tre mesi quasi dell'anno, farvi operazioni di carico o di scarico.

Il fondale del porto di Ancona è di sei, sette e non più di otto metri; dimodochè se le navi che vi approdano sono di grossa portata, vanno in secco e soffrono.

L'onorevole ministro e la Camera non ignorano che la Compagnia Peninsulare ed Orientale non ha potuto fare approdare in Ancona i suoi grossi piroscafi, che fanno la navigazione diretta con le Indie, per la mancanza di fondali; cosicchè in Ancona vi approdano soltanto quei vapori più piccoli che fanno la navigazione con Alessandria d'Egitto.

L'onorevole ministro sa pure che, venuta quest'anno la Squadra americana nell'Adriatico, desiderava di approdare in Ancona; ne scrisse al console, il quale, richiesto, dovette informare che in Ancona non ci sono che otto metri di fondale, e la squadra non si è veduta.

La nostra squadra permanente nel mese scorso è venuta in Ancona; ma non ha potuto entrare nel porto; ed è rimasta ancorata in pieno mare.

È impossibile, onorevole ministro, che il porto di Ancona, la cui importanza si desume, commercialmente parlando, dai 30 milioni circa di introiti doganali che dà annualmente, possa rimanere quale è, non rispondente ai bisogni che sono

creati dalle stesse entrate doganali e dallo sviluppo delle industrie e del commercio.

Io domando all'onorevole ministro: quanti altri porti d'Italia danno ugual provento doganale? Forse altri quattro o cinque.

Ebbene, il porto d'Ancona, che pure dovrebbe essere considerato, come merita, alla pari degli altri porti primari, si trova invece, come ho già detto, in condizione che quando vi soffiino i venti dal quarto quadrante non è possibile farvi operazioni di carico e di scarico; non ha che un fondale di 6, 7 ed 8 metri insufficiente assolutamente per le navi odierne di grossa portata; non ha avuto ancora completato il bacino di carenaggio, per cui un bastimento che vi arrivi dopo lunga navigazione non può fare le operazioni di ripulitura della carena e di riparazione dei danni sofferti in viaggio. Ora io raccomando all'onorevole ministro dei lavori pubblici di portare ad 8, 9 e 10 metri, come è assolutamente necessario che abbiano tutti i porti di prima classe, anche il fondale del porto di Ancona. Io non domando assegnamenti di fondi all'onorevole ministro perchè so che il bilancio non ne potrebbe sopportare e non voglio intralciare con le mie domande d'aumento l'opera degli onorevoli amici Giolitti e Doda che fanno le prime prove di economia sul bilancio dello Stato; ma domando, anche a nome dei colleghi della provincia di Ancona, che si facciano gli studi per rendere il bacino del porto di Ancona più tranquillo ed adatto alle operazioni commerciali e che i fondali si pongano in grado di ricevere anche le navi maggiori; senza di questo gli approdi ed i commerci di quel porto invece di aumentare diminuiranno.

Rammento poi infine, e so che non occorre ricordare al ministro le sue promesse perchè sa mantenerle, che quando si discuteva la legge del 14 luglio 1889 sulle opere portuali egli formalmente prometteva a me dinanzi alla Camera che avrebbe fatto studiare il modo di portare a compimento il bacino di carenaggio nel porto di Ancona.

Le ripeto, onorevole Finali, so che Ella è uomo da non mancare alle sue promesse o non raccomandando altro, ma desidero che Ella, onorevole ministro, prepari questo studio affinchè, quando siano migliorate le condizioni del nostro bilancio, Ella possa essere in grado di venir dinanzi alla Camera col disegno di legge promessoci.

Ora un'altra importante raccomandazione debbo farle, onorevole ministro. Ella conosce le condizioni dei porti-canali dell'Adriatico i quali hanno bisogno che siano aumentati e poi mantenuti i loro

fondali perchè non avvenga che un naviglio partendo da uno di essi per fare un carico altrove lo lasci con due metri e più di profondità, e ritornandovi con tempo cattivo e con mare mosso, invece di trovare la profondità che ha lasciato, vi trovi che la bocca del porto è rovinata, e, rimanendogli impedito di entrare nel porto, sia costretto ad andare alla spiaggia, e perdersi, e talvolta anche lasciare vittime umano.

Quindi io le rammento, onorevole ministro, che Ella avea promesso una draga per l'escavazione speciale di questi porti-canali. Se lo rammenti, e non dico altro.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Lucifero.

Lucifero. Ho chiesto di parlare ora per il desiderio di abbreviare la discussione; poichè parlando su questo, potrei risparmiare di parlare sul capitolo 46 e sul 217, sui quali mi sono iscritto; dando modo all'onorevole ministro di rispondere una volta sola a quello che io gli debbo chiedere.

La mia domanda sarà molto modesta. Io non ho nè voli nè sussidi da chiedere; non ho neppure un bacino nel quale l'onorevole Zaini possa infondere qualche cosa del suo valore, non ho che da ricordare alla benevolenza e giustizia dell'onorevole ministro il porto di Cotrone. È un porto che ha una storia vecchia ma che ha delle sventure sempre nuove; è un porto che da moltissimo tempo viene ricordato al Ministero ed alla Camera, e che, per quanto Ministero e Camera abbiano pensato ad esso, è ancora ben lontano dall'aver raggiunto quello che desidererebbe, vale a dire, un buon fondo, perchè i bastimenti possano approdarvi.

Convengo che l'onorevole ministro ha mostrato tutta la sua buona volontà, perchè le imprese che si sono succedute, per mettere quel porto in condizione da servire alla navigazione, facessero il dover loro; ma desidero un'autorevole sua promessa che le sue premure saranno persistenti; affinchè i timori di quelle popolazioni non vengano ad esser giustificati dal silenzio nostro e dal silenzio suo. E questi timori esistono; perchè, mentre nello stato di previsione dei lavori pubblici, v'era una somma di 180 mila lire pro memoria per esso, la Commissione del bilancio l'ha radiata; e perchè il porto di Cotrone non figura che nell'allegato 14 dello stato di previsione dei lavori pubblici, insieme ad altri 9 porti per la somma di 220,000 lire, onde si può presumere che di queste 220,000 lire, soltanto 22,000 vengano spese per il porto di Cotrone.

D'altra parte io sono sicuro, che dove il ministro mi dia affidamento, che i lavori del porto di Cotrone continueranno come la legge vuole, la fiducia che egli riscuote non solo da me, ma da tutti quelli che al par di me confidano nell'autorità della sua parola, varrà a dissipare queste paure. Ed io mi auguro di potere in altra occasione dire del porto di Cotrone ciò che l'amico mio Palizzolo ha detto di quello di Ustica, del quale ogni desiderio fu soddisfatto; e me lo auguro tanto più, in quanto che i desideri di Ustica pare che sieno stati grandi, mentre quelli del porto di Cotrone sono modesti, e non pertanto sfortunati.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Cavalletto.

Cavalletto. Giacchè si parla di porti-canali, io colgo questa occasione per farmi interprete di alcuni colleghi ed amici delle provincie di Romagna e delle Marche, nel raccomandare all'onorevole ministro la diligente e continua manutenzione ed escavazione dei porti-canali del litorale adriatico e dell'Estuario veneto sino presso Ancona.; posso anche accennarli...

Voci. Forte!

Cavalletto. Ma che forte! Parlo col ministro! (*ilarità*).

Sono i porti-canali di Rimini, Sinigaglia, Pesaro, Fermo, Cesenatico, Corsini, ecc.

Sarebbe necessario che questa manutenzione fosse fatta con tutta diligenza e continuità, perchè così duriamo una lotta continua contro la natura, e se la manutenzione non è continua, difficilmente si otterrà che quei porti sieno ufficiosi nelle stagioni e nei periodi in cui ce ne è maggiore il bisogno, in cui è maggiore in essi il concorso delle barche peschereccie e dei legni di piccolo cabotaggio, altrimenti si perderebbe una gran parte dell'utilità di essi.

Credo perciò che sarebbe utile che l'onorevole ministro applicasse al servizio di manutenzione e di escavazione di quei porti delle pirodraghe permanenti, in sostituzione dei vecchi sistemi effossorii che vi si adoperano, i quali sono lenti e dispendiosi e pochissimo efficaci. Un lavoro di escavazione lento non ottiene l'effetto voluto; anzi molte volte è sprecato, perchè è soprapreso dalla irruzione dei fiumi e torrenti torbidi, che per quei porti-canali, scendono al mare, i quali coi loro sedimenti colmano gli scavi iniziati o non bene approfonditi.

Io spero che questa mia raccomandazione sarà presa in considerazione dall'onorevole ministro e che egli soddisferà ai voti ed ai bisogni di

quelle popolazioni, che sono anche bisogni e necessità nazionali.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Di Baucina per fatto personale.

Di Baucina. Mi è parso che l'onorevole mio amico Palizzolo, nella chiusa della prima parte del suo discorso, riferendosi alla leggenda ch'io ho ricordato, abbia potuto supporre che io abbia detto cosa meno che rispettosa per quel Corpo.

Io dichiaro che tengo in gran conto e rispetto quel Senato... (*ilarità*) la memoria di quel Senato, e che, se accennai a quella cronaca fu solamente per dare al signor ministro un *memento* illustre, che spero egli verrà tenere presente nella redazione del bilancio venturo, ed appresso ancora perchè io gli auguro di potere redigere molti bilanci.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole De Zerbi.

De Zerbi. La calda stagione impone brevità telegrafica di parola. Richiamo l'attenzione dell'onorevole ministro sulla provincia di Reggio Calabria.

Questa provincia non grava su questo bilancio per le strade, altro che per 62,000 lire, non grava per le bonifiche, pur essendo invasa dalla malaria; non grava per la sistemazione dei fiumi, pur avendo torrenti che straripano e rovinano le proprietà, e non grava neppure per quanto riguarda porti e fari.

Io non mi lamento che non vi sia alcun stanziamento per il porto di Reggio, perchè so che gli stanziamenti cominceranno col 1892, ma richiamo soltanto l'attenzione del ministro su questa Provincia, poichè non trovo nulla per Gioia Tauro, neppure la boa di ormeggio. Confido che l'onorevole ministro guarderà le condizioni della rada di Gioia Tauro, e, non essendo possibile mutare quella rada in porto ora, farà subito mettere la boa di ormeggio e darà opera affinché per il prossimo bilancio si possa inscrivere la cifra occorrente per il pontile, il cui studio è già stato fatto dal Genio civile.

Presidente. Onorevole ministro dei lavori pubblici ha facoltà di parlare.

Finali, ministro dei lavori pubblici. Comincerò dal rispondere agli onorevoli Cavalletto ed Elia, che per quanto riguarda i criteri da loro manifestati per la manutenzione e la escavazione dei porti-canali dell'Adriatico, si è provveduto mediante un contratto, che deve ricevere la prima esecuzione in questo mese; e che fra le condizioni del contratto stesso v'è la provvista di una draga speciale con relativo materiale effossorio; perchè

la condizione di quella sottile spiaggia è tale, che le draghe ordinarie non bene servono e vi vogliono draghe di speciale costruzione. Pertanto a questo interesse dei porti-canali dell'Adriatico confido, di avere convenientemente provveduto.

In quanto all'onorevole Di Baucina che cominciava dal lamentare che si prodigasse troppo danaro per le costruzioni ferroviarie, mi limito a rispondergli, che le ferrovie non sono altro che l'antica viabilità che si trasforma, e che da per tutto avviene che si spenda più per esse che per gli altri lavori pubblici. L'Italia non può sfuggire a questa che è una legge generale del mondo civile: anzi comincia ad essere anche una legge dei paesi barbarici.

Non è poi a dire che il bilancio dei lavori pubblici provveda solamente alle ferrovie, poichè saranno se vuolsi inadeguati ai bisogni ed ai desiderii gli altri fondi, ma per i servizi di acque e bonifiche, ponti, porti e strade si spendono oltre 60 milioni.

L'onorevole Di Baucina lamentava la condizione in che si trova il porto di Termini, ma sopra di tutto il porto di Cefalù; ed a queste sue considerazioni si associava l'onorevole Palizzolo.

Per quanto riguarda la sistemazione dei porti di Sicilia sebbene vi siano ancora desiderii da soddisfare, bisogna riconoscere che in Sicilia si sono fatti tali progressi da vent'anni a questa parte in opere portuali da rallegrare veramente l'animo. E specialmente il porto di Termini fa onore a quella popolazione, che lo ha proprio trasformato anzi creato.

Nelle spiagge meridionali vi sono due porti quasi del tutto nuovi: porto Empedocle e Licata. Catania ha costruito un grandioso porto; e benchè a Palermo vi sia ancora molto da fare, l'onorevole Palizzolo e l'onorevole Di Baucina sanno che molto vi si è fatto. La legge poi del 14 luglio 1884, che assegnava una somma di 56 milioni circa (parlo di quella destinata esclusivamente a lavori portuali) destinava più di 9 milioni ai porti dell'isola, vale a dire un sesto dell'intera somma; il che vuol dire che i porti della Sicilia da quella legge non erano trascurati. Ed in specie al porto di Palermo era data una somma di 6,150,000 lire.

Ma osserva l'onorevole Palizzolo, che a Palermo non c'è un bacino di carenaggio. È vero: questo è un desiderio antico della città di Palermo e del commercio e dell'industria locale, che non deve essere dimenticato. Ma la Commissione, alla quale l'onorevole Palizzolo ha fatto allusione, nel riferire intorno ai bacini di carenaggio (e in ciò rispondo anche all'onorevole Elia) ne fece tre

categorie: di quelli, che per soddisfare ai bisogni del commercio e della navigazione erano più urgenti, di quelli che erano meno urgenti, e di quelli che lo erano anche meno. Il porto di Palermo fu messo nella seconda categoria, e quello di Ancona, mi pare, nella terza. Quindi il Governo ha dovuto prima provvedere i bacini di carenaggio in quei porti, nei quali uomini competenti avevano dimostrato esser maggiore e più urgente il bisogno.

Il porto di Palermo poi soprattutto, con la già avanzata estirpazione della roccia subacquea, ha acquistato una potenzialità maggiore di quella che prima avesse.

L'onorevole Palizzolo, uscendo dall'argomento dei porti, ha parlato anche del piano di risanamento della città di Palermo. Quel piano è in esame presso il Consiglio superiore dei lavori pubblici; e dopo dovrà essere passato al Consiglio di Stato. Procurerò la maggiore sollecitudine nei procedimenti amministrativi; ai quali, come l'onorevole Palizzolo non ignora, dovrà fare seguito un disegno di legge, se vuolsi soddisfare alle dimande della città di Palermo.

Il porto di Termini, dopo che è passato dal Comune allo Stato, ha avuto già un'assegnazione di 100,000 lire per opere che devono migliorarne le condizioni, e che consistono principalmente nelle riparazioni alle opere d'arte, in rinforzi alla scogliera, nel collocamento d'una boa d'ormeggio e nell'illuminazione.

In quanto al prolungamento del molo il progetto non è ancora fatto, ma posso assicurare che l'ordine di fare gli studi fu dato. Egli però mi deve ammettere che più il molo si protende, più cresce la difficoltà della costruzione e incomparabilmente maggiore diventa la spesa.

Vi sono poi dei limiti a questi protendimenti di moli; e quando vicino ad un porto v'è un corso d'acqua, si ha una condizione sfavorevole, alla quale nessuno sforzo d'arte potrà mai del tutto riparare.

Quanto al porto di Cefalù, siccome è di quarta classe, io non posso alterare le regole di competenza di spesa, che sono stabilite dalla legge; e quindi sono costretto a rispondere che seconderò l'iniziativa dei corpi locali a cui spetta la conservazione di quel porto; ma che non posso prendere alcuna iniziativa.

L'onorevole Elia si lamentava della riduzione di fondi fatta nel capitolo 44. Questa sua osservazione dimostra quanta attinenza vi sia fra i capitoli 42 e 44, uno che riguarda la manutenzione

dei porti, l'altro le escavazioni; giacchè difatti un capitolo completa l'altro.

Ma come egli stesso ha riconosciuto, da quella diminuzione di fondi non ne nascerà un ritardo nell'esecuzione dei lavori di manutenzione e di riparazione, perchè fra l'uno e l'altro capitolo si hanno quasi cinque milioni di residui disponibili.

In quanto al porto di Ancona, certamente quando si vede quel magnifico specchio d'acqua, spesso con pochi bastimenti, e qualche volta con uno o due soltanto, ci si sente stringere il cuore.

Aumentato la portata dei bastimenti, bisogna naturalmente aumentare la profondità dei porti; quella di 8 metri fino a non molti anni addietro ora più che sufficiente, ed anche oggi non è disprezzabile. Non nego che sarebbe ottima cosa rendere il porto di Ancona accessibile anche ai maggiori bastimenti, non escluse le nostre navi corazzate; ma non si può fare tutto in una volta.

Nè si può sperare di riparare interamente agli inconvenienti che derivano dalla natura di quel porto, dall'essere cioè esposto al quarto quadrante, vale a dire ai venti da ponente a tramontana.

Qualche vantaggio però si è ottenuto col pretendere il molo principale; ed io credo che l'onorevole Elia, abbia un pochino esagerato per amore al paese natio (amore al quale anch'io partecipo, perchè sono stato in quella città per parecchi anni) quando disse che per tre mesi dell'anno nel porto d'Ancona non si può entrare, e non vi si possono compiere operazioni.

Nella lunga dimora che ho fatto in quella città non me ne sono accorto; e se l'accesso non era in qualunque tempo, meno forse qualche giorno di grande traversia, impedito ai bastimenti a vela, tanto meno può esserlo alle navi a vapore, le quali tanto più facilmente e sicuramente possono superare le difficoltà della navigazione.

Elia. Chiedo di parlare.

Finali, ministro dei lavori pubblici. E non credo che la difficoltà di approdo sia stata la sola ragione per la quale la Peninsulare non volle toccare Ancona nel viaggio alle Indie.

Io attribuisco il rifiuto della Compagnia piuttosto al proposito di non deviare dalla rotta per toccare un porto, il cui traffico non l'avrebbe forse compensata della perdita di tempo.

L'onorevole Elia ha anche invocato per quel porto un bacino di carenaggio; ed io ho già risposto a questo suo desiderio rispondendo all'onorevole Palizzolo. Comunque dichiaro, che di questo bacino di carenaggio, da farsi a suo tempo, dovrà tenersi memoria; e nell'escavazione del porto di Ancona bisognerà usare ogni mezzo, non solo per

mantenere la profondità attuale, ma cercar di ottenere quella maggiore profondità che è richiesta dal sempre crescente tonnellaggio delle navi, non solo da guerra, ma anche mercantili.

L'onorevole De Zerbi ha raccomandato alla sollecitudine del Governo il servizio marittimo e portuale della provincia di Reggio.

In quanto a Gioia Tauro, l'onorevole De Zerbi sa bene che la boa di ormeggio, necessaria per i bastimenti che approdano a quella rada, è già a posto. In quanto poi in genere all'interesse della navigazione in quella Provincia, egli non ignora che, non senza suo merito, nella legge del 14 luglio dell'anno scorso, fu autorizzata la prelevazione di un milione dal fondo delle imprevidenze, intesa ad alcune speciali opere, tra cui un approdo a Scilla: e non ignora neppure che, nella legge medesima, il porto di Reggio ha il considerevole assegnamento di 2,700,000 lire.

Finalmente l'onorevole Lucifero sa come io personalmente mi sia interessato del porto di Cotrone: tanto che, sebbene chiamato per affari urgenti a Roma, pregai il mio collega della marina di fermarsi con me a Cotrone, perchè egli in fatto di cose marittime è ben capace di dar consigli; e in quella visita fui pure accompagnato dall'onorevole Zainy, di cui tutti riconoscono la capacità e la competenza. I lavori grandiosi incominciati per la sistemazione di quel porto, o dirò meglio per la creazione di quel porto (perchè merita appena il nome di porto quello che ora esiste) erano stati sospesi per una lite che si aveva con l'appaltatore.

In seguito alla visita fatta sul luogo, ebbi la soddisfazione di fare un accordo, e credo che ora i lavori proseguano regolarmente. Confesso però che mi sentii stringere il cuore quando, di fronte ad una grave spesa, a cui la legge del 14 luglio aggiungeva 1,700,000 lire, sentiva colà esprimersi opinioni tanto diverse da alcuni uomini di mare che dicono essere una rovina fare il porto con la bocca a levante, e da altri una rovina farlo con la bocca a ponente. Ma ciò nondimeno io non velli secondare l'opinione di quelli che mi consigliavano a far nuovi studi ed a sospendere l'esecuzione di un lavoro già abbastanza inoltrato.

Certo è che quando si guardi al presente tonnellaggio del porto di Cotrone, può parere troppo generoso, che lo Stato contribuisca per parecchi milioni alla creazione di un porto in quella località: ma giovi confidare che la grandezza della spesa possa essere compensata almeno in parte dall'incremento del commercio, quando a Cotrone si abbia un porto di facile e sicuro approdo.

Io credo di avere in quest'argomento di manutenzione ed escavazione dei porti, risposto alle varie osservazioni. E se mi converrà aggiungerne qualche altra, l'occasione sarà opportuna ai capitoli speciali: rispetto ai quali mi piace intanto osservare che forse l'onorevole Lucifero dà troppa importanza alle variazioni introdotte dalla Giunta del bilancio quanto al porto di Cotrone; poichè la Giunta non ha levato alcun assegnamento che fosse nel progetto di bilancio, e non ha fatto altro che togliere la denominazione che era stata messa soltanto *per memoria*.

Presidente. L'onorevole Di Baucina ha facoltà di parlare.

Di Baucina. Ringrazio l'onorevole ministro per quanto ebbe a dire intorno al porto di Termini e di quanto ebbe a promettere pel porto di Cefalù. Io riferirò a quelle autorità locali le buone intenzioni dell'onorevole ministro, e mi auguro che, dopo l'iniziativa che esse prenderanno, l'aiuto del Governo verrà presto in loro soccorso.

Però mi permetta il ministro di dire che mi ha penosamente impressionato la prima parte delle sue risposte.

Egli ha detto che le ferrovie essendo il principale mezzo per svolgere la potenza economica, in questo secolo hanno preso il primato su tutti gli altri pubblici lavori, e perciò essere giusto che la maggior parte del bilancio sia destinata alla costruzione di esse.

Ma seriamente l'onorevole ministro può credere che io dissenta da questo suo avviso? Il mio sentimento era tutt'altro! Io dissi che, in presenza del bilancio dello Stato, compromesso, pareva a me che, per alcune ferrovie, si potesse aspettare. E ove pensi l'onorevole ministro, che io rappresento una delle provincie più sprovviste di ferrovie, sarà persuaso che se le sue parole possono essere una lezione, le mie (mi permetta di dirlo) furono l'attestazione del più aperto e del più disinteressato patriottismo.

Ma, per tutta ragione, contro i miei argomenti, l'onorevole ministro adduce che le ferrovie sono una cosa necessaria. E chi lo nega? Chi può negarlo? Forse che io ho fatto la critica delle ferrovie? Io ho parlato solamente del modo e del tempo; e niente più di questo.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Elia.

Elia. L'onorevole ministro, nelle risposte benevole che mi ha fatte, ha deplorato che il bel porto d'Ancona si veda così di rado frequentato da bastimenti. Io ho accennato all'onorevole ministro (e mi dispiace che non siano qui presenti

il ministro delle finanze e del tesoro a confermarlo) che la dogana d'Ancona incassa 30 milioni ogni anno: e tutti intendono che le merci le quali entrano nel porto d'Ancona è d'uopo che vengano coi bastimenti. Certo, adesso, il traffico è fatto con grossi vapori, e non occorre che il porto sia sempre pieno di bastimenti; ma il fatto è che il movimento del porto d'Ancona è abbastanza forte.

Vacchelli, relatore. Chiedo di parlare.

Elia. Mi ha poi frainteso l'onorevole ministro quando ho accennato alle difficoltà del bacino del porto. Io non ho detto che sia difficile l'entrata nel porto d'Ancona: ho detto che, nei mesi invernali per esempio, quando soffia (Ella lo sa, onorevole ministro, perchè è stato tanto tempo in Ancona) il vento di ponente, non è possibile fare operazioni in quel porto; bisogna sospenderle; lochè porta un grosso danno al commercio.

Quindi raccomandavo di fare qualche studio, se era possibile, per rimediare allo stringimento della bocca di quel porto.

Del resto, ringrazio l'onorevole ministro per quel che ha detto quanto al bacino di carenaggio ed al porto di Ancona, e ne prendo atto.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Palizzolo.

Palizzolo. L'onorevole signor ministro, ha detto che non può prendere alcuna iniziativa per ciò che abbiamo domandato in favore del porto di Cefalù: ma ha soggiunto che se un consorzio sarà fatto, il Governo non verrà meno ai suoi obblighi derivanti dalla legge del 1884. Ebbene, io posso darle, onorevole ministro, la fausta novella che il consorzio è quasi compiuto, e non restano che poche formalità. E se Ella avesse la degnazione di limitarsi a domandare notizie di quel consorzio, io credo che questa sola premura del ministro basterà a far superare le ultime difficoltà che ancora restano per la definitiva costituzione del consorzio medesimo.

Lo ringrazio poi delle assicurazioni che mi ha date che il progetto d'arte per la costruzione del porto di Termini Imerese sarà spinto con ogni alacrità.

Si è rallegrato infine il ministro che il porto di Palermo da quindici anni in qua si sia molto trasformato e ingrandito. Io veramente non posso negare che siasi ingrandito; ma in quanto agli effetti non potrei esprimere molto compiacimento, perchè penso che per la trasformazione dei bastimenti e degli scafi da legno in ferro od in acciaio, mentre un tempo non si avevano che

bastimenti di 200 o 300 tonnellate, adesso abbiamo degli scafi da 3, 4 o 5,000 tonnellate con una lunghezza di 100 o 120, mentre le altre nazioni hanno dei bastimenti la cui lunghezza supera 160 metri, ed un solo di cotesti colossi del mare basterebbe ad ostruire l'intero nostro porto.

Mi duole di una cosa, onorevole ministro: che Ella, pur non mettendo in dubbio quanto io asserivo circa il lavoro della Commissione relativamente ad un bacino di carenaggio in Palermo, mi abbia detto che a qualche altro bacino di carenaggio si deve dare le precedenza.

L'onorevole ministro alludeva forse a quelli di Genova e di Napoli; ma l'uno e l'altro sono in via di costruzione. Però il ministro non mi ha detto nulla, neanche come una speranza, per l'avvenire del bacino di Palermo.

Io non domandavo uno stanziamento; ma domandavo: il progetto per quel bacino sarà fatto sì o no? Ecco la domanda ch'io sono costretto a ripetere, attendendomi dalla sua cortesia una risposta. E se l'onorevole ministro avrà la degnazione di rispondermi, aggiunga una qualche parolina anche per quanto concerne l'approdo all'isola di Ustica.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

Vacchelli, relatore. Debbo solamente scagionare la Commissione generale del bilancio dalle osservazioni fatte dall'onorevole Di Baucina, il quale avrebbe riscontrato che le somme stanziare per la manutenzione, escavazione o riparazioni dei porti, quali appariscono nei bilanci non sarebbero forse sufficienti.

L'onorevole Di Baucina ha guardato solamente alle cifre, quali si trovano nella tabella. Se avesse letto la relazione della Commissione, avrebbe veduto che le somme iscritte nella tabella rappresentano 2,300,000 circa; ma che a queste si deve aggiungere la somma di 2,400,000 lire che saranno spese dall'onorevole ministro valendosi dei fondi che sono nei residui; al quale scopo esiste uno speciale articolo 3 nel disegno di legge.

L'onorevole Elia attribuiva pure alla Commissione del bilancio di aver diminuito di sua testa dal capitolo "escavazione dei porti" lire 520,000.

La Commissione non ha tolto nemmeno un centesimo: è stato il Ministero che, con una nota di variazioni, ha eliminate quelle 520,000 lire, proponendosi anche per quella parte di provvedere col mezzo dei residui.

Finalmente all'onorevole Lucifero non è tornata gradita, e me ne duole, la radiazione che abbiamo fatta del capitolo, iscritto con un sem-

plice *pro memoria*, relativo al porto di Cotrone. Ma quella non è una misura presa soltanto per il porto di Cotrone; si è fatto lo stesso per tutti gli altri capitoli che non abbiano un'assoluta necessità di sussistere: perchè altrimenti, se a questo bilancio che ha già centinaia di capitoli altri ne aggiungessimo, lo infarciremmo in modo da non poter mai venire a capo della sua discussione. Del resto l'onorevole Lucifero si persuadea che la cosa non reca alcun danno al porto di Cotrone, il quale ha i suoi fondi prestabiliti dalle leggi del 1881 e del 1889. Quelli della legge del 1889 non sono ancora stanziati perchè non era possibile: ed anche perchè non ce n'era necessità, avendosi dagli stanziamenti della legge del 1881, 375,000 lire di residui coi quali continuare i lavori per il porto di Cotrone.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro.

Finali, ministro dei lavori pubblici. L'onorevole Palizzolo mi domanda risposta a due altri punti del suo discorso, l'approdo ad Ustica e gli studi per il bacino di Palermo.

Ebbene, circa l'approdo ad Ustica dichiaro che farò quanto è possibile, nei limiti della competenza dello Stato, per migliorare le condizioni di quell'approdo. In quanto poi al bacino di Palermo dichiaro che gli studii saranno fatti, prima del tempo in che sarà possibile proporre al Parlamento la spesa per la sua costruzione.

E poichè ho data, a sua dimanda, una risposta supplementare all'onorevole Palizzolo, ne darò una supplementare anche all'onorevole Lucifero, sebbene non richiesto; vale a dire che a Cotrone oltre ai lavori straordinari della costruzione del porto, in questo anno si spenderanno da trenta a quaranta mila lire tolte dal fondo delle spese ordinarie, per rendere meglio servibile il piccolo porto esistente.

Lucifero. La ringrazio.

Presidente. Non essendovi altre osservazioni rimane approvato il capitolo 42, con lo stanziamento di lire 1,236,700.

Capitolo 43. Spese di personale addetto alla manutenzione e riparazione dei porti, lire 66,000.

Capitolo 44. Escavazione ordinaria dei porti, lire 1,180,000.

Capitolo 45. Spese di personale addetto alla escavazione ordinaria dei porti, lire 90,000.

Capitolo 46. Personale subalterno pel servizio dei porti (*Spese fisse*), lire 71,706.30.

Capitolo 47. Personale subalterno pel servizio dei porti (*Spese variabili*), lire 6,717.

Capitolo 48. Pigionì pel servizio dei porti (*Spese fisse*), lire 1,000.

Capitolo 49. Manutenzione ed illuminazione dei fari e fanali, lire 924,000.

Capitolo 50. Personale addetto ai lavori di manutenzione ed illuminazione dei fari e fanali, lire 20,000.

Capitolo 51. Personale pel servizio dei fari (*Spese fisse*), 290,000.

Capitolo 52. Personale pel servizio dei fari (*Spese variabili*), 50,000.

Capitolo 53. Sussidi per opere ai porti di quarta classe e per conservazione di spiagge (Articoli 198 e 321 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato *F*), lire 110,000.

Capitolo 54. Concorso dello Stato per opere straordinarie nei porti di 4ª classe della 2ª categoria (Articolo 23 del testo unico della legge sui porti e fari approvato con regio decreto del 2 aprile 1885 n. 3095), lire 50,000.

Capitolo 55. Restauri alle opere marittime danneggiate in contravvenzione alla polizia tecnica dei porti (*Spesa d'ordine*), lire 10,000.

Strade ferrate. — Capitolo 56. Personale di ruolo dell'Ispettorato (*Spese fisse*), lire 838,736.66.

Su questo capitolo ha facoltà di parlare l'onorevole Fili-Astolfone.

Fili-Astolfone. Io ho creduto che alcune osservazioni sui servizi ferroviari non potessi farle meglio, che in questo capitolo che si riferisce al personale dell'ispettorato ferroviario; ma in realtà io non mi occuperò punto del personale.

Il mio obiettivo principale, è di parlare sugli orari ferroviari. La Camera e l'onorevole ministro potranno facilmente comprendere, come coloro i quali trovansi più distanti dal centro, debbono essere i più interessati a vedere, non solo abbreviate le distanze loro, ma di non vedersi trascurati fino al punto, che l'unità esiste quasi nel concetto astratto, e manchi poi nei fatti e nelle comunicazioni.

Io, per esempio, mi rallegro quando svolgo gli orari ferroviari, e veggio che ci sono dei treni *diretti, direttissimi, espressi, accelerati* e perfino *treni-lumpo*; ed invidio quei nostri colleghi, che possono godere di questi grandi benefizi della Provvidenza; però quando volgo la pagina e trovo che le comunicazioni ferroviarie colla Sicilia, non dipendono che da due sole corse; cioè d'un trono che per irrisione si dice diretto, e del piroscafo che compie i viaggi tra Napoli e Palermo, allora o signori, l'animo cade nello sconforto vedendo come pel solo fatto d'una posizione topografica la Provvidenza, e gli uomini non ci ritengono quasi

come degni di godere quei benefizi che la madre patria concede agli abitanti del centro e dell'alta Italia.

È doloroso costatarlo, tanto la verità non muta.

Il piroscafo servirà alle facili comunicazioni della parte occidentale dell'isola quando l'infido elemento del mare consente di poterne fruire, ma pel modo come sono stabiliti gli orari della rete sicula, non servirà per facilitare quelle della parte orientale.

Ora un sistema di orari ferroviari, il quale permetta a tutti di poter utilizzare nello stesso modo il tempo, ed abbreviare le percorrenze, mi pare che sia stato assolutamente trascurato. Dico trascurato e potrei dire impedito, come mi suggerisce l'onorevole collega Palizzolo, e spiegherò più tardi queste parole.

Ora, sia per l'osservazione che si sono continuamente fatte al ministro dei lavori pubblici, sia per le preghiere rivolte alle Società esercenti, come la Sicula e la Mediterranea, noi fummo un momento nella speranza di vedere accolto il nostro desiderio, e realizzato vorrei dire un nostro sogno, per quanto modesto, che concentra tutte le speranze di gran parte della regione del mezzogiorno, vale a dire che con una modificazione tra la Mediterranea e la Sicula si poteva abbreviare il lungo e penoso viaggio di 33 ore da Roma a Palermo almeno di 4 o 5 ore.

Le cose parevano arridere alle nostre speranze, e sembravano avviate proprio in modo che si dovesse pervenire ad una favorevole conclusione. La stampa annunciò, che in ottobre ultimo vi fu una riunione in Messina fra i capi di servizio della Mediterranea e della Sicula fra i quali si discusse lungamente sugli orari; la Sicula disse che sopra una percorrenza relativamente breve, cioè da Palermo a Messina, essa stessa avrebbe abbreviato il tempo, guadagnando con equa anticipazione di orario da un'ora, ad un'ora e mezza su quello attuale. E la Mediterranea, a sua volta, sulla percorrenza da Reggio a Roma avrebbe procurato proporzionalmente una riduzione di tempo stabilita con criteri, e con forme che fossero ispirati dalla giustizia.

Ebbene, quando la Mediterranea e la Sicula si erano già poste d'accordo almeno nei criteri generali, nel senso cioè, che il treno, che parte attualmente da Palermo alle 6.20 antimeridiane, sarebbe arrivato a Messina all'una e 30 pomeridiane, e quello di Reggio-Calabria, dove vi si arriva alle 5 pomeridiane, fosse partito alle 5, e 30 mentre ora parte alle 6 e 50, senza una ragione sufficiente al mondo, sul resto del percorso

si sarebbe ottenuta un'economia di oltre due o tre ore. Questo orario avrebbe soddisfatto alla duplice esigenza del traffico, ed ai viaggiatori. Ebbene allora si dice, (e parliamo di un *si dice* perchè veramente non ho le prove da potere addurre alla Camera, sebbene i giornali lo abbiano confermato) ebbene si dice, che per certe obiezioni dell'Adriatica e soltanto per non spostare un suo treno (che sarebbe quello che parte alle 9.50 pomeridiane da Milano ed arriva a Roma alle 12.35) solo per non anticipare questa partenza di una mezz'ora, o di un'ora al massimo, ha impedito che gran parte del mezzogiorno, e noi della Sicilia potessimo usufruire del beneficio di 4 o 5 ore di meno d'un viaggio, assai lungo e penoso. E sapete il perchè della opposizione dell'Adriatica? Se volete, o signori, lo troverete specioso, ma è così, essa si è preoccupata solo dei viaggiatori provenienti da Milano, i quali sarebbero rimasti a Roma per qualche ora, come se Roma, fosse una città inospitale, una di quelle piccole stazioni di quelle povere campagne, dove gli altri miseri mortali qualche volta, sono obbligati a passare se non delle giornate intere, almeno molte ore in un disagio da non ridirsi.

Ebbene quest'orario non potè essere attuato.

E la Camera vedrà come io, ed altri miei egregi colleghi della Sicilia non mancammo di rivolgerci all'onorevole ministro, e giusto e presso a poco quando si manipolava il pomposo orario dell'Adriatica che vi ho letto, noi avemmo una risposta la quale è concepita così:

“ Nè la Società per le ferrovie del Mediterraneo nè quella per le ferrovie Sicule hanno presentato proposte per l'acceleramento delle comunicazioni tra Roma e Palermo e le condizioni della linea Napoli-Metaponto-Reggio, come mi viene ora dichiarato dalla Società del Mediterraneo, rendono assai difficile l'accelerare su di essa la marcia dei treni. ”

“ Se però qualche miglioramento sarà possibile quando me ne sia fatta proposta dalle Società, lo farò prendere in esame dal regio ispettorato, considerando io pure vivamente che vengano migliorate le comunicazioni. ”

Due circostanze debbo rilevare in ordine a questa comunicazione, una che si riferisce alla mancanza di alcuna comunicazione da parte delle società Mediterranea e Sicula, perchè si fosse modificato quest'orario, l'altra, che, data questa mancanza, fossero venuti meno nel ministro i poteri per imporre alle Società quello, che non vogliono fare.

In quanto alla proposta io ha ragion di credere

che vi sia stata, onorevole ministro, perchè noi l'abbiamo avuta comunicata...

Finali, ministro dei lavori pubblici. Prima che l'avesse il Ministero.

Fili-Astolfone. ... potrà essere, ma in questo caso onorevole ministro, perchè non prendere argomento delle nostre premure e vedere ciò vi sarebbe stato da fare?

Del resto la Società Sicula rispondendo alle nostre vive sollecitazioni in data del 28 marzo faceva cenno d'una proposta allo studio, quindi non fu la Società che provocò il nostro intervento, e noi confidando nella sua autorità, onorevole ministro, sperammo che le nostre legittime aspirazioni avessero trovato ascolto, e giusto nel momento in cui l'Adriatica faceva pubblicare nei giornali della capitale il seguente articolo, per rilevare maggiormente l'antitesi nella quale il mezzogiorno si trova in rapporto all'Italia centrale e superiore e che chiedo di poter pubblicare e leggere.

“ Col 1º giugno p. v. andrà in vigore sulle ferrovie Adriatiche un nuovo orario generale che comprenderà varii ed importanti miglioramenti nelle comunicazioni, sì interne che internazionali, e specialmente per quanto riguarda la grande linea Milano-Firenze-Roma, la quale sarà percorsa da treni direttissimi, e diretti colla velocità di 70 e 60 chilometri all'ora.

“ Partirà da Milano la sera alle 6 un treno direttissimo, con carrozza Pullman a letti e con scelte vetture fornite di toilette e ritirata, e giungerà a Roma la mattina alle 7.30.

“ Questo treno a Milano sarà in coincidenza immediata con l'espresso del Gottardo portando le corrispondenze dall'Inghilterra, dalla Francia, dall'Olanda, dal Belgio e dalla Germania.

“ Con questo treno, originario da Londra alle 11 del mattino, e da Parigi alle 8.40 della sera, si compierà il viaggio per Firenze da Londra in 38 ore e da Parigi in circa 25; e per Roma in 44 ore da Londra e circa 35 ore da Parigi.

“ Se il viaggiatore giunto a Milano intendesse recarsi a Roma per la via di Genova Pisa, non vi giungerebbe che alle 11 antimeridiane e cioè ore 3.30 più tardi che per la via di Firenze.

“ Accresce importanza a questo treno la coincidenza immediata che esso troverà a Roma col diretto della Mediterranea, il quale, partendo dalla capitale alle ore 7.50 del mattino arriva a Palermo l'indomani alle 9 di sera, toccando Napoli, Salerno, Potenza, Reggio, Messina e tutte le principali città della Sicilia.

“ Da Milano si avrà inoltre una comodissima partenza per Roma e Napoli, via Bologna-Firenze,

alle 9.50 pomeridiane con treno diretto che giungerà a Roma alle 12.35 pomeridiane ed a Napoli alle 6.44 pomeridiane con acceleramento di ore 1.20 nel viaggio Milano-Napoli in confronto della via Genova-Pisa.

“ Questo treno riesce assai comodo anche per i viaggiatori in arrivo dal Gottardo col treno direttissimo, i quali desiderassero passare parte della sera a Milano.

“ Saranno sensibilmente accelerate anche le corrispondenze da Roma verso Firenze e Milano.

“ Il direttissimo partirà da Roma per Firenze-Bologna-Milano alle ore 8.25 del mattino e giungerà a Milano alle ore 10 della sera, dove troverà l'espresso del Gottardo per Parigi, Londra, Bruxelles, Ostenda, Strasburgo, Colonia, ecc., compiendo il viaggio da Roma per Parigi in ore 33 e per Londra in 45 con un vantaggio, benchè lievissimo, sul viaggio da Roma a Parigi per la via del Moncenisio che si fa col treno che parte da Roma alle 8 antimeridiane.

“ Il diretto che parte attualmente da Roma per Milano all'una e trenta pomeridiane, partirà invece alle tre e giungerà a Milano all'ora medesima in cui vi arriva ora, prendendo la coincidenza del diretto del Gottardo.

“ Il viaggio fra Berlino e Roma, via Brennero-Bologna-Firenze, sarà sensibilmente accelerato nei due sensi compendosi in ore 38 da Berlino e in 39 da Roma, con un vantaggio cioè di ore 2 sull'orario attuale.

“ Notevolissimi miglioramenti offrirà il nuovo orario anche per le comunicazioni fra Roma e le Puglie, poichè, mentre ora non esistono fra la capitale e quelle Provincie corrispondenze immediate con tutti treni diretti, si avrà invece una corrispondenza diretta nei due sensi tutta con treni diretti.

“ Infatti, partendo da Roma la mattina alle 7.50 si giungerà a Bari la sera alle 8.10, a Brindisi alle 10.47, ed a Lecce alle 11.47, compendosi così il viaggio da Roma a Lecce in meno di 16 ore, mentre ora ne occorrono oltre 20. Questa corrispondenza giornaliera servirà ottimamente ai viaggiatori che volessero imbarcarsi a Brindisi per le Indie, perchè, partendo da Roma la domenica mattina alle 7.50, arriveranno a Brindisi la sera contemporaneamente al celere proveniente da Londra, ed avranno tutto il tempo per imbarcarsi con comodo sui piroscafi della Peninsulare, che prendono il mare poco dopo la mezzanotte.

“ Anche da Napoli a Brindisi per l'Oriente converrà profittare di questo stesso treno, che partirà da Napoli al mezzogiorno.

“ Notisi, che per offrire ai viaggiatori, tanto da Roma come da Napoli per Brindisi, la maggior possibile comodità, l'Adriatica farà trovare in questo nuovo diretto una scelta carrozza di 1ª classe, munita di gabinetto di toilette e ritirata, che farà il servizio senza trasbordo Napoli-Lecce.

“ Percorrendo la linea di Metaponto, che da Roma è la più lunga e più costosa, il viaggiatore non troverà certo alcun treno che di questo sia più veloce e che offra modo di raggiungere la domenica sera a Brindisi i piroscafi della Valigia indiana.

“ Nel senso opposto si partirà da Lecce alle 5 antimeridiane, da Brindisi alle 5.58 antimeridiane, da Bari alle 8.25 arrivando a Roma alle 9.11 pomeridiane. Si impiegheranno quindi da Lecce a Roma sole 16 ore, mentre coll'orario attuale se ne impiegano quasi 24.

“ Altri miglioramenti si avranno sulla Milano-Venezia. Il diretto da Milano delle 1.30, in corrispondenza colla Francia, col Piemonte e col litorale mediterraneo, anticiperà l'arrivo a Venezia di ore 1.30, e da Venezia si avrà un nuovo diretto in partenza alle 4 pomeridiane, che giungerà a Milano alle 9.30 pomeridiane in coincidenza coll'espresso del Gottardo.”

Quanto ben di Dio per quei fortunati che viaggiando dall'Italia superiore e centrale, e quale amara e crudele derisione per quelle che come noi fanno parte del mezzogiorno!

Vede dunque, onorevole ministro, che noi non potevamo invocare i suoi favori contro la resistenza opposta d'una delle Società, l'Adriatica, la quale *impedì* (ecco *impedì* come disse l'onorevole Palizzolo) di fare attivare la proposta del nuovo orario.

Al Ministero adunque era abbastanza nota la proposta e che era a sua conoscenza basta leggere la relazione dell'onorevole Vacchelli; ecco quanto egli scrive:

“ Sull'argomento dei servizi cumulativi e della coincidenza degli orari venne osservato, che in più luoghi si hanno contrasti e difficoltà nei servizi cumulativi fra le Società esercenti le ferrovie dello Stato e le ferrovie di Società private, e che, per vizioso coordinamento degli orari, il pubblico non ha dalle ferrovie quelle comodità che ha diritto di esigere dopo tanti sacrifici per la loro costruzione.

“ A questo proposito la Commissione ha considerato che il Governo dai capitoli delle convenzioni d'esercizio o da quelli delle concessioni, ha speciali facoltà di risolvere i contrasti ed ordinare gli orari come riconosce più conveniente

per il servizio pubblico; invita pertanto il Ministro ad usare rigorosamente dei diritti riservati allo Stato in modo da eliminare ogni ragionevole motivo di lamenti. »

Vede dunque l'onorevole ministro che non è una semplice asserzione la resistenza delle Società, ma essa è rilevata in modo evidente, e direi quasi solenne della Commissione generale del bilancio per bocca del suo autorevole relatore, la di cui parola se non suona censura al Governo, si traduce certo in un eccitamento a volere affermare la sua autorità più che finora non abbia fatto con le Società.

Ora, onorevole ministro, senza andar per le lunghe comprenderà, che per noi che siamo qui chiamati per il nostro ufficio, ed a quanti importa per i loro affari di venirvi, dev'essere increscioso, molto increscioso di dover sottostare ad un orario che non è un beneficio per il traffico, ed è dannoso ai viaggiatori. Quindi se reclamiamo con insistenza, è perchè, ormai la condizione degli orari è divenuta totalmente intollerabile, che il Governo non potrebbe lasciarla ulteriormente correre senza esautorarsi.

Da Napoli in poi, onorevole ministro, bisogna sapere a quale *via Crucis* vanno incontro coloro che hanno la disgrazia di percorrere spesso la linea Napoli-Metaponto Reggio, e come vanno quei benedetti treni. Vanno, onorevole ministro, come possono andare con quelle locomotive, e con quel materiale che adoperano. Io non voglio far qui una discussione minuta, nè voglio accennare ragioni le quali potrebbero (cosa che non è punto nelle mie intenzioni) sembrare una requisitoria contro le Società; ma il fatto è evidente, e basta percorrere quelle ferrovie per persuadersi che vanno tutt'altro che bene.

Oltre a questo poi, onorevole ministro, bisogna aggiungere le delizie che ci procura un materiale che è il peggiore che possa aversi. Noi non abbiamo neanche le vetture con ritirata. Questo lusso è permesso soltanto ai privilegiati, che viaggiano sulle linee del centro o della parte superiore d'Italia.

Della Rocca. Neppure noi le abbiamo.

Fili-Astolfone. Qualche volta soltanto le ho vedute da qui a Napoli.

Della Rocca. Racissimo.

Fili-Astolfone. Rare volte è concesso a noi questo lusso. Non parliamo poi delle diramazioni, dove questo trovato non solo non si è messo in pratica, ma s'ignora perfino che possa esistere.

Ci risponderanno che noi possiamo profittare delle vetture *Pullmann*. Ma le *Pullmann*, onorevole ministro, costano. E qui mi sarà permesso di

osservare che l'*attacco* d'una vettura *Pullmann* riduce quelle di prima classe in guisa che spesso succede che non *volendosi* o non *potendosi* alcuni sobbarcare alla differenza della tassa *Pullmann*, in casi di affluenza di viaggiatori questi vengono concentrati in modo da aumentare i disagi del lungo viaggio.

Devo poi richiamare, onorevole ministro, la sua attenzione anche sopra un'altra circostanza. Io non invidio le fermate che si fanno in tutte le piccole località di questa non breve percorrenza. Io non voglio fare uno studio per sapere, dove la fermata è giustificata, e dove non è necessaria, dove si può abbreviarne il tempo, e dove la si fa per uno scopo che io non voglio indagare, ma è certo però che quando si percorre la linea di Reggio-Calabria per recarsi a Potenza e viceversa vi sono delle notti grandemente noiose, appunto perchè non si va più avanti; continuamente i treni si arrestano, e questi sono treni diretti, ma treni proprio *lumache!*

Io ho notato questi inconvenienti all'onorevole ministro perchè innegabili, consideri egli come a noi della Sicilia, che non abbiamo che questa sola comunicazione terrestre, deve sommamente pesare un tale modo di viaggiare, volendo partecipare ai lavori parlamentari ai quali, almeno per parte mia e di alcuni dei miei colleghi, che scegliamo essere dei più assidui, con l'orario proposto potremmo arrivare in tempo per prendervi parte.

Ora lo stato attuale riesce a noi anche più increscioso, perchè la causa di questi impedimenti, come li chiamava l'onorevole Palizzolo, non è accidentale provenga da esercizio di prevalenza, o derivi anche dal timore della concorrenza fra le varie Società ferroviarie e quella di navigazione, ciò non ci riguarda. Noi che siamo dei lontani dal centro, onorevole ministro, dobbiamo mettere tutto a calcolo.

Accennando questa circostanza spero di richiamarvi sopra l'attenzione dell'onorevole ministro, e che egli, se l'autorità del Governo non è divenuta assolutamente nulla, imporrà alle Società, come la legge glie ne dà diritto ed il potere, di fare osservare i patti stabiliti colle Convenzioni.

E ciò, onorevole ministro, gli sarà ora anche più agevole, poichè, mettendosi in esercizio il doppio binario fra Roma e Napoli, credo che molte difficoltà, per la modificazione dell'orario potranno essere eliminate.

Infine io rivolgo preghiera all'onorevole ministro, che le fermate specialmente sulle lunghe percorrenze non abbiano altro scopo se non quello del pubblico servizio.

Io spero che Ella non mi risponderà che alle nostre ferrovie manca il traffico, imperocchè ognuno ha presente il prodotto delle varie linee, e dal quale apparisce il reddito per ogni tronco di via. Se dobbiamo scendere a questi argomenti le mostrerò che il traffico c'è, ed è quanto basta a coprire le spese della ferrovia.

Dunque, fermate non di favore, ma di utile pel servizio, e acceleramento dei treni; acceleramento che dipende anche dal materiale di cui le Società si valgono, vale a dire dalle macchine, alle quali non si fanno che semplici riparazioni, per non fare nuovi acquisti sul conto capitale: a proposito del quale l'altro giorno, l'onorevole Brunnicardi fece molte, e gravi considerazioni, e nelle quali non entro, ma lo ringrazio per quello che anch'egli sentì nella sua coscienza di dover rilevare sull'orario per le linee del Mezzogiorno.

Ad ogni modo bisogna guardare al modo come procede l'esercizio ferroviario, affinché non si abbia a lamentare quello che diceva l'onorevole Di Baucina, che cioè le ferrovie si siano fatte per venir meno allo scopo a cui devono servire, non si deplorino, ma si benedicano quando esse servano allo scopo loro; altrimenti torneremo a quei famosi procacci che si avevano una volta.

Di Baucina. Non ho detto questo, ho detto inopportuna, e che era carità di patria non parlarne in ispecie in questo momento in cui le economie s'impongono agli uomini di cuore.

Fili-Astolfone. Io non voglio intrattenere ulteriormente la Camera, imperocchè quello che sto trattando è un argomento abbastanza spinoso, che offre tanti lati vulnerabili di osservazioni, le quali possono gravare anche su coloro che avendo fatto a fidanza sulle Convenzioni deplorano ora come me che questa fiducia non corrisponde ai fatti. Ma non si lamenta tanto il danno delle Convenzioni, quanto quello d'un controllo continuo, efficace e severo controllo (la frase potrà sembrare un po' dura, ma essa rende completamente il mio pensiero e non può suonare censura) ma servirà di eccitamento al ministro verso Società che avendo interessi opposti a quelli del Governo bisogna che faccia sentire maggiormente il peso della sua autorità.

Mi auguro che l'onorevole ministro vorrà prendere a cuore queste raccomandazioni, e dare una risposta soddisfacente.

Presidente. È presente l'onorevole Romanin-Jacur?

(Non è presente).

Perde la sua volta.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Merzario.

Merzario. Già nel seno della Giunta generale del bilancio mi occupai di due questioni che si attengono a questi capitoli, e che mi parvero importanti, cioè la composizione degli orari, e il servizio cumulativo specialmente nelle relazioni tra le grandi Società ferroviarie, dirò governative, e le minori Società, ossia le private.

La Giunta del bilancio accolse favorevolmente le mie osservazioni, e l'onorevole relatore, amico mio Vacchelli, scrisse alcune belle parole sull'argomento che mi dispenso di leggere, perchè sono state or ora lette dall'onorevole Fili-Astolfone. Quelle, sono parole chiare e precise, e, come suol dirsi, parole d'oro, che vorrei che l'onorevole ministro avesse a ben ponderare e tradurre in atto, perchè veramente ve n'ha bisogno.

È una verità, in quanto al primo argomento, quello cioè della composizione degli orari, detta, ridetta e cantata su tutti i toni, che le grandi Società fanno, innanzi tutto, i loro interessi, e i loro comodi, e poco o non molto, si curano degli interessi e dei comodi delle popolazioni, le quali, avendo contribuito alle costruzioni delle ferrovie, hanno qualche diritto di essere ben servite.

Quindi avviene che in parecchie località le corse sono fatte e distribuite in modo che gli abitatori di molti Comuni non hanno quelle agevolanze, che sarebbe necessario avessero, per accedere ai loro capoluoghi, ad alcuni centri delle grandi industrie, a importanti mercati, senza consumare delle giornate intere.

Province, Consorzi di Comuni, Società private si fecero a impiantare nuove ferrovie, a sistema ordinario e a sistema ridotto, per abbreviare i viaggi, e diminuire la spesa. Ma le grandi Società furono pronte a sollevare ostacoli, ad opporre impedimenti, a fare in modo che il pubblico non potesse godere, per difetto di orari, di coincidenze, ed altro, di quei benefizi procurati dal danaro di Province, Comuni e privati. Da ciò lamenti, reclami, proteste delle popolazioni, che vedono i vantaggi, dei quali potrebbero fruire, e che loro sono tolti dalla avidità di lucro o da non so quale spirito di supremazia, che invade le Società maggiori.

Chiunque viva in territori solcati da linee di Società grandi e piccole, avrà notato cotesti inconvenienti, e non avrà potuto fare a meno di lamentarli altamente. Mi dispenso dal denunciarne pochi o tanti, essendo che altri adempirono in parte o adempiranno a questo compito, e la litania è troppo lunga. L'onorevole Fili-Astolfone ha fatto dianzi lunghe e dolorose citazioni. Io accennerò

soltanto a un fatto sintetico e dirò solenne. Nel passato anno il Consiglio provinciale di Como, al quale mi onoro di appartenere, per ben due volte ad unanimità protestò contro il cattivo servizio dell'Adriatica sulla linea Lecco-Como, che non serve ai viaggiatori, mentre costa da 12 a 15 milioni. Le proteste furono inviate al Ministero dei lavori pubblici, il quale non so se ne abbia neppure accusata ricevuta. Il fatto è che le cose vanno sempre come andavano prima. Speravo che coi nuovi orari vi sarebbe stato qualche mutamento a favore del servizio pubblico. Invece, se non si è peggiorato, non si è per certo migliorato.

Ora domando all'onorevole ministro: i commercianti e gli industriali gridano, il pubblico strepita, ed a ragione. Cosa fanno i commissari, gli ispettori e tanti impiegati con tanti nomi, che stan sul luogo? Non guardano, non sentono, non provvedono? E se essi non hanno facoltà di provvedere, perchè non ne riferiscono al Ministero? E il Ministero, o dirò meglio l'Ispettorato centrale delle ferrovie, avvisato dalle rappresentanze provinciali e comunali, e dalle voci più clamorose e insistenti del pubblico, perchè non pensa ad assicurarsi prontamente, se sianvi ragioni in quelle grida di sdegno e di protesta?

Le Società olimpiche, ben lo si capisce, e io non le accuso, tirano a comandare ed a lucrare: sono un'accolta di azionisti, ossia di persone senza nome, che hanno impiegati i loro capitali e vogliono ricavarne il maggior frutto che sia possibile. I direttori, i capi di servizio, *regis ad exemplar*, devono agire, seguendo o interpretando gli intendimenti e desideri dei padroni.

Ho potuto riconoscere che vi sono dei bravi impiegati, i quali cercano di comporre le cose, e togliere i dissidi, ma questi agiscono per effetto di buon cuore e amore naturale alla giustizia, non per istruzioni avute, per un sistema, che sia imposto ed accettato.

Ora io dico: a chi spetta togliere queste differenze, accomodare questi dissidi, se non al Ministero? Il Ministero ha l'autorità e il dovere di provvedere alla migliore combinazione degli orari dovunque siavene bisogno.

L'articolo 282 della legge 20 marzo 1865 sulle opere pubbliche, concede su ciò piena facoltà al Governo.

« L'amministrazione superiore, vi si legge, è in diritto di fissare, sentiti i concessionari, gli orari delle corse delle ferrovie pubbliche in modo da conciliarne gli interessi e da ottenere quel bene ordinato sistema di velocità nelle dette corse,

tanto pei convogli ordinari o celeri di viaggiatori, quanto per quelli delle merci... »

Le Convenzioni ferroviarie non infirmarono, che anzi confermarono questa facoltà al Ministero. L'articolo 24 del capitolato con la Società della Mediterranea, come i corrispondenti per la Società Adriatica e la Sicula, così si esprime:

« Gli orari dei treni viaggiatori e misti e la classificazione dei treni stessi saranno determinati dal Ministero dei lavori pubblici, sentite le proposte e le osservazioni del concessionario. »

Da quanto ho detto parmi risulti, che inconvenienti molti e gravi vi sono nella composizione degli orari, specialmente colà dove vi è vicinanza e attrito di interessi fra Società governative e Società private; che il pubblico strepita, batte i piedi, ma poco o nulla gli si dà retta; e che responsabili di tutto ciò sono non dico il ministro dei lavori pubblici, nè il sotto-segretario di Stato, amico mio, che non possono avere cento occhi e cento braccia, come Argo e Briareo, per veder tutto e arrivare dappertutto, bensì molti di quegli impiegati che non voglio chiamare ligi alle Società, più che agli interessi del pubblico e del Governo, ma o non sono abbastanza compresi dell'importanza del loro ufficio, o amano una certa quiete indostanica in mezzo ai rumori delle ferrovie, o per spirito di conservazione o di carriera, senza forse avvedersene, stanno dalla parte dei più ricchi e dei più forti.

Questo, quanto agli orari: non meno importante è l'altro tema dei *servizi cumulativi*.

Chi spedisce merci, le quali transitare devono sulle ferrovie esercitate da due o più Società, vuole che le sue merci passino senza bisogno di carichi e di scarichi, senza spedizioni e rispedizioni, per la via più breve, con il minor tempo possibile e con la minore spesa possibile. Ciò è nel diritto del cittadino: ed ha il suo appoggio nella legge delle convenzioni ferroviarie, legge che dopo fatta, devesi rispettare, e che, sebbene le sia stato contrario, rispetto anche io. Essa parla nei modi più chiari ed espliciti sull'argomento. Dice all'articolo 16: « Sulle basi delle tariffe generali e speciali comuni, il Governo avrà sempre facoltà di ordinare alle Società d'introdurre miglioramenti nei servizi cumulativi esistenti, e di istituirne di nuovi tanto colle amministrazioni ferroviarie, quanto con Società di navigazione. »

E quasi ciò non bastasse l'articolo 25 del capitolato aggiunge:

« Sarà obbligo del concessionario di porsi in relazione colle amministrazioni delle ferrovie che

si congiungono a linee da esso esercitate per effettuare un servizio cumulativo, eseguendo cioè, senza rinnovamento di spedizione, i trasporti dall'una e all'altra linea dei bagagli, delle merci, e del bestiame sia a grande che a piccola velocità. »

Prosegue un'altra mezza pagina, che mi dispenso, per amore di brevità, dal leggere.

Naturalmente fra le grandi Società non sorsero dissidi, soltanto qualche ombra fugace per ragione di certe preferenze, che il Governo si affrettò subito di dissipare da buon padre di famiglia.

Ma i guai non tardarono a manifestarsi a danno delle Società minori, quando queste incominciarono ad avvicinarsi alle stazioni delle grandi Società, a guardarci dentro, e si fecero a chiedere, come permetteva la legge, un qualche servizio cumulativo. Allora apriti o cielo! Ter-giversazioni, obiezioni, impedimenti d'ogni maniera si adoprarono per rendere impossibile qualunque beneficio, alle private Società, e alle Provincie e ai Comuni, che le avevano incoraggiate coi loro voti, aiutate col loro danaro. Vennero fuori persino nuove massime e teoriche di giurisprudenza ferroviaria, a beneficio, s'intende, di qualche Creso e qualche Mida.

Non voglio entrare in questioni giuridiche, nelle quali sono incompetente; ma ben so e sono sicuro che quelle eteroclite dottrine non hanno alcun solido fondamento. Toccherò invece di volo alcuni fatti, che di quelle dottrine o dirò meglio mascherate prepotenze furono la non giusta, dolorosa e dannosa conseguenza.

Le ferrovie Vicenza-Treviso, Montebelluna-Vicenza e altre del così detto gruppo Veneto, costruite da alcune Provincie di quella regione, non mai poterono accordarsi colla Società governativa, e non mai ottennero un vero servizio cumulativo. Fu questa una delle principali cause che costrinsero le Provincie venete a cedere le loro linee con perdita di parecchi milioni, credo di 6 o 7 milioni.

La Società privata della ferrovia Parma-Suzzara sempre ebbe rifiuti per un servizio cumulativo, di modo che quando taluno voglia spedire merci, profittando della scorciatoia ottenuta con quella linea, non lo può, ma deve caricare e scaricare in due punti con perdita di tempo e di denaro.

Dirò una cosa non bella, ma curiosa circa questa linea. Quando alcuno voglia procurare la spedizione di una merce, per esempio: da Borgo S. Donnino a Suzzara, invece di poter inviarla sulla Adriatica fino a Parma, chilometri 22, quindi sulla via privata Parma-Suzzara, chilometri 44,

in tutto 66 chilometri, deve farla girare sulla linea dell'Adriatica, Borgo S. Donnino-Parma chilometri 22, Parma-Modena chilometri 53, Modena Gonzaga-Suzzara chilometri 43, in tutto chilometri 118. La merce deve percorrere chilometri 118 in luogo di 66, quasi il doppio; e il cittadino è costretto a pagare e paga.

Lo stesso deve dirsi della ferrovia privata Novara-Seregno che non mai riesci ad ottenere un servizio cumulativo al di là di questi due punti sia verso Bergamo, sia verso Torino: no, devesi sempre battere le linee della Mediterranea e della Adriatica. Così vogliono le grandi Società, e al comodo e all'economia dei poveri cittadini non si bada.

Di poco diverse sono le condizioni imposte alle ferrovie private Nord-Milano, a quella Erba-Saronno-Milano, ed all'altra Saronno-Como, Como-Varese, Varese Laveno. Di servizi cumulativi per terra e per acqua, come di biglietti cumulativi, non v'è quasi a parlarne.

Ma domando io: ciò è equo, è giusto, è conforme allo spirito ed alla lettera della legge?

Si dice da taluno: queste linee fanno concorrenza alle linee dello Stato, le quali danno una percentuale alle finanze pubbliche.

Si può rispondere facilmente che i suoi proventi lo Stato li ricava non soltanto dal maggior prodotto delle ferrovie, ma dal maggior aumento dei traffici e delle industrie che s'accrescono colle maggiori agevolezze nei trasporti. I commerci, che si moltiplicano, i viaggiatori che aumentano, danno in cento altre maniere larghi benefici alla finanza dello Stato. Chi studia la economia pubblica da un lato solo è come chi legge un libro solo: non diventerà mai nè un letterato, nè uno scienziato.

Ma poi vorrei sapere se coteste ferrovie non arrechino infine nessun utile allo Stato?

Tutt'altro, onorevoli colleghi. Per esempio, la linea Milano-Saronno non ha costato un centesimo al Governo, nè per la costruzione, nè per l'esercizio; e il Governo senza nulla spendere ne ha avuto dei benefici, per esempio, il servizio postale gratuito e altro.

La Milano-Erba non ebbe nulla per la costruzione ed ha mille lire di sussidio per 30 anni per ogni chilometro di percorrenza. Ciò non basta.

Io ho sotto gli occhi il bilancio di quella Società dell'anno 1889; cosa vi trovo? Che il Governo pagò nel passato anno per il sussidio chilometrico lire 41,000 in cifra tonda, e ha ricavato da tasse e imposte in cifra tonda 296,000 lire, il che vuol dire sette volte e più di quanto esso ha pagato.

Io non voglio di più insistere ne' miei ragionamenti, imperocchè mi pare che certe cose basti enunciarle per essere ben comprese, e giudicate nel senso vero e giusto.

Crede che l'onorevole ministro quando avrà tempo di studiare un po' la questione, si persuaderà della necessità e della utilità di non lasciar sopraffare queste Società minori, che rendono grandi benefici al paese ed un utile alla finanza, e cercherà invece di sostenerle. Esse non domandano nè sussidi nè privilegi, ma domandano di poter vivere, come vivono le altre Società e di non esser sacrificate agli Dei Mani delle Società maggiori. Società che pagano sette volte e più di quello che ricevono, saranno *mosche bianche, arabe fenici*, ma chi sa che non possano servire di modello o di incoraggiamento ad altre. Si lasci per lo meno, che possano avere un posto onorato, a suo tempo, in un museo di rarità preziose; imperocchè parmi rarità preziosa avere ora ferrovie in Italia che danno allo Stato sette volte più di quello che ricevono. Io chiedo tutto e non chiedo niente, perchè non domando che l'esatto e rigoroso adempimento della legge esistente, ossia il rispetto alla giustizia. (*Bravo! Bene! — Molti deputati vanno a stringere la mano all'oratore.*)

Presidente. Non posso fare a meno di rivolgere una viva preghiera agli oratori iscritti.

Siamo al 9 di giugno e abbiamo ancora i bilanci da discutere. La presente discussione si protrae più di quanto si potesse prevedere; quindi procurino i miei colleghi di voler esser brevi e succinti nelle loro osservazioni e specialmente di non sollevare questioni che non hanno attinenza col bilancio, senza di che non sarà possibile che i bilanci sieno discussi in tempo utile, e quale ne sia il danno che ne verrebbe alla pubblica amministrazione, la Camera lo comprende.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Palizzolo.

Palizzolo. Alle proteste dei corpi deliberanti, ai lamenti dei nostri colleghi io per cinque minuti aggiungerò altri lamenti non vaghi, nè generali, ma cercherò di ridurli nelle forme e nei limiti più peculiari e concreti.

L'onorevole D'Arco, anni or sono, deplorava che verso i deputati ci fossero troppi riguardi e troppi favoritismi, e faceva voti che essi venissero a cessare.

I voti del nostro egregio collega furono completamente soddisfatti. Io ho visto più di sette deputati rinchiusi non in una vettura, ma in una stufa; perchè in grazia delle parecchie ore in cui è lasciata al sole, una vettura quando entra in

servizio, è una vera stufa. E quando si lamentarono questi inconvenienti e si fece appello alla cortesia, alla bontà d'animo d'un certo impiegato s'udì rispondere: non ha Ella votate le Convenzioni?

Ma lasciamo stare, ciò che ci può riguardare direttamente. Io non so a quale criterio si ispirino i grossi papaveri che dirigono il servizio ferroviario del Regno; ma credo che un grande ragionevole malcontento esista nel corpo degli impiegati inferiori, perchè pare che essi si studino incessantemente di provocare lamenti e proteste da parte dei viaggiatori e del commercio.

Io vi invito, o Signori, a portarvi per esempio nella grande stazione di Roma nel momento in cui un treno deve partire. C'è un gran numero di viaggiatori, e non si trova giammai il numero sufficiente di vetture che possa comprenderli tutti. Mi pare che ci sarebbe un rimedio facile e pronto a tutto questo: distaccare altre vetture dai treni che sono composti per partire nella notte od all'indomani. No, non si fa questo; si aspetta per lunghi quarti d'ora, ed ecco altra causa di ritardi non lievi, si aspetta che arrivi un'altro treno dalle grandi linee, e quando uno di questi treni, polveroso, sporco, affumicato arriva, se ne staccano due o tre vetture ed in esse si fanno entrare i malcapitati che debbono partire, spesso per lunghissimi viaggi. Dalle grandi stazioni poi il treno parte sempre al completo ma spessissimo in ritardo: ma nelle stazioni intermedie ci sono altri viaggiatori che debbono salire. Ebbene si fa calcolo su quelli che possono discendere, tuttavia molte volte di questi vi ha gran penuria e sono molti invece gli altri che salgono ed allora voi che ve ne state in una vettura di 1ª classe, talvolta vi trovate in compagnia di passeggeri di 2ª o 3ª classe, che, per deficienza di posti, nelle rispettive classi vengono collocati in vetture di 1ª. Così qualche volta al rovescio.

Nei grandi centri, signori, voi lo sapete, avviene spesso che avendo luogo nei paesi limitrofi delle grandi feste, il popolo in gran numero si riversa alla stazione e va in questi paesi vicini. Ma, lasciamo le feste.

In Roma, nel mese della villeggiatura, o meglio, della caccia, voi vedete centinaia di cacciatori col proprio cane che si presentano allo sportello per avere un biglietto che li faccia trasportare in uno di quei paeselli nei quali sperano di uccidere molti uccelli che non arrivano.

Ebbene, in queste occasioni, non solo non si raddoppia il tempo per la distribuzione dei bi-

glietti, ma neppure si raddoppia il numero degli sportelli; tutto si lascia nelle condizioni normali.

Che cosa avviene? Al momento della partenza lo sportello della vendita dei biglietti si chiude e centinaia di viaggiatori, senza biglietto di viaggio ma col solo biglietto d'ingresso entrano nella stazione e prendono d'assalto le vetture.

Viene il controllo e domanda: avete il biglietto? Ma lo sapete bene che più della metà dei viaggiatori il biglietto non l'ha!

Allora si dà il biglietto, ma si reclama una multa di 15 o 20 centesimi, e siccome nessuno può intentare causa alla Società, ad accrescere i suoi poco leciti guadagni, questa ha emanato una circolare per la quale sarà raddoppiata quella multa. Ma, signori, con qual nome chiamereste voi ciò? Che colpa ha un viaggiatore se il tempo che l'Amministrazione delle ferrovie destina al rilascio dei biglietti è insufficiente?

E non bastando tanto e così ingiusto rigore verso i viaggiatori, si è anche proibito di poter prendere pei cani il biglietto di andata e ritorno che sempre era rilasciato prima delle Convenzioni.

Neppure i cani trovano grazia nell'animo dei reggitori delle ferrovie italiane!

Ma, lasciamo le delizie, alle quali va incontro il viaggiatore e parliamo del commercio.

Noi tutti sappiamo del celebre miracolo delle nozze di Canaan nelle quali dal divino Maestro l'acqua fu tramutata in vino. Ebbene, o signori, provatevi a mandare un barile, una botte di vino, su tutte le reti delle ferrovie italiane, e vedrete che avverrà il miracolo inverso delle nozze di Canaan; il vino, per quanto generoso, sarà tramutato in acqua.

Si cercò di ovviare a questa frode, ricorrendo alle damigiane; ma immediatamente che cosa si è fatto?

Si è messa una tassa del doppio pel trasporto di quelle, perchè si è detto: siccome alle damigiane non si può sovrapporre alcun altro collo, bisogna che paghino il doppio dello spazio occupato nel vagone.

L'amico mio Merzario vi ha parlato del servizio cumulativo. A questo proposito posso affermare che un collo da Roma a Palermo impiega più tempo che da Palermo a New-York, perchè la responsabilità viene palleggiata tra la Società di navigazione e la Società ferroviaria, ed ogni reclamo riesce inutile.

Ve ne voglio citare uno perchè possiate giudicare quanto siano fondati i lamenti delle nostre popolazioni.

Nè mancano gli abusi.

Un egregio impiegato della Camera dei deputati, ad un suo collega che trovavasi a Napoli, a mostrargli che si ricordava di lui, ebbe il poco felice pensiero di mandargli del vino, e mise sul collo il seguente indirizzo:

Al signor A. Z., impiegato della Camera dei deputati — Napoli.

Ma un sapientone d'impiegato delle ferrovie, letta la direzione, disse:

Chi è quest'ignorante che scrive *impiegato della Camera dei deputati a Napoli*? Ma il Parlamento è a Roma!

Ed immediatamente cancella *Napoli* ed ordina che il collo torni a Roma. (*Si ride*).

Succede allora uno scambio di lettere e di telegrammi da chi ha mandato il collo, per sapere chi lo avesse ricevuto. Finalmente, dopo venti giorni o un mese, si rinvenne il collo, dimenticato in un oscuro cantuccio d'un magazzino della stazione di Roma, e nel quale è superfluo dire che cosa fosse diventato il vino, se acqua limacciata o non so che altro.

Ma v'è di più: da chi aveva spedito quel collo si pretese anzi tutto il prezzo del viaggio di ritorno da Roma a Napoli, che nessuno aveva richiesto, e poi il nolo della lunga sosta nella stazione di Roma. (*ilarità*).

Io fui fra coloro che votarono le convenzioni e le votai perchè ci si diede l'assicurazione che il Governo avrebbe sempre avuta l'arma in mano per tutelare i diritti degli individui e del commercio. È per questo che dico al Governo: giacchè avete l'arma usatela e garentiteci. Abbiamo l'ispettorato: fate che esso adempia al suo dovere.

Se l'adempirà, voteremo volentieri le somme che esso ci costa annualmente: se l'ispettorato deve mutarsi in una *sine cura* o in qualche vescovado *in partibus*, fra gli altri che avete soppresso, sopprimete anche questo. (*Bene! Bravo!*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Rubini.

(*Non è presente*).

Perde la sua volta.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Sciarra.

Sciarra. Farò brevissime raccomandazioni al ministro relativamente agli orari della Roma-Sulmona.

Io mi unirò alle raccomandazioni del relatore della Commissione del bilancio il quale suggeriva ed affrettava col desiderio l'attuazione del treno celere su quella linea. L'onorevole ministro probabilmente mi risponderà che il prodotto

della linea non raggiunge ancora la somma necessaria per costringere la Società all'attuazione del treno celere. Ma io ricorderò all'onorevole ministro che, fino dall'anno scorso, gli feci osservare come gli orari della Roma-Sulmona siano così male compilati da allontanare, piuttosto che fare aumentare il traffico attualmente esistente. E gli rammenterò l'esempio che addussi l'anno scorso, che, cioè, i treni che giungono alla stazione di Roma non sono mai in coincidenza con le partenze di quella linea. Non aggiungerò altre osservazioni perchè l'onorevole ministro conosce perfettamente la questione di cui si tratta. E siccome sono convinto che se egli vuole seriamente migliorare le condizioni di quella linea, lo può fare, me ne rimetto a lui, augurandomi che provveda a fare quest'anno quello che finora è stato un pio desiderio.

Gli oratori che mi hanno preceduto hanno dimostrato e coloro che mi seguiranno dimostreranno quanto lasci a desiderare il servizio delle Società ferroviarie, gli orari e il modo col quale si esercitano le linee del mezzogiorno d'Italia, ed io che non posso che convenire in quei giusti e severi giudizi mi dispenso dal dilungarmi ulteriormente.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Costantini.

Costantini. Nella tornata del 5 dicembre 1888 io ebbi l'onore di svolgere un'interpellanza sull'orario della linea Roma-Sulmona, rilevandone ad uno ad uno tutti i difetti.

L'onorevole Saracco, allora ministro dei lavori pubblici, procurò di difendere l'Amministrazione e la Società, ma per l'evidenza dei fatti dovè finire per promettere che, rassodata e completata la linea, egli avrebbe procurato di eliminare almeno alcuni dei diversi inconvenienti da me denunziati.

Questi inconvenienti sommariamente si riducevano a tre: la minima celerità, non superiore, per i treni accelerati, a 25 chilometri all'ora; la mancanza assoluta delle coincidenze nei punti estremi, che sono, da una parte, la capitale del regno e dall'altra la grande arteria adriatica; l'interruzione di una delle tre coppie di treni in Avezzano.

Più tardi, e precisamente il 18 maggio 1889, l'onorevole Sardi, vedendo frustrate le promesse del ministro, ritornò alla carica e rinnovò con eloquenti parole le doglianze delle popolazioni interessate.

L'onorevole Finali, che regge anche oggi con tanta equanimità il Ministero dei lavori pubblici,

rinnovò alla sua volta le promesse del suo predecessore; e specialmente sulla quistione del treno spezzato in Avezzano fece categoriche dichiarazioni.

Ma il nuovo orario è venuto, e le promesse del ministro, come i giuramenti degli amanti, anche questa volta andarono disperse ai venti.

Ora io non intendo discutere di nuovo a fondo l'importante quistione.

Comprendo l'impazienza della Camera di affrettare la discussione dei bilanci, e non intendo di creare ostacoli per conto mio a tale giusta impazienza.

Non posso però dispensarmi dall'osservare che l'orario stabilito fin da principio e mantenuto costantemente con piccolissime variazioni sulla linea Roma-Sulmona, annulla virtualmente la linea.

Di una linea di capitale interesse, d'interesse nazionale, ne fa una linea d'interesse poco più che locale. E se questo può essere di vantaggio tollerato, lo lascio considerare all'equanimità e alla sapienza dell'onorevole ministro.

Io non mi cullo in fallaci speranze, e non accampo straordinarie pretese.

Non chiedo la quarta coppia di treni, perchè so che il prodotto lordo non ha raggiunto ancora la cifra, per cui a norma del capitolato si possa ragionevolmente domandare.

Domando solo che sia meglio distribuito ed ordinato l'orario delle tre coppie esistenti, che sia armonizzato cogli orari di Roma e della linea Adriatica, che sia accelerata la percorrenza, e stabilita soprattutto la continuità del treno, oggi interrotto ad Avezzano. Ne ciò nuoce agli interessi di Avezzano, e molto meno agli interessi marsicani, mentre giova agli interessi generali della linea, di cui l'onorevole ministro conosce meglio di me e apprezza l'importanza.

Sono parecchi anni che ci palleggiamo le accuse e le difese. Io credo che sia tempo di finirla.

Spero ancora nell'equanimità dell'onorevole Finali, ma dichiaro che se non sarò ascoltato, o prima o dopo porterò formalmente la questione alla Camera, e provocherò su di essa un voto solenne.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Chiapusso.

Chiapusso. Desidero di ottenere dall'onorevole ministro uno schiarimento, o almeno, di richiamare la sua attenzione sopra un fatto costante che si verifica nel tratto brevissimo, di 8 o 10

chilometri, della linea Torino-Modane, fatto che compromette sovente il transito su quella linea.

I giornali del mese scorso hanno annunziato che una frana nella galleria Combetta, la galleria, cioè, che è situata tra le stazioni Chiomonte e Salbertrand, aveva prodotto un'interruzione, a dir vero di brevissima durata.

Ora questo fatto non è dovuto a semplice accidente, a cause transitorie, ma è il risultato di un fenomeno costante portato dalla nessuna, o poca solidità del terreno che attraversa la ferrovia in quella località.

La verità di questo fatto il Governo ha già potuto accertarla, in quanto che, fino dal 1875, cioè cinque anni dopo la costruzione di quel tronco, il tronco Bussoleno che giunge fino al confine francese, sin dal 1875, frane si erano manifestate in quella località, ed il Governo vi ha dovuto provvedere con spese ingentissime, che andarono completamente sciupate, perchè più tardi, pochi anni dopo, tutte le riparazioni rovinarono.

Nel 1881, una nuova frana, più disastrosa delle precedenti, richiamò maggiormente l'attenzione del Governo, ed il ministro d'allora, l'onorevole Baccarini, nominava una Commissione per fare studi e vedere quali provvedimenti sarebbero stati necessari. La Commissione nominata dall'onorevole Baccarini ebbe quei risultati che ordinariamente sogliono avere tutte le Commissioni, cioè suggerì altri mezzi, altre riparazioni le quali anch'esse ebbero il risultato delle precedenti.

Ora nelle gallerie che stanno fra Chiomonte e Salbertrand le riparazioni sono continue, tanto che lo sperpero del danaro è grandissimo.

L'ultima frana che è accaduta nel mese scorso, fortunatamente, non ha avuto la portata disastrosa delle precedenti, ma indica che il male esiste, che la rovina delle gallerie in quella località può accadere da un momento all'altro.

E non creda la Camera che questa sia un'esagerazione: l'hanno affermato, in questa Camera, prima di me, altri oratori, e fra gli altri il rappresentante della città di Torino l'onorevole Di Sambuy; lo ha affermato, prima di me, con molta competenza, un dotto scienziato, il geologo Baretto. Ho sotto gli occhi una sua relazione sulle condizioni geologiche del versante destro della valle della Dora Riparia fra Chiomonte e Salbertrand. In questa relazione sono tracciate le condizioni geologiche di quel tratto, ed il professor Baretto non esita a concludere con queste parole:

“ Conchiudendo, parmi si possa senza esi-

tazione considerare come grandemente pericoloso il tratto della ferrovia Chiomonte-Salbertrand intercedente tra l'imbocco a valle della galleria del Perion e l'imbocco a monte della galleria di Exilles. Parmi si possa aggiungere che qualunque lavoro di consolidamento sia per riuscire inutile stante le condizioni geologiche estremamente sfavorevoli, e che l'ostinarsi a mantenere l'attuale tracciato in quella corrispondenza non conduca ad altro che ad ingenti spese, persistendo continua la minaccia di gravi disgrazie, di lunghe interruzioni, se pure non si verificheranno guasti in scala sì vasta da obbligare all'abbandono del tracciato istesso. „

Di fronte a questa condizione di cose, desidero sapere dall'onorevole ministro se il Governo si sia preoccupato di tali condizioni di cose, se abbia fatto fare nuovi studi, se intenda di continuare nel sistema finora seguito, di provvedere a semplici riparazioni che si riducono solamente ad uno sperpero di denaro, per le loro continue rovine, oppure se, in tempo più o meno prossimo, pensa di mutare completamente il tracciato.

Ed ora mi permetta la Camera che preghi il ministro di voler far sì che l'Ispettorato rivolga la sua attenzione anche sopra i bisogni (meno ragguardevoli di quelli da me ora accennati, ma sempre importanti) delle diverse stazioni che si trovano su quella linea. Ho avuto occasione, in questi ultimi tempi, di leggere una parte almeno della relazione che è stata presentata al ministro relativamente ai ritardi di treni, ed in questa relazione ho letto che la Commissione si è preoccupata minutamente di molti di questi bisogni; ma ho potuto accertarmi che mentre, per alcune linee, le quali certamente non hanno l'importanza politica e commerciale che ha la linea Torino-Modane si è fatto il possibile; tutto ciò che è stato riconosciuto essere necessario non solo dalla Società, ma da quella Commissione stessa, per questa linea, è ancora un pio desiderio.

Non domando che tutto ciò che è stato suggerito dalla Commissione debba esser fatto ad un tratto; ma desidero che l'onorevole ministro, come vuole la equità, adotti per la linea Torino-Modane quei provvedimenti che sono stati presi per altre linee.

Presidente. L'onorevole Del Balzo ha facoltà di parlare.

Del Balzo. Farò brevissime considerazioni, dalle quali mi sarei anche astenuto se esse non rivelassero un bisogno urgente delle popolazioni che rappresento e se il tacere non potesse sembrare una colpa.

Gl'inconvenienti ai quali accennerò sono stati lamentati dalla stampa locale e dalle rappresentanze municipali. Anche questa mattina mi è giunto un telegramma del sindaco della città di Avellino il quale si esprime in questi termini:

“ La prego voler interessare il Governo perchè provveda subito cattivo andamento servizio ferroviario Avellino-Napoli e domandare restrizione durata, fermata treni nelle stazioni Avellino, Nola, e viceversa e domandare rettifica orario con aggiunzione altra corsa con una diretta toccante Nocera-Napoli. Esperienza dimostra gravi inconvenienti, necessità vostre interpellanze. ”

La stampa locale se ne è occupata e precisamente “ La Sentinella irpina ” che si pubblica nel capoluogo della Provincia e che è il più diffuso ed accreditato periodico di quella località.

Il servizio sulla linea Napoli Cancellò-Avellino è fatto in modo che gli orari non corrispondono nè al commercio locale, nè alla comodità dei viaggiatori.

Di Sant'Onofrio. È fatto in modo indecente.

Del Balzo. Non v'è alcuna coincidenza esatta coi diretti che vanno a Roma. Ed è curioso che mentre i treni partono dal capoluogo della provincia per raggiungere il diretto che va a Roma, partono in modo da arrivare alla stazione di Cancellò sempre 40 o 50 minuti prima, onde l'orario pare combinato in modo da fare attendere..

Di Sant'Onofrio. Un'ora.

Del Balzo... forzosamente i viaggiatori nella stazione di Cancellò, mentre si potrebbe farlo partire 30 o 40 minuti dopo, e si troverebbe in coincidenza perfetta col diretto, per venire a Roma.

Su questa linea vi è anche un treno che si chiama diretto; ma non so se il nome di diretto, dato a questo treno, non suoni ironia; poichè non guadagna che pochissimi minuti sui treni ordinari, ferma in tutte le stazioni, e non ha nessun vantaggio sugli altri treni. Basti il dire che, sopra una percorrenza di 90 chilometri, quanti se ne contano da Napoli ad Avellino, il treno impiega quattro ore; ciò che rappresenta una velocità di 23 chilometri all'ora.

Ora non so se un *tram* a vapore cammini più lentamente di quella ferrovia. E pure sarebbe molto facile, fare arrivare anche i treni ordinari 50 minuti prima. Se in ogni stazione (e sono 9 le stazioni che si contano da Cancellò ad Avellino) il treno non fermasse che quattro minuti, si avrebbero 50 minuti di economia, ed il treno arriverebbe 50 minuti più presto.

Ma se il ritardo sulle altre linee è la eccezione,

sulla linea Cancellò-Avellino è la massima. Non c'è treno che arrivi in orario; e specialmente i treni che da Napoli vanno ad Avellino, come pigliano la linea Cancellò-Avellino, si può dire che diventino *treni famigliari*, poichè non c'è stazione nella quale non fermino col loro comodo; non si faccia un discorso fra il capo treno ed il capo stazione, ecc. (*Si ride*) Quando il treno raggiunge l'erta montana che da Montoro va a Serino (erta di pochi chilometri), allora incomincia a salire con una calma ed una pazienza tutta francescana. (*Si ride*) E, più di una volta, è avvenuto che, sull'erta china, la macchina si è fermata, dando ai passeggeri la dolce soddisfazione di tornare, rotolando, indietro. (*ilarità*) Si deve aggiungere che il tratto Montoro-Avellino ha undici trafori, delle curve fino a 235 metri e delle pendenze sino al 35 per mille.

Ora lascio considerare, con un servizio e materiale di quel genere, la vita dei cittadini in quali condizioni si trovi! Raggiunta poi l'alta Valle di Serino, la macchina si abbandona ad una fuga vertiginosa; le carrozze pare che diventino paralitiche; tanto esse ballonzolano sul binario.

E la cosa è molto facile a spiegare; perchè, essendo vecchie carrozze nelle quali i freni funzionano male, il macchinista ha un bello esercitare la trinità del fischio: quei freni sono insensibili. (*Si ride*).

Detto ciò, vorrei richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro perchè riveda gli orari e trovi modo che ci sia un vero diretto Napoli-Avellino, e non un diretto ironico.

E questo diretto potrebbe esser fatto molto di leggeri, se si servisse della linea Avellino Codola-Nocera Napoli, onde si potrebbe benissimo andare da Napoli ad Avellino in due ore e mezzo. E non c'è nulla da dire perchè l'una e l'altra linea sono esercitate dalla Società del Mediterraneo.

Ma veniamo ad un'altra parte più dolorosa dell'argomento; il materiale ferroviario.

L'indecenza delle carrozze destinate a trasportare i viaggiatori in quelle linee, è ributtante.

Le carrozze di prima classe sono grossi carrozzoni senza scompartimenti, nei quali si è esposti al freddo l'inverno, in una linea a 700 o 800 metri sul livello del mare, e d'estate si è libero pascolo del fumo, della polvere e di ogni altro ben di Dio. (*Si ride — È vero! è vero!*)

Le carrozze di seconda e terza classe poi non sono altro che vecchi forgoni in cui v'è una patina di sudiciume spessa quattro centimetri,

incrostata sugli impiantiti e sulle pareti, e gli scanni delle terze classi e i sedili consumati delle seconde sono coperti di uno strato denso di polvere consolidato dall'acqua quando piove, e dall'olio che cola dalle sporche lucerne, che trenta anni fa, furono costruite, per dare la luce. (*Si ride*).

E la mia non è punto una esagerazione: io me ne appello a tutti quelli che hanno dovuto far la *via crucis* da Napoli ad Avellino, e che hanno dovuto riconoscere (*È vero! è vero!*) coi propri occhi e sui propri vestiti (*Si ride*) la condizione di quelle carrozze ferroviarie luride e anti-igieniche.

Quelle carrozze sono lo scarto di tutto il materiale ferroviario dell'Alta Italia.

Comprendo che il materiale di scarto non si possa d'un tratto buttar via; ma almeno se ne potrebbe distribuire un poco per parte.

Ma pare che la Società del Mediterraneo abbia voluto considerare gli Irpini come gli iloti della gran patria comune. Dopo ciò, non volendo maggiormente annoiare la Camera, prego l'onorevole ministro di tener conto delle osservazioni che gli ho rivolte perchè a me pare che egli possa e debba far molto.

Io gli domando che vi sia un treno diretto vero e non da burla fra Napoli ed Avellino. Gli domando ancora che il tratto Nocera-Codola che è anco esercitato dalla Mediterranea, sia usufruito non come un tratto di allacciamento ma proprio come una linea diretta tra Avellino e Napoli; ciò che, oltre al grandissimo vantaggio dei privati cittadini, i quali avrebbero un diretto su quella linea, porterebbe un vantaggio grandissimo anche sotto l'aspetto della comodità e della maggior bellezza della strada. E queste considerazioni hanno tanta maggiore importanza in quanto che, fra breve, con l'apertura della ferrovia Avellino Benevento, e di quelle in costruzione, ma che pure in 7 od 8 anni si dovranno aprire all'esercizio, come la Avellino-Rocchetta-Melfi, il tronco Napoli-Cancello-Avellino diventerà di una grande importanza.

Di più l'onorevole ministro dovrebbe fare in modo che le fermate nelle stazioni fossero molto più brevi e non lasciate all'arbitrio dei capi stazione e che alcune fermate fossero anche soppresse tanto da poter guadagnare sin da questo momento quasi un'ora sul viaggio da Napoli ad Avellino. Così pure sarebbe un grande vantaggio se il diretto che ora parte all'una dopo mezzogiorno partisse invece da Avellino un po' più tardi per coincidere esattamente a Cancello col diretto che parte

da Napoli per Roma alle 3.25 pomeridiane. Dovrebbe poi stabilirsi un treno che partisse da Avellino alle 7 e minuti del mattino. Questo treno non solo renderebbe facile il ritorno da Napoli nello stesso giorno, ma metterebbe anche in comunicazione la ferrovia e la città di Avellino col treno diretto che parte da Napoli alle 8.35 ed arriva a Roma alle 2.24. Ciò detto, mi auguro che l'onorevole ministro vorrà darmi risposte che rassicurino quelle popolazioni e che quella Provincia non abbia più, come avvenne fin qui, invece di una ferrovia ordinaria, un cattivo tram a vapore. (*Bene! Bravo!*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Sanguinetti Adolfo.

Sanguinetti Adolfo. È una questione grave ed urgente che si connette con le più alte funzioni dell'Ispettorato ferroviario, quella che intendo oggi sollevare.

Dissi grave, ed urgente; grave perchè riguarda tutto il personale ferroviario cioè dai 60 ai 70 mila individui; urgente, perchè io intendo di discutere lo statuto della Cassa pensioni, e lo statuto della Cassa di soccorsi, ed il periodo utile per il diritto di opzione fra gli antichi ed i nuovi statuti scade con il corrente mese.

L'onorevole mio amico Finali non è sospetto di simpatie verso le Società ferroviarie; perchè egli, nel Senato del Regno, con autorevole parola, combatteva le Convenzioni ferroviarie, come io, con minore autorità, ma non con minore tenacità, le combattevo da questi banchi; quindi non è al ministro che intendo muovere rimprovero, ma piuttosto intendo accertare fatti che sono in aperta contraddizione e col testo delle Convenzioni, e con ogni sentimento di umanità.

Non è alla persona del ministro che i miei rimproveri sono rivolti, ma a quel sistema di esercizio che noi abbiamo combattuto, ma che pur troppo ha prevalso, e che ora dà frutti così dolorosi, d'altronde previsti dagli avversari delle Convenzioni.

D'altra parte, l'onorevole Finali sa quanto antica sia l'amicizia che ci lega vicendevolmente, sa quale intimità di rapporti corra da quasi trent'anni fra noi; onde è che male avviserebbe chi nelle mie parole sospettasse o poca deferenza verso di lui, od una velleità qualsiasi di opposizione.

Poche ma gravi sono le questioni che io solleverò riguardo agli statuti per le Casse pensioni. Mi atterrò a quelli della Società per la rete Mediterranea; ma quello che dirò riguardo a questi statuti, varrà pure per gli statuti delle

Società Adriatica e Sicula, perchè su per giù questi statuti sono uguali; eccettuato forse quello per le casse di soccorso, perchè, devo dirlo, per amore di verità, la Società Adriatica ha dato prova di essere meno inumana della Società della rete Mediterranea.

Comincio dallo statuto per la Cassa delle pensioni, e mi soffermo sull'articolo 10, nel quale la Società crea per sé dei diritti che nelle Convenzioni non esistono; che anzi con le Convenzioni sono in aperta e diretta contraddizione.

L'articolo 106 delle Convenzioni ferroviarie, fa obbligo alle Società concessionarie di assumere tutto il personale in attività di servizio, e loro impone l'obbligo di stabilire, con un regolamento, le norme per gli avanzamenti, le sospensioni e le dispense dal servizio degli impiegati. Ed era logico e necessario che tale regolamento venisse imposto; perchè in una vasta amministrazione, nulla si deve lasciare all'arbitrio dei supremi reggitori; tutto deve essere previsto e determinato dai regolamenti di servizio.

Ebbene, signori, che fa la Società delle Mediterranee, all'articolo 10 di questo famoso statuto? Alla lettera C, inventa un nuovo diritto amministrativo e dirò anche una nuova fraseologia con l'inciso della lettera C, perchè accorda il diritto di conseguire la pensione agli impiegati che per deliberazione del Consiglio di amministrazione siano collocati a riposo *per misura amministrativa*.

Ma, signori, che cosa significa *misura amministrativa*? Significa l'arbitrio più ampio, più illimitato, più sconfinato che si possa immaginare, perchè con la frase *misura amministrativa* tutto può fare il Consiglio di amministrazione; qualunque arbitrio, qualunque sopruso, resta legittimato.

Ma vi è di più, vi è in un altro articolo, nel 13, una frase più spiccata, che dimostra come queste colossali Società vogliano assorgere a potenza sovrana.

Nell'articolo 13 è detto che agli effetti della Cassa pensioni il collocamento a riposo deve essere deliberato dal Consiglio di amministrazione, sia di *motu proprio*, ecc.

Il *motu proprio*, nel diritto amministrativo moderno, è cosa riservata alla Corona, per quegli atti che la Corona compie *sua sponte*.

Ora il *motu proprio* entra anche nel diritto ferroviario; e questa frase chiarisce meglio ed illustra le *misure amministrative* di cui all'articolo 10.

L'onorevole ministro potrebbe dirmi che prov-

vederà il regolamento futuro. Prima di tutto, il regolamento previsto dall'articolo 106 della legge sulle Convenzioni non è ancora emanato, come già accennai; poi la Società, colle disposizioni relative al collocamento a riposo degli impiegati che si leggono nello Statuto per la Cassa pensioni, ha pregiudicato le questioni, che il regolamento dovrebbe risolvere.

Lo Statuto per la Cassa pensioni è stato approvato dal Ministero; se sarà anche approvato, col diritto di opzione, dagli impiegati ferroviari, la questione è finita; il futuro regolamento non potrà dire diversamente di quello che dice lo Statuto; e così ampio, illimitato, solenne sarà, nel Consiglio d'amministrazione, l'arbitrio di licenziare gli impiegati.

Onorevole ministro, vuol conoscere le idee che dominano nell'alte amministrazioni ferroviarie?

La Società Mediterranea, per redigere lo Statuto in questione, ha nominato una Commissione, la quale ha stampato una voluminosa relazione.

Ebbene, onorevole ministro, vuole sentire quale sia il concetto, a cui l'amministrazione ferroviaria si è ispirata nel redigere i due articoli 10 e 13 dello Statuto?

Ecco quello che si legge in questa relazione, a pagina 13.

“Disconoscere, in certi casi, la necessità amministrativa di collocare a riposo un impiegato (faccia attenzione la prego, l'egregio ministro, e la Camera) l'opera del quale non è più produttiva quanto quella di un'altro nella pienezza delle sue forze, è impossibile.”

Ora cosa vuol dire questo? Evidentemente un impiegato a 40 od a 50 anni non è nella pienezza delle forze e non può dare quel prodotto di lavoro, che può dare un'impiegato a 25 od a 30 anni; ammesso il criterio accennato nella relazione, un impiegato a 40 od a 50 anni di età, può essere licenziato dal servizio, solo perchè non può più dare quella somma di lavoro, che darebbe un altro impiegato nella pienezza delle sue forze, cioè a 25 od a 30 anni.

Io non aggiungo su questo punto altre considerazioni. L'egregio ministro e la Camera vedranno la gravità di quanto ho detto.

Una facile risposta potrebbe affacciarsi a quanto testè dissi.

Quale interesse hanno le amministrazioni ferroviarie di collocare a riposo impiegati, che possono ancora servire?

Evidentemente esse, così facendo, verrebbero ad aggravare gli oneri della Cassa pensioni, fino a comprometterne l'esistenza.

I banchieri sanno fare molto bene i loro interessi.

Si sono assai bene premuniti contro le conseguenze fatali e dannose dell'opera loro.

Si ponga mente agli articoli 53 e 54 dello Statuto.

Con l'articolo 53 si è statuito che nel caso di cessazione totale o parziale dell'esercizio della rete, sarà provveduto, da chi di ragione, agli accordi coi futuri esercenti per garantire il funzionamento ulteriore della Cassa pensioni.

Chechè avvenga alla fine del contratto di esercizio, quali si siano le condizioni della Cassa pensioni, poco importa agli attuali esercenti; provvederà chi verrà dopo di loro.

Ma i guai potrebbero sorgere durante il periodo d'esercizio, prima cioè che scada il contratto; ed ecco che in questo caso il rimedio è previsto con l'articolo 54.

L'articolo 54 non si capisce bene; perchè i banchieri conoscono più le regole dell'aritmetica che quelle della grammatica. (*Si ride*).

Non si sa se le parole, con le quali l'articolo finisce: *da parte del regio Governo*, si riferiscano alla revisione dei computi, od alle *modificazioni* da introdursi nello statuto.

Ma ciò poco mi importa di chiarire; a me basti il dire che, per virtù dell'articolo 54, si possono diminuire le pensioni di riposo, od aumentare le ritenute sugli stipendi degli impiegati.

Cosicchè poi se, per l'eccessivo collocamento a riposo di impiegati, gli oneri della Cassa pensioni diventassero eccessivi, ne farebbero le spese gli stessi impiegati.

La Società, come si vede, ha preso le sue precauzioni: rischi anche per questo lato non ne ha; può bensì ricavarne non pochi vantaggi, abusando del diritto che si creò di collocare a riposo, di *motu proprio* e per misure amministrative, gli impiegati.

L'onorevole mio amico Finali saprà meglio di me quello che ora succede nel movimento del personale, e specialmente per coprire i posti che si rendono vacanti. La Società bandisce il concorso e sta bene; ma i vincitori del concorso non ottengono il posto che hanno vinto; o si conferisce loro un posto inferiore, e perciò meno retribuito; o se si conferisce il posto vinto, si dà loro provvisoriamente uno stipendio minore di quello annesso al posto che devono occupare.

La differenza dell'assegno costituisce un lucro, indebito se volete, ma pur sempre un lucro per la Società. Quindi la Società ha interesse di licenziare impiegati su larga scala; la pensione

non è a suo carico; ed essa ottiene un vantaggio, appunto per il modo come si fanno le nomine degl'impiegati nuovi.

Andiamo avanti. Tocco un punto assai più grave, ed è l'articolo 28 dello Statuto. Signori miei, sapete che cosa stabilisce l'articolo 28 di questo Statuto? Che il licenziamento a *titolo di punizione* degl'impiegati, fa perder loro il diritto a pensione, e non ad essi soltanto, ma ancora alle loro mogli ed alla prole se ne hanno.

Io proprio non so capire come si sia lasciata passare una disposizione di questa gravità.

Noi abbiamo due legislazioni: quella vigente sulle pensioni dei funzionari dello Stato, e quella, dirò futura, ma imminente, portata dal disegno di legge già approvato dalla Camera sullo stato degl'impiegati civili.

Quali sono queste legislazioni? Pigliamo la legge sulle pensioni. Per virtù dell'articolo 32, il diritto a pensione si perde solamente per condanna a pena criminale o a pena correzionale per reati di corruzione, prevaricazione o malversazione. Si perde anche per destituzione, non per revocazione (il ministro può anche revocare dall'impiego), si perde anche per destituzione; ma quando il ministro, prima di destituire l'impiegato, abbia consultato una Commissione, nominata in principio d'anno con decreto reale, composta di tre magistrati inamovibili e di due funzionari amministrativi, e quando questa Commissione abbia riconosciuto che i motivi sono tanto gravi da meritare la destituzione.

Nota ancora che per virtù della vigente legge del 1864, perde la pensione già conseguita colui che fosse condannato a pene criminali per qualunque reato, o fosse condannato a pena correzionale per reati di corruzione, malversazione, o prevaricazione.

Ma la legge sulle pensioni è, non dirò solo umana, ma giusta.

Per l'articolo 35, quando l'impiegato perda la pensione per pena criminale, o per pena correzionale, nei casi indicati, non sono perciò privati della pensione nè la moglie nè i figli; la moglie ed i figli, in questi casi, sono ammessi a farsi liquidare la pensione cui avrebbero diritto se il condannato fosse morto.

Non basta; va più in là la legge del 1864 e stabilisce che in caso di riabilitazione del condannato, espiata che sia la pena, gli ritorni la pensione.

Finali, ministro dei lavori pubblici. È naturale! **Sanguinetti Adolfo.** Ho detto che questa legge è umanitaria e giusta nello stesso tempo.

Questa è la legislazione vigente.

Passiamo al disegno di legge approvato già, credo, dai due rami del Parlamento sullo stato degl'impiegati.

Esso stabilisce un Consiglio di disciplina per gli alti funzionari.

Per gli altri impiegati sono istituite delle Commissioni amministrative e disciplinari. Sono varie le pene: la censura, la sospensione, la revocazione, la destituzione.

Ebbene, con questo disegno, che presto sarà legge, ed è bene che lo sia, non si fa alcuna mutazione alla legge sulle pensioni. Diguisachè anche l'impiegato revocato dall'impiego, conserva il diritto a pensione, come conservano il diritto a pensione, nei casi di condanna del funzionario, la moglie ed i figli.

Per revocare e destituire un impiegato s'istituisce un vero giudizio, si sente l'impiegato, si vagliano le sue difese, si pigliano, insomma, delle decisioni maturate e motivate.

Nulla di tutto questo per gli impiegati ferroviari. Per la dispensa dal servizio bastano le *misure amministrative* ed il *motu proprio* del Consiglio di amministrazione; per la perdita del diritto alla pensione, basta una punizione qualsiasi. E la punizione può darsi anche per le mancanze più leggieri. Dunque, l'impiegato ferroviario che per 15, 20 o 30 anni è andato soggetto alla ritenuta, la quale costituisce un capitale, che appartiene non a lui solo, ma alla sua famiglia, può essere per un capriccio del Consiglio d'amministrazione ferroviario privato di tutto? Sarà gettato, lui e la sua famiglia, sul lastrico? Gli sarà tolto anche quello che è frutto del suo lavoro?

Ma, andiamo avanti nella rassegna dolorosa.

Per l'articolo 37 la Cassa pensioni è amministrata da un Comitato. Chi lo elegge, chi lo crea questo Comitato? Il Consiglio di amministrazione. E lo crea naturalmente a sua similitudine. Però è detto che in questo Comitato, composto di un presidente e di otto membri, che gli otti membri; cioè fra coloro che non hanno più alcun interesse al buon andamento delle cose sociali; che non hanno alcun interesse a che sia fatta giustizia giusta, possono anche essere scelti fra i pensionati.

All'articolo 39 poi sono determinate le facoltà di questo Comitato. Ebbene, questo Comitato non può far nulla senza l'approvazione ed il beneplacito del Consiglio di amministrazione.

Tutte le sue deliberazioni, eccettuate quelle della liquidazione delle pensioni, sono soggette all'approvazione del Consiglio d'amministrazione.

Perfino l'impiego de' fondi, di pertinenza della Cassa, non può farsi se non con l'approvazione del Consiglio d'amministrazione.

Si tratta di una Cassa nella quale le Società ferroviarie non hanno che vedere, perchè questa Cassa si alimenta con parte del 2 per cento dell'aumento del prodotto iniziale, si alimenta con una quota fissa che le Società hanno obbligo per le Convenzioni di versare in questa Cassa, si alimenta con le ritenute cui tutto il personale, tutti i partecipanti vanno soggetti: ora perchè questa Cassa deve essere amministrata da creature del Consiglio d'amministrazione? Perchè deve lasciarsi all'arbitrio del Consiglio di amministrazione della Società, l'impiego dei fondi? Su ciò ritornerò fra poco.

C'è da fare un'osservazione ancora più grave a questo riguardo.

Io ho sott'occhio un decreto reale del 26 ottobre 1875, firmato dall'onorevole Finali, che allora egregiamente disimpegnava la carica di ministro d'agricoltura e commercio.

Con quel decreto reale si approvavano gli statuti per la Cassa delle pensioni e per la Cassa di soccorso degli impiegati della Società ferroviaria dell'Alta Italia: la Cassa delle pensioni e di soccorso era dichiarata ente morale.

Oggi la nuova Cassa-pensioni, che deve pigliare il posto della Cassa antica, e la Cassa di soccorso, che subentra del pari all'antica, cessano di essere enti morali; sono due amministrazioni ibride in balia assoluta del Consiglio d'amministrazione delle Società ferroviarie.

Signori, c'è molta differenza dall'essere un simile istituto Corpo morale, o no, perchè, per gli enti morali, c'è l'autorità tutoria che ha diritto di esaminare i bilanci, d'approvare i conti, e di sorvegliarne la gestione.

Fu detto, in occasione della discussione delle Convenzioni, da tutte le parti della Camera, che quando si tratta di grandi Società, il Governo è impotente a contenerle nei limiti della legge. Ciò fu ripetuto a sazietà. Ebbene, dissi che l'antica Cassa pensioni e di soccorso dell'Alta Italia era costituita in ente morale. Negli statuti vi era un articolo che suonava in questo modo: "L'Associazione non potrà possedere, nè acquistare beni immobili non strettamente necessari al collocamento dei suoi uffici, e sarà obbligata a vendere immediatamente quelli che le provenissero per espropriazione forzata, per lascito o per donazione, ecc. "

Ebbene, non ostante questo chiaro divieto, la Società dell'Alta Italia non si peritava di comperare, con i denari e nell'interesse, cioè no, nel

disinteresse della Cassa pensioni, il palazzo Litta, naturalmente facendo un investimento che alla Cassa pensioni dava un ben piccolo frutto; ma, d'altra parte, giovava agli azionisti perchè l'amministrazione ferroviaria collocava i suoi uffici nel palazzo Litta con poca spesa per la Società.

E ora che la nuova Cassa pensioni non è ente morale, che non ha quella sorveglianza legittima che la legge deferisce, per gli enti morali, all'autorità tutoria, cosa succederà? Cosa succederà specialmente per l'investimento e l'impiego dei fondi? Non è egli a temere che investimento ed impiego non siano fatti troppo facilmente a vantaggio delle Società esercenti? Che avvenne durante questo primo periodo di vita delle Società concessionarie?

All'articolo 43 è dato agli impiegati il diritto di opzione, ma lo statuto è una cosa, la volontà della Società è un'altra. Nello statuto si scrive quello che si scrive, ma al disopra degli statuti vi sono gli ordini di servizio. Ordine di servizio, nel linguaggio ferroviario, significa una circolare firmata dal direttore generale.

Ebbene esiste un ordine di servizio che porta il numero 145 e la data del 17 dicembre 1890; ed il quale, per gli impiegati entrati in servizio posteriormente al 1° luglio 1885, stabilisce una tassa di entrata di un decimo o di due decimi dello stipendio, secondo i casi.

Questa tassa di entrata assolutamente non è prevista nè sanzionata negli statuti della Cassa pensioni. È un atto arbitrario, illegale, irritato per se stesso, dell'amministrazione ferroviaria, e che prova quanto poco rispetto essa porti agli atti da essa stessa deliberati, ed approvati dal Governo.

Questo fatto ha dovuto evidentemente essere ignorato dal ministro dei lavori pubblici, perchè questi ordini di servizio non si lasciano probabilmente arrivare fino alla soglia del Ministero.

Tralascio altre piccole questioni e vengo ad una più grossa, perchè in questo statuto vi sono (dirò la parola, poichè non so qual'altra usarne) vi sono delle vere canzonature; ed è una canzonatura l'articolo 45. Con esso si dà facoltà agl'impiegati, che abbiano un servizio ferroviario o non ferroviario, non computabile attualmente per la pensione, di cumularlo con quello utile alla pensione.

Parlerò del servizio militare che, per virtù dell'articolo 45, può cumularsi, per gli effetti della pensione, col servizio ferroviario.

Ma a quale condizione si può fare il cumulo di questi servizi diversi?

L'articolo 45 acconsente il cumulo a condizione che l'impiegato si assoggetti:

1° ad una ritenuta del 3 per cento sullo stipendio di prima nomina per tutti gli anni che si vogliono cumulare;

2° che si assoggetti ad un'altra ritenuta del l'uno e mezzo per cento sullo stipendio o assegni come sopra. Non è detto veramente se questa debba essere per tutti gli anni che si intenda di accumulare; ma questo emerge chiaramente dal combinato disposto dagli articoli 45 6° e 5°;

3° che debba assoggettarsi ad un'altra ritenuta del 3 per cento, per tutti gli anni che si vogliono cumulare, fino a tutto il 1884; e, dal 1884 in poi, del 5 per cento.

Non basta. A tutte queste ritenute che, in alcuni casi, vanno al 7.50 per cento, ed in altri casi, al 9.50 per cento, si devono aggiungere gli interessi composti, al 4.50 per cento all'anno per tutto il periodo che si intende di cumulare. Insomma, chiunque voglia applicare quest'articolo, verrà necessariamente a questa conseguenza: che l'impiegato che voglia il cumulo, dovrà dare 10 per avere poi cinque sotto forma di pensione.

La facoltà del cumulo, contenuta nell'articolo 45, è assolutamente una canzonatura. Io pregherei la cortesia dell'onorevole Finali, di far esaminare con accuratezza quest'articolo; di considerare la sua pratica applicazione a casi diversi, istituendo gli opportuni calcoli, e da essi emergerà la verità di quanto affermo.

E qui dirò, riguardo alla Cassa pensioni, un'ultima parola, e poi ho finito.

Io vorrei che l'onorevole ministro pensasse un po' alle conseguenze giuridiche che, alla fine del contratto delle Convenzioni, può avere l'articolo 53, rispetto allo Stato. Non aggiungo altro. Delle conseguenze ce ne saranno; a chi ha la responsabilità dell'amministrazione lo indagarle.

Altre osservazioni debbo fare, riguardo alla Cassa di soccorso.

Se, nella Cassa pensioni, vi sono ferite aperte alla legge; se vi sono arbitrii che non si possono tollerare; nello statuto relativo alla Cassa di soccorso vi è qualche cosa di così inumano, che io, leggendolo e studiandolo, mi son sentito umiliato nella mia qualità di cittadino italiano, parendomi che un'amministrazione italiana, creata da una legge dello Stato, preposta ad uno dei più importanti servizi pubblici, non dovesse far pompa di sentimenti inumani, ed in alcuni casi direi anche immorali.

La cassa di soccorso riguarda, come è noto, il basso personale, quel personale che ha piccoli

stipendi, e quel personale avventizio, tutt'altro che eccessivamente retribuito, che, in bassa sfera, pure rende utili servizi ed è pure degno di considerazione, perchè è quello che sottostà alle più diuturne, alle più dure fatiche.

La Cassa di soccorso si alimenta specialmente colle ritenute che si fanno sugli stipendi e sugli assegni dei partecipanti.

Orbene, quali sono gli scopi della cassa di soccorso?

Giova mettersi sott'occhio l'articolo 6.

La cassa di soccorso deve sostenere le spese per le verifiche delle malattie del personale *anche non partecipante alla Cassa.*

Deve sostenere la fornitura dei febbrifughi nei casi determinati per scopo preservativo e terapeutico, *a tutto il personale.*

Deve sostenere le spese per la fornitura e la manutenzione degli apparecchi ortopedici e simili anche per il *personale non partecipante al consorzio*, quando si tratti di lesioni riportate per causa di servizio.

Deve sostenere le spese di manutenzione degli apparecchi di salvataggio, e della rifornitura delle cassette di soccorso che riguardano non solo tutto il personale ma *anche i viaggiatori.*

Si fa una Cassa di soccorso a vantaggio del basso personale: è il basso personale che alimenta questa Cassa di soccorso: la ritenuta dell'1 e dell'1,50 per cento, come erano prima nelle reti dell'Alta Italia, delle Meridionali e delle Calabro Siciliane, è portata dal nuovo statuto al 3 per cento; e con questo danaro spillato dalle tasche del basso personale si provvede a bisogni che riguardano altri, ed alla soddisfazione dei quali si dovrebbe far fronte con altri mezzi.

Non è possibile fare il calcolo di ciò che costa alla cassa di soccorso l'articolo 6 e di ciò che ricade su quella cassa per le spese che realmente concernono i partecipanti al Consorzio.

Io dico che è cosa non tollerabile che si facciano ritenute sul basso personale per ispesse che questo personale assolutamente non concernono, ed alcune delle quali, come quelle ad esempio che concernono i viaggiatori, dovrebbero andare a carico esclusivo della Società esercente. (*Benissimo!*)

Ma le canzonature nella cassa di soccorso, a dire il vero, sono troppe. Senta, onorevole ministro, quello che dispone l'articolo 9. Il Consorzio per l'articolo 9, assume a proprio carico la spesa dei medicinali che occorrono durante le malattie contratte dai suoi compartecipanti; ma il rimborso viene fatto entro i limiti della ta-

riffa adottata dal Consiglio d'amministrazione. La Società delle ferrovie Mediterranee, da quanto mi fu detto, avrebbe adottata, per i medicinali semplici, la tariffa dello stabilimento di Carlo Erba di Milano, noto in tutta Italia. Ma quella tariffa riguarda il prezzo di vendita all'ingrosso.

E quando un povero operaio si reca da un farmacista a farsi spedire una ricetta, paga un prezzo 10, 12 ed anche 20 volte superiore a quello portato dalla tariffa Erba. Ne volete una prova? In alcune regioni, in quelle cioè infette di malaria, il medicinale che più occorre per il basso personale ferroviario è il chinino, che, secondo la tariffa Erba ed all'ingrosso, viene a costare 8, 9, o 10 centesimi per ogni grammo. Ma intanto i farmacisti lo fanno pagare da ottanta centesimi ad una lira e più al grammo.

Ebbene il chinino va a carico della Cassa di soccorso, la quale lo rimborsa ai partecipanti al prezzo di vendita all'ingrosso; mentre i partecipanti lo avranno pagato ai farmacisti otto o dieci volte più! (*Commenti*). Ma io domando; è possibile ciò? Come si può non stabilire che all'operaio si debba rimborsare tutto ciò ch'egli, sulla base delle ricette spedite dal medico ferroviario, deve pagar al farmacista? È possibile stabilire un criterio diverso? È o non è una canzonatura questa del rimborso dei medicinali?

Per virtù dell'articolo 10, nei casi di ricovero degli agenti negli ospedali, il Consorzio paga la retta, ed assoggetta l'operaio ammalato alla ritenzione della metà dello stipendio o della metà del sussidio ordinario che all'operaio compete.

Tutto questo è chiaro, ma anche qui c'è l'inganno.

Questa disposizione che pare di favore può, in alcuni casi, essere un disfavore; invece di avvantaggiare la posizione del partecipante ammalato, la può danneggiare. E sa perchè, onorevole Finali? Perchè la Società ferroviaria ha fatto speciali Convenzioni, nelle grandi città, con determinati ospedali, stabilendo una quota minima per il ricovero degli ammalati ferroviari.

Ora in molti casi la quota che la Società deve pagare all'ospedale è inferiore a quella metà di stipendio, od a quella metà del sussidio che compete all'ammalato, e quindi la Cassa di soccorso viene indebitamente a lucrare su questi poveri infelici.

Ma c'è di peggio.

Vengo agli articoli 13 e 14. Al personale a cui per malattia cessa lo stipendio, la Cassa di soccorso dà un sussidio, ma questo sussidio non è dato per le prime tre giornate di malattia, e non è

dato per le feste. Pare che durante i primi tre giorni di malattia i malati non debban curarsi, e durante le feste debbano digiunare. A questi infelici è riservata la gloria del paradiso!

All'articolo 21, la modificazione, in relazione allo statuto preesistente, è assai grave. Fu tolto il sussidio continuativo alla famiglia del partecipante, ed a questa famiglia è dato un sussidio una volta tanto. Con lo statuto preesistente, il capo della famiglia era soggetto alla ritenuta dell'1 per cento; questa ritenuta fu aumentata al 3 per cento, e tolto il sussidio continuativo alla famiglia, con aperta e flagrante violazione della legge sulle Convenzioni, che dichiarò inviolabili i diritti acquisiti.

Farò un caso pratico. Con lo statuto preesistente una vedova con tre figli, il cui marito avesse un servizio di 15 anni, aveva diritto ad una pensione annua di lire 150; col nuovo statuto, mentre il marito è assoggettato ad una ritenuta del 3 per cento, la vedova e la famiglia non ha diritto che ad una somma di 765 lire una volta tanto.

Presidente. Senta, onorevole Sanguinetti, mi pare che il suo discorso ecceda i limiti assegnati da un capitolo di bilancio; se Ella intende di passare in rassegna tutti gli statuti delle Società ferroviarie, io non lo posso permettere, perchè Ella sa che siamo al 9 di giugno ed abbiamo ancora un'infinità di lavoro da compiere.

Sanguinetti Adolfo. Terrò conto, onorevole presidente, delle sue osservazioni; e come cercai finora di restringere, il più che fosse possibile, le mie considerazioni, mi limiterò ad enunciare, senza svolgerle, le questioni che ancora rimangono. Per l'articolo 22 dello statuto alla famiglia del partecipante morto mentre era provvisto di sussidio governativo si liquidava l'indennità portata dall'articolo 21, ma da quest'indennità si detrae l'importo dei sussidi continuativi percepiti dal marito, sicchè alla famiglia viene a toccare ben poco.

Per l'articolo 29 del regolamento esecutivo (dappoichè vi è un regolamento per eseguire lo Statuto, che in parecchi casi invece di eseguito, lo viola e lo disconosce) i sussidi una volta tanto alla famiglia della vedova ed ai figli, diventano una vera derisione. Sono tanti i certificati bollati ed autenticati che si richiedono, che molte volte la spesa è maggiore della somma che si ha da percepire.

Naturalmente l'onorevole ministro non ebbe sott'occhio, e non poté averlo, il regolamento esecutivo, perchè non soggetto alla sua approvazione.

Si metta sott'occhio questo articolo 29 e vedrà se questi sussidi dati una volta tanto non sieno una vera derisione.

Richiamo poi la sua attenzione sull'articolo 28 dello Statuto che contiene una disposizione che farà fremere nel sepolcro le ossa del povero Salvatore Morelli.

In virtù degli statuti preesistenti, le donne, impiegate al servizio delle Società, erano soggette alla ritenuta dell'uno per cento, ed avevano diritto ad un sussidio continuativo; in virtù del nuovo statuto la ritenuta è portata al tre per cento, ma si tolse alle donne il diritto al sussidio continuativo e si dà loro soltanto, cessando dal servizio, un sussidio una volta tanto.

L'articolo 29 è pure una derisione; è chiaro e preciso nelle sue disposizioni. Mercè di esso la Cassa di soccorso assume il rimborso delle spese funerarie nella ragione del 5 per cento dello stipendio, con un minimo di lire 30.

Ma per le disposizioni dell'articolo 31 del regolamento esecutivo, tale disposizione, in molti casi, è destinata a restare lettera morta; oltreacchè si offende la libertà di coscienza, per chi voglia funerali civili.

Io tralascio, per non annoiare e per non far perder tempo alla Camera, di fare altre osservazioni, e mi limito a chiamare semplicemente l'attenzione del ministro sui seguenti articoli.

Nell'articolo 38 è dichiarato che i valori appartenenti al Consorzio sono custoditi dall'Amministrazione ferroviaria gratuitamente. E delle somme in contanti che se ne fa? Nulla è detto; non è infondato l'arguire debban rimanere a disposizione delle Società.

Per l'articolo 31 i sussidii, tanto continuativi quanto per una volta tanto, sono calcolati sulla paga di 340 giorni, mentre l'anno, per la ritenuta, è calcolato per quello che è, cioè per 365 giorni.

Enormi addirittura le disposizioni dell'articolo 32. Le mediti l'onorevole ministro nella loro essenza e nelle loro conseguenze. Io mi riservo di spiegarli in altra circostanza alla Camera, e di dimostrare a quali immorali conseguenze possano condurre.

Poco eque, poco giudiziose le disposizioni degli articoli 41 e 43.

Solo tre partecipanti, su nove membri, possono far parte del Comitato che deve amministrare la Cassa di soccorso; mentre per l'antico statuto, su diciotto membri, dieci dovevano essere partecipanti.

Enormi, e non comprensibili, le disposizioni

dell'articolo 44; che riconoscono al personale della cessata Società delle Romane il diritto di opzione. Quando gli impiegati della cessata Società delle Romane facciano l'opzione per gli antichi statuti, i sussidii sono liquidati sulla media degli stipendi del sessennio precedente al 1890, mentre le ritenute sono fatte sugli stipendi che hanno ora, o che avranno in seguito.

Meno che per il personale delle Romane, per il personale delle altre reti non è acconsentito il diritto di opzione.

Le nuove Casse di soccorso non furono dichiarate ente morale.

Ho terminato. Conosco da molto tempo l'onorevole Finali; in lui vanno di pari passo l'altezza dell'intelletto, e la bontà del cuore.

Io faccio appello al suo cuore e confido che troverà modo di far modificare gli statuti censurati.

La materia è grave, gravissima; e gli statuti furono fatti con molta, con troppa abilità.

È necessario un lungo studio per comprenderne le varie ed intralciate disposizioni; il che spiega forse la loro approvazione da parte dell'ispettorato generale.

Io, lo ripeto, faccio appello al cuore dell'onorevole ministro, e lo invito a nominare una Commissione di persone competenti, la quale studi e riveda la materia; salvo poi, all'appoggio di tali studi, di imporre alle Società ferroviarie di modificare quelle disposizioni, che siano in contraddizione con la legge, o in contraddizione con quei sentimenti di umanità, che non hanno ma che dovrebbero avere anche i banchieri, ed ai quali bisogna loro imporli quando amministrano la cosa pubblica. (*Bravo! Bene!*)

Presidente. Onorevole Placido, ha facoltà di parlare.

Placido. Mi sia cortese la Camera per pochi minuti della sua benevola attenzione.

Non continuerò nella nota malinconica, testè toccata dall'onorevole Sanguinetti che mi ha preceduto. Alle sue osservazioni in grandissima parte mi associo.

Lungo sarebbe il cammino, se si volessero mostrare tutti gli arbitrii, i soprusi, le illegalità che provengono dall'operato delle Società ferroviarie.

Ad ora si tarda non ne avrei l'agio, nè mi mancherebbero i richiami dell'illustre nostro presidente, che testè raccomandava a tutti la più austera brevità. Basta quel coro di applausi che è scoppiato da parecchi banchi della Camera, verso chi denunciava gli abusi delle Società, come eco fedele delle doglianze, delle imprecazioni di

un intero paese. A me piace soltanto richiamare l'attenzione della Camera e del ministro sopra una condizione giuridica del tutto anomala, ed irregolare, creata dall'applicazione delle famose Convenzioni ferroviarie.

Potranno così evitarsi inconvenienti ai quali finora non si è posto mente, e che pure nolla pratica sono il germe di gravissime conseguenze. Nella famiglia del personale ferroviario, che dallo Stato passò al servizio delle Società concessionarie parecchi vi erano, de' quali era un diritto liquidare la pensione direttamente dallo Stato, nè avevano Casse per le pensioni, o Casse di soccorso; istituzioni che rimontano ad epoca più recente. Fra questi vi erano gli impiegati ed operai degli stabilimenti di Pietrarsa e dei Granili.

Per essi vigeva una legge dell'antico regime borbonico, che li eguagliava a militari in servizio. Una lunga, costante giurisprudenza della Corte de' conti si è sempre attenuta a questo principio ne' moltissimi casi, che furono sottoposti alla sua disamina. Ora invece si verifica fatto nuovo e strano.

Alcuni di questi impiegati ed operai hanno domandato la pensione di ritiro; con le norme di rito si sono rivolti alla stessa Corte de' conti, presentando il documento dell'amministrazione ferroviaria, che li metteva in quiescenza.

Questo magistrato ha dato una prima, una seconda volta a sezioni riunite la risposta, che, a potere ottenere la liquidazione delle pensioni è necessario che l'impiegato produca un titolo rilasciato dall'autorità governativa, che lo abiliti a far valere verso la Corte medesima l'eventuale suo diritto a pensione. Cosicché a sezioni riunite la Corte de' conti, con un pronunziato, dove intervenne lo stesso onorevole ministro Finali, ha dichiarato inammissibile per lo Stato la domanda di pensione per que' tali messi in quiescenza, appunto perchè il certificato ch'essi presentavano a base della loro domanda era rilasciato dall'amministrazione ferroviaria.

Or io domando come si debba in tali casi provvedere? Il magistrato giudicante non ammette il certificato dell'amministrazione ferroviaria, perchè non è un documento governativo: il Governo non intende rilasciare il certificato ufficiale perchè ritiene trattarsi d'impiegati che non sono più alla sua dipendenza; a quale santo dunque debbono votarsi gl'interessati? Presso chi, e come debbono far valere i loro diritti?

Fu questa una domanda che io, per iscritto ed a voce più volte ebbi l'onore di rassegnare all'onorevole ministro. Parecchi mesi sono scorsi e niun provvedimento è venuto. Or sono pochi

giorni fui onorato di un cortese riscontro, da parte dell'onorevole ministro, con cui mi invitava a partecipare agl'interessati, che avessero pure presentati i loro titoli perchè egli avrebbe studiato il mezzo...

Finali, ministro dei lavori pubblici. Ma c'è qualche cosa di più.

Placido. Mi pare che queste siano le cortesie parole che Ella mi ha indirizzato, e si è aggiunto pure essersi fatto sapere la cosa agl'interessati perchè presentino i loro documenti al signor prefetto di Napoli. È questo senza fallo il tenore della lettera ministeriale. Dopo sì lungo tempo trascorso, pare a me, onorevole signor ministro, che, senza studiare ulteriormente, si possa trovare sollecita una via. Trattasi di infelicissimi padri di famiglia, resi inabili dal lungo lavoro di 30, 40, ed anche di 50 anni, ed immersi nella più squalida miseria. Ogni giorno che ritarda la somministrazione di quel modesto obolo che ad essi toccherà per pensione rappresenta una iliade di bisogni, di dolori, di sofferenze inaudite.

Basterebbe a mio credere un certificato rilasciato dall'ispettorato governativo, che rappresenta l'autorità del Governo, in ordine al servizio ferroviario; basterebbe, credo, un certificato ove intervengano ad un tempo, il rappresentante dell'amministrazione ferroviaria o quello del Governo. Così sarà possibile andare avanti al magistrato competente e dire: liquidate ora la pensione, alla quale abbiamo diritto.

Ma se questo od altro simile consiglio non si adottasse e con sollecitudine, se si volesse pigliare un provvedimento esclusivo per i tre o quattro, per i quali l'onorevole ministro è stato pregato, e per i quali la Corte dei conti invano è stata adita, credo che non si troncherebbe dalle radici lo strano inconveniente, e l'interesse della legalità e della giustizia sarebbe manomesso.

Brevissimamente vengo ad altro ordine di idee. Non mi è concesso a quest'ora risollevar qui le lunghe questioni in rapporto alle Società ferroviarie. Ne abbiamo discusso le tante volte; a che pro? La legge invano è scritta, invano le manifestazioni del Parlamento e le parole dei ministri furono pronunziate. Tutto è lecito in Italia ai concessionarii delle ferrovie!

Egredi colleghi, Fill-Astolfone, Merzario, Del Balzo, Palizzolo, Sanguinetti a che vi affannate? A che, con parola eloquente additate or questo, or quello degli enormi abusi, che si riscontrano nel servizio ferroviario? Tutto oramai è noto. Lunghissima, dolorosa, è la storia delle illegalità, degli arbitrii, delle vessazioni che si com-

mettono ogni giorno dalle Società concessionarie delle ferrovie a danno del pubblico servizio, dei privati, e dirò pure di quei settantamila schiavi che hanno la sventura di essere al loro servizio.

Napodano. È vero!

Placido. Io alla mia volta, quindi, tralascio di parlare della pessima ed esorbitante distribuzione degli orari, dei ritardi, oramai divenuti un sistema abituale, degli accidenti, dei disastri che sono all'ordine del giorno, del pessimo servizio, del materiale scadente, che tutti abbiamo avuto la sventura di constatare.

E poi a quest'ora, in queste condizioni della Camera, ed in questa sede, l'onorando presidente non mi permetterebbe di fare una lunga ed apposita discussione. Tralascio pure di parlare delle misere proporzioni degli stipendi; o dell'enorme, smisurato lavoro delle 20 ore sulle 24, imposto a quegli infelici, che hanno la non invidiabile sorte di dipendere da queste Società; o della facile applicazione delle multe per un nonnulla, a solo scopo di impedire le promozioni; o degli ingiustificabili licenziamenti, come diceva testè l'egregio amico Sanguinetti; o del continuo strappo fatto alle indennità di trasferta, di pernottazione, e perfino alle spese necessarie per gli infermi; o del mascherato borseggio fatto alle vedove, ai figli degli estinti, che lavorarono moltissimi anni nell'amministrazione ferroviaria; o della mancanza di quel regolamento, che doveva stabilire la qualità, il grado, lo stipendio, l'anzianità, del personale, regolamento invano chiesto le mille volte in questa Camera, invano prescritto dalla legge.

Nè parlerò delle disuguaglianze di trattamento in rapporto agli stipendi ed alle indennità di alloggio fra il personale dell'alta Italia e quello della media e della bassa Italia; disuguaglianze soventi stigmatizzate con parole roventi in quest'Aula da deputati di ogni gradazione politica.

In breve, non posso in questo momento impegnare una discussione con l'onorevole ministro Finali in rapporto alle violazioni costanti, continue, senza pudore commesse in danno della legge delle Convenzioni ferroviarie. Siami concesso però segnalargli un fatto ultimo, d'una gravità straordinaria, che definisce ad un tempo e il carattere dei concessionarii delle nostre ferrovie, e il pericolo che si corre dalla pubblica tranquillità in grazia di questi signori che vogliono ad ogni modo scherzare col fuoco.

Fu detto altra volta dall'onorevole ministro Finali una grave parola: tuttociò che riguarda l'andamento della disciplina e il trattamento del personale ferroviario di necessità dipende dall'e

Società esercenti, nè il Governo intende occuparsene meno che per la parte che riguarda una suprema vigilanza nell'interesse dello Stato, ed una tutela per l'ordine pubblico.

Da parte mia non posso, e non ho voluto mai piegare la testa a questa sua autorevole opinione. Credo alla mia volta che, quando si tratti di un servizio pubblico, in cui è compromesso l'interesse nazionale; quando si tratti di un servizio pubblico che, per il modo in cui vien fatto, può nuocere ai privati, al commercio, alla difesa nazionale, all'ordine pubblico, questo servizio debba essere continuamente controllato dal Governo anche ne' suoi particolari.

A che servirebbe questa suprema vigilanza dello Stato, quando le ingiustizie, gli arbitri, le taccagnerie commesse contro l'intero personale ferroviario, se oggi rendono questo personale угgioso, malcontento, e addomesticato al dolore ed alle amarezze, domani possono spingerlo a passi perigliosi? Come non guardare se la disciplina, il trattamento del personale ferroviario siano conformi all'equità, alle leggi della giustizia e della morale, se questo personale tiene in sua balla o la vita economica e militare dello Stato o la incolumità di migliaia e migliaia di cittadini?

Ma ammetto per un'istante una teorica, contro la quale protesto, e contro la quale spero di potere, sempre che mi venga il destro, interessare la Camera; chieggo soltanto: che rappresentano i componenti l'ispettorato ferroviario? Dormono i sonni del giusto, chiudono gli occhi per non vedere, o sono ciechi addirittura per non segnalare o i pericoli di una feroce tirannia, o la nota pietosa del cuore, quando questa vibra fortemente all'unisono colla voce della moralità e della giustizia?

Onorevoli colleghi, un fatto ultimo voglio ricordare e su questo richiamo l'attenzione dell'onorevole ministro Finali.

A Napoli una grossa schiera di parecchie centinaia di operai ferroviari è addetta al servizio della Società Adriatica. Questi infelici hanno reclamato le mille volte ai loro superiori ora per iscritto, ora a voce hanno interessato deputati, prefetto, hanno invocato l'aiuto di ragguardevoli cittadini, per un grande importantissimo scopo. Quale? Indovinatelo, se ci riuscite! Chiedevano avere, per l'orario, trattamento uguale a quello degli operai della Mediterranea; vale a dire, mezz'ora soltanto di riposo nel periodo meridiano, invece di un'ora e 30 minuti, come era abitudine per l'amministrazione dell'Adriatica. Non chiedevano aumento di salario, non diminuzione

di lavoro, non restrizione del tempo; invece il salario, il lavoro, il tempo addetto a questo lavoro, calcolando l'entrata e l'uscita, nelle risultanze ultime rimanevano invariati. Questi infelici adunque chiedevano mezz'ora di riposo, invece del lungo periodo di tempo assegnato per lo stesso scopo, e ciò perchè le loro famiglie erano lontane.

Un tempo costoro che debbono mantenere le loro famiglie con una lira o due al giorno, si adattavano in piccole e luride stamberghie dalle pigioni meschinissime. Oggi che il piccone demolitore del risanamento ha fatto crollare in grandissima parte quelle catapecchie, sono emigrati nei paesi limitrofi a Napoli, per adattarsi a piccole abitazioni. Stanchi, trafelati dal lavoro di un'intera giornata, questi miseri percorrono le sei, le sette, e talvolta le otto miglia a piedi per ritornare più presto ai modesti abituri, e spezzare con le loro famiglie un pane muffito e bagnato di sudore.

L'ora di riposo risparmiato, convertita in lavoro, avrebbe di un'ora abbreviato il tempo del loro ritorno. Ecco quel che chiedevano.

Era per altro lo stesso sistema che vigeva presso l'amministrazione Mediterranea quello che si domandava ai Numi dell'Adriatica. Era esorbitante, ingiusta la domanda? Eppure quei miseri dopo aver pregato a voce e con lo scritto parecchie volte, dopo essere venuti a Roma ed avere direttamente interessato l'onorevole ministro con un reclamo sottoscritto da ben 500 firme ottennero davvero un lusinghiero, uno splendido risul'tato! Essi chiedevano la diminuzione di un ora di riposo, e invece un *sopraccidò* delle ferrovie adriatiche venuto in aria di sussiegno, ha detto: "avete reclamato; non vi bastava un ora e trenta minuti; pigliatevene due: da oggi sarete obbligati a stare due ore nella pubblica via a titolo di riposo; l'orario da me stabilito non può essere cambiato."

E così quegli infelici che chiedevano il lavoro in quell'ora di riposo, dovranno per due lunghissime ore essere buttati sulla via, sotto i raggi cocenti del sollione, o esposti alla gelida bruma invernale, lontani dalle famiglie, privi di un ristoro, e per soprammercato condannati a giungere alle loro case di notte!

Ora, onorevole ministro, tutto questo non entra nella questione d'ordine pubblico? Ma che attenderemo che si metta a dura prova la pazienza di parecchie centinaia di miserabili? Che avvengano fatti luttuosi per parte di questi disperati che trovarono sorde le autorità, chiuse le porte di ogni cuore? Perchè questa Società Adriatica non deve

applicare una disposizione che esiste nella Mediterranea, e per sola bramosia di tiranneggiare può aggiungere allo scherno dell'insulto una ingiusta, una inumana punizione? Perchè non consente ad una domanda che se è opportuna e giusta, se non lede o l'interesse del capitale o quello della mano d'opera, corrisponde ad un sentimento del cuore per tante infelici famiglie?

E sono questi i modi di venire in soccorso ai diseredati, ai figli del lavoro?

Tenga pure alla sua teorica, onorevole ministro, in fatto d'interpretazione delle Convenzioni ferroviarie, pure avendo opinioni del tutto opposte rispetterò sempre la sua parola autorevole, il suo convincimento, perchè partono da onesta e leale coscienza. Ma in base alle sue stesse parole, in omaggio alle sue stesse dichiarazioni, quando affermava che interverrà sempre come rappresentante il Governo, per la tutela dell'ordine pubblico, domando il suo intervento nel fatto che ho testè segnalato. Ne ha il diritto o il dovere come cittadino, come rappresentante il Governo, come chiamato a tutelare l'ordine pubblico. Non facciamo che si abbiano un giorno a deplorare scene di sangue. I fatti di Conselice sono troppo vicini. Le pressioni, le tirannie possono destare qualche favilla che susciti l'incendio. Intervenga, ora che è tempo, e sappiano i signori concessionari, che se per essi non ha fremiti il cuore, se al loro orecchio non giunge la voce dell'umanità vi è una legge, vi è un ministro, vi è un Parlamento.

Presidente. Onorevole Della Rocca, desidera parlare sullo stesso argomento?

Della Rocca. Sì.

La necessità che i bilanci siano approvati in tempo m'impone il dovere di compendiare in poche parole le osservazioni che anche io debbo presentare alla Camera intorno a questo grave, increscioso argomento.

Le Convenzioni ferroviarie, ad avviso di parecchi, non furono un contratto modello, ma questo contratto avrebbe potuto essere raddrizzato, e forse, dirò, migliorato nella sua esecuzione.

Disgraziatamente però quattro anni di esecuzione di questo contratto ci addimostrano che al contratto imperfettissimo è succeduta un'esecuzione assai mediocre, per non dire deplorabile.

Il coro dei reclami, delle proteste, delle rimozioni che si sono avvicinate nella stampa, nella pubblica opinione, e nel Parlamento, dimostrano sempre più che questa esecuzione debba essere portata a tal punto, e modificata in guisa da provare come l'autorità del Governo e del

Parlamento non siano invocati invano dalla pubblica opinione del paese.

Io sono stato preceduto dai diversi colleghi i quali sommariamente, e taluno anche analiticamente, hanno ricordato alla Camera i gravi inconvenienti cui hanno dato luogo le Convenzioni ferroviarie, sia in rapporto all'andamento del servizio, sia anche in rapporto al personale.

Io mi associo alle considerazioni che sono state svolte finora, e specialmente a quelle che testè ha espresse alla Camera il mio collega Placido.

Dirò solamente che in tre punti si possono concentrare i rilievi ed i reclami contro la cattiva esecuzione delle Convenzioni ferroviarie.

Primo, cattivo materiale; secondo, personale insufficiente, malamente trattato, e defatigato oltre ogni misura, non solo di giustizia, ma di umanità; terzo, regolamenti non buoni, e malamente eseguiti.

In questi tre punti possono riassumersi le critiche che si sono fatte ora, e furono già formulate precedentemente in altre analoghe discussioni, ed io, pel bene del nostro paese, spero che non si faranno ulteriormente. Intorno all'esecuzione delle Convenzioni ferroviarie.

L'onorevole ministro, alla cui lealtà, al cui sentimento di giustizia tutti hanno fatto omaggio, senza distinzione di partito, in altri incontri, riconobbe in gran parte l'esattezza, la giustizia dei reclami, delle proteste, delle osservazioni, e promise di provvedere. Mi permetta l'onorevole ministro che gli dica francamente che i suoi provvedimenti sono stati attesi e non sono venuti. Eppure era urgente di provvedere, perchè in tema di servizi ferroviari la tardanza dei provvedimenti può essere cagione di gravissimi e irreparabili danni. Questi provvedimenti non vennero, eppure l'onorevole ministro disse alla Camera (e già il paese lo sapeva) che aveva nominato diverse Commissioni per indagare le ragioni dei danni e proporre i rimedi. Fu nominata così una Commissione per accertare la cagione dei ritardi ferroviari e proporre i rimedi.

Domando all'onorevole ministro quando la Commissione gli presentò (come si è detto) la sua relazione, e quali provvedimenti egli abbia preso. Il paese lo ignora, perchè nessun provvedimento è stato adottato, che sia almeno a cognizione del pubblico.

L'onorevole ministro nominò una Commissione per accertare le ragioni dei disastri ferroviari e per proporre i rimedi perchè non si rinnovassero. La Commissione credo abbia presentato anch'essa il suo rapporto.

Ora quali provvedimenti sono stati presi per ovviare a' futuri possibili temuti inconvenienti? Per quanto io sappia, nessun provvedimento è stato adottato in proposito.

Nella Camera fu lamentata la mancanza di approvazione di un regolamento di servizio e di un organico dell'amministrazione, che avrebbero dovuto essere compilati, in adempimento dell'articolo 103 delle convenzioni ferroviarie, articolo tante volte invocato. Ebbene queste norme di servizio per quanto si disse furono proposte e mandato al Ministero, ma l'onorevole ministro altra volta disse che delle norme di servizio non fu neppure accusata ricezione dal Ministero. Certamente il visto ed approvato non fu apposto, e credo che il ministro aveva ed ha il diritto di esaminare le norme di servizio e d'impartirvi la sua approvazione, oppure di disapprovarle.

In quanto al regolamento organico, in quanto all'organizzazione degli impiegati, al loro trattamento, si è detto che le Società mandarono le loro proposte al Ministero. L'onorevole Saracco sosteneva che quelle proposte non dovevano essere approvate dal Ministero, inquantochè le Società erano autonome e per questa parte non dipendevano dall'approvazione ministeriale. Però l'onorevole Finali, con maggior giustizia e con maggiore tutela degl'interessi pubblici, disse e sostenne che questi piani organici avrebbero dovuto essere approvati dal ministero. Ora io gli domando: ha egli veduto codesti organici? li ha approvati? ha trovato il tempo di esaminarli o di migliorarli nel rapporto dell'utilità del servizio e de' legittimi interessi degl'impiegati?

Anche questa è un'altra interrogazione alla quale mi aspetto un'adeguata e soddisfacente risposta.

Fu lamentata in questa Camera da uno dei nostri colleghi la disuguaglianza di trattamento tra gl'impiegati dipendenti dalla stessa Società, dalla Società per l'esercizio delle linee mediterranee; imperocchè fu detto (e fu detto con particolarità e con indicazioni di uffici) che il capo stazione, per esempio, di Torino aveva il doppio dello stipendio del capo stazione di Napoli; eppure il servizio ferroviario era, se non maggiore eguale nell'una e nell'altra stazione.

Così altri impiegati di una regione e dell'altra differivano nel trattamento, nei loro stipendi.

All'onorevole Finali quelle osservazioni parvero importanti, anzi, le riconobbe importantissime, e disse che avrebbe preso cognizione dei fatti ed avrebbe provveduto.

Ora io domando a lui se ha provveduto a far

cessare questa sperequazione. Ma è certo che la posizione, il trattamento di quegli impiegati è lo stesso, attualmente, in confronto di ciò che era, nel mese di febbraio di questo anno, allorchè fu segnalato questo gravissimo sconcio in questa Camera, quando l'onorevole Finali promise di provvedere; e credo che forse non dico la potestà, ma il tempo gli sia mancato perchè il provvedimento da lui promesso venisse emanato.

Infine, o signori, il Governo, nel riconoscere la gravità delle osservazioni che si facevano intorno all'andamento dell'esercizio ferroviario, prendeva quasi impegno di venire a conclusioni concrete, di emettere provvedimenti definitivi, ma le cose stanno come prima; le discussioni avvenute in questa Camera, disgraziatamente, lasciarono il tempo che trovarono. Ed ora siamo sempre allo stesso punto.

L'onorevole ministro comprenderà meglio di me come la tardanza degl'invocati provvedimenti riversano sul Governo e su di lui specialmente una grande responsabilità. Io spero che sinistri non avvengano; che gl'inconvenienti lamentati non si riproducano ulteriormente nelle stesse proporzioni, e ciò sarebbe un prodigio, con un personale stanco, defatigato, insufficiente, malamente retribuito; ma se altri inconvenienti si avverassero; se altri accidenti, che Dio tolga, fossero lamentati; una grande responsabilità peserebbe sul Governo e specialmente sull'onorevole ministro dei lavori pubblici. Io, per la dignità sua e per la dignità nostra, voglio credere e ritenere fermamente che quest'altra discussione non lascerà il tempo che ha trovato; che quest'altra discussione porterà qualche propizio risultamento, in beneficio del pubblico e di tutti coloro i quali attendono le risoluzioni della Camera; e che, in questo modo, si vedrà come ai servizi pubblici si sa provvedere, come gl'inconvenienti lamentati si sanno correggere, e come qui non si chiacchieri inutilmente. Perchè (diciamolo francamente) il pubblico dice che qui si fa un'accademia continua; che si fanno lunghi discorsi, grandi discussioni; ma che gli effetti di questi discorsi e di queste discussioni sono sempre un nulla. Si ripete: *Vox, vox; praetereaque nihil.*

Io voglio credere che, questa volta, non si faccia questo rimprovero alla Camera; e che le definitive risoluzioni nostre saranno quali il paese attende, ed ha diritto di attendere. (*Benissimo!*)

Presidente. Onorevole Solimbergo, ha facoltà di parlare.

Solimbergo. A quest'ora siamo tutti stanchi.

Presidente. Allora parlerà domani.

Solimbergo. Sta bene.

Napodano. Chiedo di parlare.

Presidente. Su che cosa?

Napodano. Per dichiarare che faccio mie tutte le osservazioni che sono state svolte dagli onorevoli Del Balzo, Della Rocca e Placido sugli inconvenienti che si deplorano nel servizio ferroviario. (*Benissimo!*)

Presidente. Questa discussione continuerà domani.

Domani, alle 11, sono convocati tutti gli Uffici.

La seduta termina alle 7.

Ordine del giorno per la tornata di domani.

1. Seguito della discussione sul disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1890-91. (65)

2. Svolgimento di una proposta d'inchiesta parlamentare del deputato Tortarolo sul servizio ferroviario nel porto di Genova.

Discussione del disegno di legge:

3. Stato di previsione del Ministero di grazia e giustizia; del fondo per il Culto e del fondo di beneficenza e di religione nella città di Roma per l'esercizio 1890-91. (61)

Prima lettura del disegno di legge:

4. Modificazioni alla legge elettorale politica del 24 settembre 1882. (149) (*Urgenza*)

Seconda lettura del disegno di legge:

5. Riparto del numero dei deputati fra i Collegi elettorali giusta l'articolo 46 della legge 24 settembre 1882, n. 999 (Serie 3ª) (120) (*Urgenza*)

Discussione dei disegni di legge:

6. Disposizioni sullo stato delle Persone della Famiglia reale. (141) (*Urgenza*)

7. Abolizione del *Vagantivo* nelle Provincie di Venezia e Rovigo. (76)

8. Modificazioni al Regolamento della Camera. (Doc. n. XXIII).

9. Modificazioni alla tariffa consolare. (134)

10. Conservazione del Palazzo delle Compere di San Giorgio in Genova. (109)

11. Sui collegi di Maria della Sicilia. (106)

12. Abolizione dello scrutinio di lista e ritorno al collegio uninominale. (133) (*Urgenza*)

13. Modificazione alla legge sulla contabilità generale dello Stato. (112)

14. Sulle espropriazioni, sui consorzi, sulla polizia dei lavori per l'esercizio delle miniere, cave e torbiere e sulla ricerca delle miniere. (75)

15. Disposizioni per le pensioni del personale degli istituti d'istruzione diventati governativi da provinciali o comunali. (107)

16. Istituzione dei Collegi di *probi-viri*. (129) (*Urgenza*)

17. Affitto a lungo termine delle miniere di ferro dell'Isola d'Elba. (135)

18. Modificazioni all'articolo 9 della legge 24 giugno 1888, n. 5489 per l'abolizione delle servitù di pascolo ed altre nelle provincie esponentificie. (158) (*Urgenza*)

19. Abolizione delle servitù di legnatico esistenti in Tatti, frazione di Massa Marittima. (160)

20. Ordinamento degli Istituti di emissione. (73)

21. Modificazione d'asegni per opere stradali ed idrauliche. (152)

22. Convalidazione di regi decreti autorizzanti prelevazioni di somme dal fondo di riserva per le spese impreviste dell'esercizio finanziario 1889 90. (156).

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

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