

CXVII.

TORNATA DI MARTEDÌ 10 GIUGNO 1890

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE BIANCHERI.

SOMMARIO. Il presidente comunica una lettera del ministro dell'interno, con la quale espone lo stato di servizio del delegato di pubblica sicurezza di Corato, servizio che risulta lodevolissimo sotto ogni aspetto; e ciò in risposta ad addebiti fattigli in occasione dello svolgimento di una recente interpellanza. Annunzia poi che gli Uffici hanno ammesso alla lettura la proposta di legge del deputato Bonghi, relativa ad incompatibilità parlamentari. Avverte quindi che sarà tosto distribuito il nuovo testo, concordato tra Commissione e Ministero, del disegno di legge sulle espropriazioni, sui consorzi e sulla polizia dei lavori per l'esercizio delle miniere, cave e torbiere e sulla ricerca delle miniere. = Seguito della discussione del bilancio dei lavori pubblici — Parlano i deputati Solimbergo, Giordano-Apostoli, Cittadella, De Zerbi, Del Balzo, Filà-Astolfone, Lazzaro, Sciarra, Della Rocca, Placido, Sanguinetti Adolfo, Cadolini, Morelli, Costa Alessandro, Valle, Pascolato, il relatore deputato Vacchelli ed il ministro dei lavori pubblici. = Il deputato Pelloux presenta la relazione sul bilancio della guerra. = Comunicasi un'interpellanza del deputato Moneta.

La seduta comincia alle 2.20 pomeridiane.

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

Congedi.

Presidente. Hanno chiesto un congedo per motivi di famiglia, l'onorevole Faldella, di giorni 20. Per motivi di salute, l'onorevole Marchiori, di giorni 10. (Sono concessuti).

Comunicazioni della Presidenza.

Presidente. Dall'onorevole ministro dell'interno è pervenuta la seguente lettera relativa ad una interpellanza che fu svolta recentemente:

“ Roma, 10 giugno 1890.

“ Nella seduta pomeridiana del giorno di sabato 7 corrente alla Camera dei deputati, furono

fatti addebiti a carico del delegato di pubblica sicurezza di Corato, signor Achille De Napoli, accennandosi a precedenti non puri, a molte traslocazioni subite, ed anche a processi.

“ Ho voluto personalmente verificare gli atti relativi a questo funzionario, e le note caratteristiche contenute nel di lui stato di servizio.

“ Il De Napoli entrò nell'Amministrazione di pubblica sicurezza, in qualità di alanno, nell'81, fu delegato di quarta classe per sei anni, e venne promosso per merito alla terza, nel 1886.

“ Servi prima in Napoli, poi in Sicilia, poi di nuovo in Napoli e Castellammare; successivamente a Barletta, a Brindisi, e da ultimo a Corato, ove si trova da oltre un anno.

“ Nella sua carriera ha ottenuto dal Ministero, in compenso di speciali servigi, quattordici encomii e cinque gratificazioni; e dall'anno 1883 fino al 1890, i quattro prefetti, alla cui dipen-

denza ha servito, lo hanno qualificato sempre buon funzionario, anzi più spesso ottimo.

“ In occasione dell'epidemia colerica, che affisse nel 1886 la provincia di Bari, il De Napoli si distinse ed ottenne la medaglia qual benemerito della salute pubblica.

“ In conseguenza è a ritenere inesatto quanto fu detto a carico di questo funzionario.

“ Il ministro

“ CRISPI. »

Letture di una proposta di legge del deputato Bonghi.

Presidente. Gli Uffici hanno ammesso alla lettura una proposta di legge dell'onorevole Bonghi, relativa ad incompatibilità parlamentari.

Se ne dia lettura.

D'Ayala-Valva, segretario, legge:

“ Art. 1. Gli impiegati dello Stato eletti a deputati non possono rimanere nella Camera in un numero maggiore di 60.

“ Art. 2. Gli impiegati eletti nel primo e nel secondo scrutinio delle elezioni generali, sono i soli tra i quali dev'esser fatto il sorteggio, nel caso che il loro numero sia maggiore di quello fissato nell'articolo 1.

“ Le elezioni dei deputati esclusi dal sorteggio sono annullate.

“ Art. 3. È considerato come impiegato dello Stato quello che ha o riscuote uno stipendio o indennità qualsiasi sul bilancio dello Stato.

“ Però non sarà riguardato temporaneamente come tale chi, conservando l'impiego, rinuncia allo stipendio o all'indennità durante il tempo che riveste l'ufficio di deputato.

“ Art. 4. Quando le funzioni che l'impiegato ha nell'amministrazione pubblica son tali che non si possano interamente disimpegnare, mentre egli riveste l'ufficio di deputato, il ministro a cui spetta, ha obbligo di nominare un supplente, al quale l'impiegato deputato rilascerà un terzo del suo stipendio.

“ Art. 5. Nessun deputato può prender parte alle votazioni, quando si tratta di cose, nelle quali egli abbia un interesse particolare o personale, sia come avvocato di privati o di società, sia come amministratore o altrimenti connesso con queste, sia come contraente con l'amministrazione pubblica.

“ Il deputato a cui fosse provata l'infrazione di questa disposizione decaderebbe dal mandato.

“ Art. 6. Durante il tempo in cui il deputato esercita il suo mandato, non può essere nominato a verun ufficio retribuito, eccetto che si tratti di missione all'estero.

“ Questo divieto non è applicabile ai deputati ministri segretari di Stato ed ai deputati sottosegretari generali dei Ministeri, che però saranno soggetti alla rielezione, nè a quelli tra loro che, quando cessino da tali uffici, siano rinominati a quelli civili o militari che antecedentemente coprivano.

“ I deputati impiegati, ad eccezione degli ufficiali dell'esercito e dell'armata in tempo di guerra, non potranno ottenere promozioni fuori di quelle determinate dall'anzianità.

“ Art. 7. Tutte le disposizioni contrarie alla presente legge sono abrogate. ”

Presidente. È presente l'onorevole Bonghi?

(Non è presente).

Si stabilirà poi il giorno in cui dovrà farsi lo svolgimento di questa proposta di legge.

Osservazioni sull'ordine del giorno.

Presidente. Debbo avvertire la Camera che al n. 11 dell'ordine del giorno è iscritto il disegno di legge sulle espropriazioni, sui Consorzi, sulla polizia dei lavori per l'esercizio delle miniere, cave e torbiere e sulla ricerca delle miniere.

Ora tra la Commissione e l'onorevole ministro di agricoltura e commercio è stato concordato un nuovo testo che sarà tra breve distribuito agli onorevoli deputati, prima che il disegno di legge venga in discussione.

Seguito della discussione del bilancio del Ministero dei lavori pubblici.

Presidente. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione sul disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1890-91.

La discussione rimase ieri sospesa al capitolo 56 su cui spetta a parlare all'onorevole Solimbergo.

Solimbergo. Continua lo stesso tema, ed è inevitabile si faccia udire la voce di altri tormentati. Gli stessi gravi inconvenienti denunziati ieri dall'egregio mio amico Merzario per la linea Como-Varese-Laveno, e per non so quali altre, gli stessi dissidi, gli stessi conflitti, nei quali chi vi perde è l'interesse nazionale, si ripetono dovunque una

delle grandi Società ferroviarie viene a trovarsi a contatto con una Società minore.

Ne posso io stesso recare le prove, guardando quello che avviene sulla linea Udine-Palmanova-Portogruaro (esercitata dalla Società veneta, e della quale è concessionaria la provincia di Udine) per forza ed opera della Società esercente la rete Adriatica.

La provincia di Udine concorre con più di tre milioni sugli otto a cui ascende la spesa complessiva, per quei 60 chilometri, circa, che attraversano la zona bassa del Friuli, la contrada forse più produttiva, certo la più promettente della Provincia. Da due anni è aperta al pubblico esercizio; ma quale esercizio ne fu fatto finora!

La Società Adriatica fu ripetutamente e sempre invano sollecitata a porsi d'accordo con la Società veneta per l'attuazione del servizio delle merci a piccola velocità; servizio vivamente reclamato dal commercio, dagli enti morali e specie dai Comuni che contribuirono largamente alla costruzione di quella strada. L'Adriatica ricusò assolutamente di ammettere questo servizio cumulativo; e così una strada che potrebbe essere la principale corrente del traffico di una buona metà della Provincia, resta paralizzata, è resa inutile, perchè così porta l'interesse della Società Adriatica. E se così procede il servizio per le merci, quello per i viaggiatori procede altrettanto male. Non si tratta più di una ferrovia, si tratta di pigri trasporti; forse per mostrare che se vi sono i treni lampo, vi devono essere, anche per i meno favoriti, i treni tartaruga. Non mi dorrei se ciò fosse imposto dai bisogni del commercio e del traffico per i paesi interessati; ma non è questa soltanto la ragione, poichè la Società Veneta compie con regolarità sufficiente le sue corse nel tronco Udine-Palmanova-Portogruaro. I ritardi, le lentezze incominciano quando si deve proseguire nel tronco Portogruaro-Venezia, esercitato dall'Adriatica. Le coincidenze mancano o ritardano per calcolo o involontariamente? Non rispondo alla domanda. Noto soltanto che tra i due punti estremi Udine-Venezia, la linea intera dell'Adriatica di 136 chilometri si percorre in ore 2.30, mentre per l'altra, la mista, più breve, cioè di 129 chilometri, occorrono ore 4.38, ossia per un minore percorso quasi il doppio del tempo.

L'Adriatica non favorisce le coincidenze perchè, naturalmente, essa vuole evitare la concorrenza; e la Veneta ha un bel cambiare i suoi orari per adattarli a quelli della Adriatica questa immediatamente li rimuta.

Questa concorrenza, che si teme non esiste. Il fumo, se così mi è lecito esprimermi, rimane sempre l'Adriatica; la Veneta può essere, anzi sarebbe, in questo caso, un ricco confluente. Il vero interesse dell'Adriatica sarebbe quello di favorire gli scambi colle ferrovie secondarie. Certo dovrebbero concorrere insieme con la loro azione benefica, non guastarsi a vicenda, non paralizzarsi reciprocamente, non recar danno insieme e se stesse e a un alto interesse nazionale.

Ed è sopra questo fatto che al Governo spetta una severa sorveglianza, un diritto ed un dovere preciso di intervenire per proteggere, se non i diritti delle Società minori, certamente quelli del pubblico. Richiami, per lo meno, la Società all'osservanza del capitolato; nell'articolo 25 del quale è detto chiaramente che

“ Allorquando l'accordo colle altre amministrazioni ferroviarie del regno non siasi effettuato nel termine di sei mesi dalla richiesta fattane da una delle amministrazioni predette o dal Governo, le condizioni ed i compensi del detto servizio verranno, sulla istanza di una parte od anche del Governo, stabiliti col mezzo di arbitri, che decideranno come amichevoli compositori.

“ Il servizio delle stazioni e dei tronchi di ferrovia d'uso comune con altra amministrazione ferroviaria, di cui all'articolo 8 del presente capitolato, sarà regolato da apposite norme convenute fra le due amministrazioni ed approvate dal Governo.

“ In caso di disaccordo fra le dette amministrazioni deciderà il Governo. ”

Si proceda dunque a norma di questo articolo, ed il Governo provveda.

Ma, come ebbi altra volta occasione di dire, la contrarietà, la resistenza passiva che l'Adriatica oppone ai più modesti ed ai più legittimi reclami delle popolazioni che mi onoro di rappresentare, appaiono manifeste nelle grandi come nelle piccole cose. Anzi nelle piccole questa resistenza, questa contrarietà appaiono ancora più evidenti e stridenti. Ne potrei dare esempi e prove a dovizia.

Da queste resistenze e contrarietà derivano danni ed inconvenienti parecchi e di varia natura.

Non tema l'onorevole ministro, non tema la Camera che io intenda di ritornare sopra la questione dei lavori alla stazione di Udine e della omai famosa tettoia, che manca a quella stazione ferroviaria.

Ho la certezza, dopo la promessa precisa del-

l'onorevole ministro, di non doverne parlare mai più.

L'onorevole Finali è uomo di specchiata lealtà e gli recherei offesa diffidando della sua parola.

Non vedendo però compresa la stazione di Udine nel capitolo 327, poi soppresso dalla Commissione del bilancio d'accordo col ministro, gli chiesi e ne ebbi in risposta che in quel capitolo si comprendevano soltanto quelle stazioni alle quali fanno capo linee complementari.

L'onorevole ministro mi diceva che per quella di Udine egli ha pronti i fondi e che avrebbe ordinato subito i lavori. Io dunque non aggiungo più una sola parola.

Profittando, invece, di questo capitolo 56, toccherò di altri e gravi inconvenienti, che si hanno in quella linea ed in quella stazione; mali ormai passati allo stato cronico.

Si è verificato questo curioso fenomeno: tanto più cresceva lo sviluppo, il movimento commerciale, l'importanza nazionale ed internazionale di quella linea, tanto meno fu fatto per i bisogni del commercio, per le nuove più ovvie necessità.

La importanza delle linee che convergono nella stazione di Udine, e la conseguente importanza di quella stazione è nota a tutti, ed io non aggiungerò una parola alle cose altra volta dette dallo stesso ministro su questo proposito. Ma, a parte ogni considerazione di ordine più elevato, io ricorrerò ad una statistica ufficiale, opportunamente messa in luce da un ricercatore.

Da questa si desume che fra le stazioni della rete Adriatica che hanno dato un prodotto annuo superiore a lire 100,000, che in tutte furono 151 nel 1888, Udine nel 1886 figura l'ottava per un prodotto di lire 1,702,431.04; nel 1887 la nona con un prodotto di lire 1,831,518.90; nel 1888 la decima per un prodotto di lire 1,680,045.74.

Ma se l'onorevole ministro od altri vorrà citare nuovamente altre stazioni ugualmente sprovviste di tettoja ed ugualmente trascurate, e vorrà indicare coteste stazioni come di un'importanza uguale a quella di Udine, io ho qui un prospetto comparativo, non meno ufficiale che risolutivo. E, noti l'onorevole ministro, potrò servirmene senza bisogno di ricorrere all'argomento speciale e poderoso dell'importanza internazionale della linea.

Ciò premesso, qual'è il trattamento che a quella stazione viene fatto? Non lo dirò io: lo dica l'onorevole ministro Seismit-Doda, deputato come me di Udine; il quale in una lettera che fu stampata scriveva:

“ Quella di Udine, piuttosto che stazione di un importantissimo centro ferroviario nazionale,

ed internazionale, appare la stazione di un piccolo villaggio; ed è veramente incomprensibile come nè la Società Adriatica, nè il Governo se ne siano finora preoccupati, lasciando anzi inascoltato ogni reclamo ed ogni eccitamento. ”

Sono le sue parole.

Io per parte mia dirò, che, priva di una tettoia interna, priva di una tettoia esterna, viene illuminata a petrolio o ad olio, mentre la città è da due anni illuminata a luce elettrica. Dirò che la distribuzione dei biglietti vien fatta in comune, per tutte le linee e per tutte le classi, a un solo sportello. Dirò che è esclusa quasi assolutamente dal beneficio dei viaggi circolari ed a prezzo ridotto; che il servizio, com'è riconosciuto da tutti, non provvede abbastanza ai bisogni del commercio; ch'è sprovvista di piani scaricatori e che non ha magazzini sufficienti.

Così si presenta una delle più progredite e delle più civili città d'Italia, a due passi dalla frontiera, in cospetto dello straniero che la incontra la prima, entrando nel regno!

Io non dirò grosse parole; dirò soltanto, onorevole ministro, è anche questione di decoro! (*Approvazioni*).

Non parliamo degli orari; l'infrazione è continua, sistematica. Oggi stesso ho letto sopra un giornale locale quanto segue: “ Quarantacinque minuti di ritardo; ecco quanto ci si rispose stamattina, quando domandammo notizie sulla sorte del treno diretto da Venezia. ” Questo accadde venerdì o sabato scorso. Pare che la fiducia nel Governo sia un po' scossa, tanto è vero che, coloro che si lamentano, invece di ricorrere al Governo ricorrono alla sua rappresentanza in Provincia!

Ma la verità è stata detta dall'onorevole ministro: resistenza passiva, egli disse l'altro giorno, se ne ha da ogni parte. La Società esercente la rete Adriatica non ne risparmia davvero nè alla mia regione, nè al Governo.

Ma, se ne persuada l'onorevole ministro, per questi inconvenienti assai gravi ai quali io ho accennato rapidamente, non c'è più bisogno di studi o di ricerche, non c'è bisogno ormai più che di ordini.

Un altro esempio, ed ho finito.

Codroipo, un grosso centro di popolazione, fino a poco tempo fa *pied-à-terre* di tre vasti distretti popolosi e industriosi; dove si tengono i mercati e le fiere più importanti della regione, godeva da molti anni della fermata di due treni diretti. Appena approvate le Convenzioni, alle

quali, fra parentesi, dirò che diedi voto contrario...

Merzario. E fece bene!

Una voce. Lasci andare!

Solimbergo .. improvvisamente furono soppresses tutte e due le fermate, e furono date una a Saccile, che ha provento inferiore a Codroipo, e una a Susegana in rasa campagna. Furono fatte molte premure per mantenere a Codroipo almeno la fermata di un treno; fu risposto negativamente. Da principio fu accampata la ragione della velocità, della rapidità dei treni internazionali; ma io so, per mia esperienza, che il treno della sera si fermava qualche minuto ugualmente alla stazione di Codroipo, non so per quale necessità di servizio; tant'è vero che io vi scesi più di una volta.

Non si trattava dunque che di distribuire i biglietti.

In seguito si addussero altre ragioni, per le mutate condizioni di fatto.

Veda però l'onorevole ministro se può valersi dell'articolo 24 del Capitolato, dove è detto, precisamente al primo comma, che gli orari dei treni viaggiatori e misti nella classificazione dei treni stessi, saranno determinati dal ministro dei lavori pubblici. A me pare che, con ciò, egli abbia buon mezzo, buon freno in mano per poter mettere a posto, qualora vengano riconosciute giuste le ragioni accennate, la Società che vi resiste.

Ma io non mi dilungherò più oltre, citando fatti ed esempi.

Di questi e di tanti altri giusti reclami che furono esposti in questi giorni alla Camera, che pervengono da ogni parte, l'onorevole ministro faccia tesoro. Siamo arrivati a tal punto che lo intervento del Governo s'impone in modo assoluto. Che lo Stato, vigile custode di uno dei più eminenti servizi pubblici, si trovi disarmato di fronte alle Società, è quanto non posso assolutamente acconciarmi a credere.

L'onorevole Finali gode della stima universale, e di moltissima fiducia; ma tutti sentono e comprendono la posizione difficile nella quale si trova, in presenza alle due massime Società ferroviarie, le quali oramai pare che si considerino arbitre e padrone onnipotenti. Ascolti l'onorevole ministro questa gran voce di lamento e di protesta che sorge da tutte le parti del paese e del Parlamento. Accolga questo incoraggiamento largo, unanime, che gli vien dato; proceda spedito, provveda con energia, con rigore, e avrà il plauso del paese e del Parlamento. (*Bravo! Bene!*)

Presidente. L'onorevole Giordano-Apostoli ha facoltà di parlare.

Giordano Apostoli. Mi rincresce di dovere ancora intrattenere la Camera su cose che sembrano di interesse locale. Ma ho anche io imparato ad amare la patria grande, come direbbe l'onorevole Rizzo, amando la patria piccola; e confido quindi che gli onorevoli colleghi vorranno accordarmi l'usata loro indulgenza. In compenso sarò, come sempre, brevissimo.

Non tema l'onorevole ministro che io gli dica che il Governo non ha fatto nulla per la Sardegna, nè che gli dia occasione di ricordare anche a me, come ha fatto all'onorevole mio amico Salaris, le nuove strade, i ponti, le ferrovie, i porti! Io riconosco quello che si è fatto; confido anzi che altro ancora si voglia fare.

Oggi però intendo soltanto far rilevare che alcune spese non sono veramente utili come dovrebbero essere, e non rispondono nè al desiderio, nè agl'intendimenti del Parlamento che le ha votate, nè dei contribuenti che le hanno pagate. Dappoichè io credo, e mi pare che in questo saremo d'accordo tutti compreso l'onorevole ministro, che quando un'opera è costata parecchi milioni, e non corrisponde, per la sua utilità pubblica, all'entità della spesa, e quando è evidente che quest'utilità si può ottenere senza ulteriore spesa, confessando magari qualche errore, od anche con un tenue sacrificio di qualche diecina di migliaia di lire, il non provvedere sarebbe un errore gravissimo.

E questo, secondo me, è il caso dell'esercizio delle ferrovie sarde affidato alla Compagnia reale. Poichè io non intendo di parlare delle ferrovie complementari, ma della rete principale esercitata appunto dalla Compagnia reale.

Pare strano, ma pure è un fatto; l'esercizio di quelle ferrovie è organizzato in modo, con tariffe, con formole tali, che la popolazione non ha l'interesse che dovrebbe avere a servirsene, perchè le tariffe sono troppo elevate. La Società non ha alcun interesse a facilitare ed aumentare i trasporti, perchè ha assicurata una garanzia chilometrica fissa sul prodotto lordo; ed il Governo, alla sua volta, non può fare altro che rassegnarsi a pagare questa garanzia chilometrica, la quale è tanto maggiore quanto minori sono i trasporti, e quindi i prodotti.

In conclusione quella ferrovia non giova al commercio come dovrebbe giovare, non rende quanto dovrebbe rendere, e costa forse allo Stato più di quanto dovrebbe costare.

Per ovviare a questo deplorabile stato di cose,

non c'è altro mezzo che quello di mutare la formola (come, se non erro, si fece una volta per le ferrovie meridionali) in base ad un conveniente ribasso di tariffe, lasciando alla Società la maggiore partecipazione nei frutti, e diminuendo in compenso la garanzia chilometrica sui prodotti lordi.

Di questo provvedimento si è parlato da qualche tempo. Fin dal 1888 furono iniziate le trattative con la Società, la quale consentì in massima ad entrare in quest'ordine d'idee. Ma, per quanto io ne so, finora non si è conchiuso nulla.

Eppure non si tratterebbe di stanziare alcuna somma nel bilancio dello Stato. Finanziariamente lo Stato, tenendo calcolo dell'aumento dei trasporti e del maggiore introito delle tasse, non avrebbe alcun danno. E una leggina in proposito, presentata a tempo alla Camera, credo non solleverebbe discussione, e recherebbe grande vantaggio al commercio dell'isola. Poichè l'onorevole ministro e la Camera debbono persuadersi che un ribasso di tariffe nelle ferrovie sarde della Compagnia Reale è indispensabile.

Bisogna assolutamente far tutto il possibile per equiparare le tariffe della Compagnia Reale a quelle delle ferrovie secondarie; altrimenti è inutile ripetere che quella ferrovia costa troppo e rende poco; essa non rende quanto dovrebbe rendere, perchè le tariffe essendo troppo elevate, la popolazione, il commercio non se ne possono giovare. Il presidente del Consiglio ci ha detto che deve presentare un disegno di legge per la colonizzazione interna; ma a che serve, io dico, promuovere la colonizzazione interna, a che serve promuovere la produzione, quando i prodotti trovano ostacoli invincibili nei trasporti?

Io raccomando quindi all'onorevole ministro Finali di voler prendere in esame egli stesso, con amore, questa importante quistione per vedere di condurre a termine le accennate trattative, e presentare questa legge, la quale, come ho detto, non recherà danno ad alcuno, e potrà giovare moltissimo alla Sardegna.

In attesa di questo salutare provvedimento io vorrei anche raccomandare all'onorevole ministro di non permettere certe piccolezze (perdoni la parola) che sembrano fatte apposta per disgustare la popolazione, e per creare ostacoli allo sviluppo del commercio. Mi spiego con un esempio.

Non ostante le sofferenze antiche e recenti, la Sardegna, che in fondo è il paese più pacifico e governabile di questo mondo, lavora, si affatica per migliorare le sue condizioni economiche; ed in seguito alle difficoltà sopraggiunte

nel mercato francese, ha cercato d'avviare, non senza successo, il commercio del bestiame bovino anche con la provincia di Roma; infatti, secondo le notizie che ho, soltanto nel mese di aprile si sarebbero imbarcati, nel golfo degli Aranci, circa 700 buoi per Civitavecchia.

Ebbene, siccome nel golfo degli Aranci i buoi, i quali non sono trasportati per ferrovia (appunto perchè le tariffe sono enormi), per essere imbarcati debbono transitare sul molo ove è collocato il binario della Società, la stessa Società ha trovato modo d'imporre una tassa speciale; una specie di diritto di pedaggio. Ma non basta, anche il Governo ha reclamato la metà di questa tassa come prodotto delle ferrovie.

Naturalmente la Società, per rifarsi, ha trovato un mezzo semplicissimo, ha raddoppiato la tassa, ed invece di contentarsi di 50 centesimi, ha imposto una lira per ogni capo di bestiame, per dare i 50 centesimi al Governo.

Voglio ammettere che la Società fosse nel suo diritto, imponendo questa tassa; ma domando io: era proprio il caso che anche il Governo intervenisse a renderla più gravosa, reclamando questi 50 centesimi per capo, nelle condizioni in cui si trova il commercio dell'isola? Me ne appello, più che al ministro, alla nota equità del senatore Finali.

In questi giorni, come sa l'onorevole ministro, ha luogo in Sassari l'esposizione del bestiame bovino della Provincia. Volendo dar prova di buona volontà, si è stabilito d'accordare facilitazioni per il trasporto, sulle ferrovie, dei buoi destinati all'esposizione. Ebbene, queste facilitazioni furono accordate con tali condizioni di percorrenza chilometrica, in base a non so quali articoli dei capitoli o delle tariffe, che gli espositori le hanno giudicate nientemeno che un'ironia!

Io devo credere che ci sia qualche equivoco; ma devo pure notare, con mio dispiacere, che nè anche queste facilitazioni in sostanza giovarono a chi e come dovevano giovare.

Comprendo che l'argomento è ingrato non solo per me, ma anche, e molto più, per gli onorevoli colleghi che si compiacciono di ascoltarmi; epperò non voglio dilungarmi nella citazione di altri esempi.

Prima di finire, però, non posso dispensarmi dal raccomandare, ancora una volta, all'onorevole ministro il coordinamento e gli orari della linea Roma-Civitavecchia-Golfo degli Aranci-Cagliari-Sassari. Undici ore di ferrovia da Sassari a Cagliari; dodici ore dal Golfo degli Aranci a Cagliari, pur tenendo conto delle curve, delle pen-

denze e di tutto ciò che si vuole, sono un poco troppe.

Voglia, in fine, rammentarsi, onorevole ministro Finali, che la corsa diretta per andare in Sardegna, partendo da Roma per Civitavecchia, si fa ancora con un treno merci.

E, per questa volta, non dico altro.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Cittadella.

Cittadella. Nell'assenza dei miei colleghi Luzzatti e Maluta, deputati con me del primo collegio di Padova, credo mio debito di pregare l'onorevole ministro dei lavori pubblici di rivolgere il suo benevolo pensiero ad una petizione della Deputazione provinciale di Padova. Con essa si reclama contro la chiusura prolungata ed assai incomoda di una strada provinciale importante, la Padova-Bassano. Questa chiusura venne giustificata dagli esperimenti che si fanno sulla strada ferrata che attraversa la detta strada.

Io ringrazio la Commissione generale del bilancio, ed in ispecial modo il chiarissimo suo relatore onorevole Vacchelli, per quello che ebbe a dire nella relazione sopra questo argomento; e non potrei meglio raccomandare all'onorevole ministro Finali l'argomento medesimo, se non che rileggendo alcune delle parole della relazione:

« Non si può mettere in dubbio che i due pubblici servizi della viabilità ordinaria e del movimento ferroviario devono conciliarsi in modo che l'uno o l'altra convenientemente rispondano alle esigenze del pubblico. »

E poi:

« Però sembra che agli inconvenienti lamentati dalla Deputazione provinciale di Padova, si possa provvedere con disposizioni di servizio e qualche adattamento di binari, per portare maggiormente verso oriente i movimenti di stazione. »

Potrei leggere tutto il brano della relazione, che riguarda questo argomento, ma non voglio occupare troppo il tempo della Camera. Anzi, come dissi, io chiesi di parlare soltanto perchè gli altri due deputati miei colleghi del primo collegio di Padova sono assenti. Altrimenti avrei lasciato loro questo compito.

Io credo che la mia raccomandazione non possa non essere accolta dall'onorevole ministro Finali; ho anzi tutta la speranza che egli l'accoglierà; e che questa petizione, che, secondo le proposte della Giunta generale del bilancio, veniva passata al Ministero dei lavori pubblici, verrà dall'onorevole ministro considerata con quel benevolo interessamento che è suo costume.

Presidente. Onorevole De Zerbi, ha facoltà di parlare.

De Zerbi. Amerei di sapere dall'onorevole ministro se, essendo prossima l'apertura del secondo binario della linea Napoli-Roma, siasi già studiato il nuovo orario Napoli-Roma. Noi tutti abbiamo sperato che, aprendosi questo nuovo binario, il tragitto fra Napoli a Roma si possa fare in un tempo molto più breve di quello che ora vi si impiega, e confidiamo che il nuovo orario corrisponderà alle nostre speranze.

A proposito della linea Napoli-Roma si potrebbe parlare lungamente dei ritardi che vi si verificano, ma essi sono stati giustificati fino ad ora dai lavori che si facevano; ed anche se non fossero giustificabili, non li imputerei a colpa dell'ispettorato; dappoichè so che i danni che si deplorano sono da imputarsi specialmente al cattivo materiale delle ferrovie ed alla condizione in cui si trova la cassa per gli aumenti patrimoniali, sono da imputarsi cioè a necessità di cose e non ad inabilità di persone. Senza dubbio nell'ispettorato vi potrà esser da correggere, ma a me piace di attestare che esso è un corpo composto di elementi valorosissimi, di persone che studiano e che hanno grande zelo, di persone le quali meritano di non essere scorate da una parola severa del Parlamento ma di essere invece incoraggiate nell'adempimento del loro dovere.

Detto ciò, io confido pienamente e nell'opera dell'ispettorato e nella solerzia dell'onorevole ministro affinchè il nuovo orario Napoli-Roma assicuri veramente un viaggio celere su quella linea perchè questo è l'interesse non solo della città di Napoli ma di tutte le Calabrie e delle provincie di Salerno e della Sicilia...

Voce. E di Roma!

De Zerbi. E di Roma anche, anzi specialmente di Roma. Ed un'ultima raccomandazione per non parlare sopra un altro capitolo...

Sprovieri. Bravo!

De Zerbi. ...farò all'onorevole ministro e cioè che sia studiato l'allacciamento della ferrovia Cumana colla stazione centrale di Napoli. La ferrovia Cumana trovasi a Montesanto dietro la via di Toledo di Napoli e di là partendo per andare oltre Pozzuoli mette in comunicazione il cantiere Armstrong, un centro operoso di produzione industriale e commerciale, con la stessa città di Napoli. Ma commercialmente ed industrialmente quella ferrovia rimane proprio inutile se non viene allacciata colla stazione centrale. Io per ciò son sicuro che anche su questo punto si volgerà l'attenzione dell'onorevole mi-

nistro e che egli vorrà all'uopo provvedere, e non ho altro a dire.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

Vacchelli, relatore. Ringrazio l'onorevole Cittadella delle cortesi parole rivolte a me ed alla Commissione del bilancio. La Camera è già informata, e dalla relazione e dalle parole dell'onorevole Cittadella stesso, dell'oggetto della petizione presentata dalla Deputazione provinciale di Padova. La Commissione ha concluso col proporre che si mandi al Ministero quella petizione e l'onorevole Ministro ha privatamente dichiarato di accettarne il rinvio.

L'onorevole Giordano-Apostoli ha sollevato una questione un po' delicata, quella della formola con cui si compensa la Società delle ferrovie Sarde per l'esercizio di quelle linee.

La questione veramente non sta così come l'ha posta l'onorevole Giordano-Apostoli, cioè non si verifica per questa formola il fatto che si era riscontrato in quella delle ferrovie meridionali; nella formola che era in corso per le ferrovie meridionali per verità la Società non aveva nessun interesse a favorire il traffico, anzi aveva interesse a deprimerlo perchè le riusciva di danno.

Qui invece la formola nei suoi effetti pratici è consimile a quella che si è stabilita per l'esercizio della rete complementare.

Le norme per le ferrovie sarde sono le seguenti: sino a settemila lire di prodotto lordo tutto il prodotto va a beneficio della Società; se non si giunge al prodotto di settemila lire, lo Stato paga alla Società la metà della differenza tra il prodotto lordo e la somma di settemila lire; per le ferrovie complementari invece è stabilito che si dà una somma di lire 3,000 per chilometro, più la metà del prodotto lordo; in quanto alle ferrovie sarde le norme prestabilite riescono a lire 3,500, più la metà del prodotto lordo. Praticamente quindi la conclusione è questa, che si paga dallo Stato una somma fissa più la metà del prodotto lordo, quindi vi ha l'incentivo a far fruttare le linee, e ciò tanto nel sistema della formola che si è stabilita per le ferrovie complementari, come nel sistema tenuto per le ferrovie sarde. La differenza consiste in questo che, per le ferrovie Sarde è assicurata, indipendentemente dal prodotto delle ferrovie, una sovvenzione di 3,500 lire al chilometro, invece per le ferrovie della rete complementare è assicurato un sussidio di lire 3,000; ma in relazione alla lunghezza virtuale della linea.

Ora questa lunghezza virtuale per le ferrovie sarde non si sa a quanto potrebbe giungere; ma evidentemente, se le Società domandano che si modifichi la formola in questo senso, sarà perchè sono persuase di poter ottenere una maggior somma.

Probabilmente con la virtuale invece di ricevere 3,500 ne riceverebbero almeno 4,000.

E bisogna andare molto a rilento prima di aumentare gli oneri dello Stato, in questi patti che si hanno con le ferrovie. Certo poi se si dovesse prendere in esame una proposta di questa natura, bisognerebbe che fosse accompagnata da un considerevole ribasso nelle tariffe; poichè senza questo, e ritengo che l'onorevole Giordano-Apostoli appunto avrà questo desiderio, senza che fosse accompagnata da una riduzione notevole nelle tariffe, la proposta non potrebbe essere accolta.

Ad ogni modo, se modificazioni notevoli nelle tariffe saranno offerte, siccome noi dobbiamo fare il possibile per eccitare il commercio anche nell'isola di Sardegna, il ministro senza dubbio prenderà in esame la proposta, e la studierà nel migliore interesse della cosa pubblica.

Diversi oratori che hanno parlato sopra questo capitolo dell'Ispettorato, non ne hanno discusso dal punto di vista del suo organismo; ma invece hanno trattato dell'esercizio ferroviario, poichè l'Ispettorato, come organo di esplicazione del Ministero, deve appunto esercitare la sorveglianza sull'esercizio ferroviario.

Gli onorevoli Fili e Del-Balzo si sono occupati del materiale mobile, ed hanno lamentato con parole vive le condizioni di questo materiale mobile in alcune linee. A questo riguardo io li pregherei di considerare che la rinnovazione del materiale mobile non può essere che graduale. Avvertano anche che certe comodità delle quali hanno parlato, se sono necessarie nei treni diretti e direttissimi, non sono ugualmente necessarie nei treni ordinari e misti; dove le frequenti fermate e gli indugi che si hanno, permettono di non esigere queste speciali comodità. Ciò però non toglie che le Società abbiano obbligo di mantenere in buono stato, con pronte riparazioni, il materiale mobile, e soprattutto che la pulizia non faccia mai difetto in tutte le vetture.

Mi associo, per questa parte almeno, ai desideri loro nel raccomandare al ministro che, a mezzo appunto dell'Ispettorato, non solo in via straordinaria, ma ordinariamente, faccia visitare lo stato del materiale mobile affine di esigere che tutte le riparazioni sieno eseguite.

Gli onorevoli Merzario, Fili, Del Balzo, Co-

stantini, Solimbergo, De Zerbi si sono occupati degli orari e del servizio cumulativo.

L'onorevole amico Merzario ha svolto molte considerazioni, e certo importanti. Però io non posso aderire interamente a tutte le idee da lui esposte. Egli lamentava che ci fosse qualche Società, la quale in complesso per tasse paga al Governo più di quanto riceva per il sussidio ad essa assicurato dall'atto di concessione. Per dir vero, credo che i due termini sieno poco raffrontabili fra loro. Il sussidio si dà per assicurare che una data ferrovia si costruisca; le tasse invece si pagano in ragione del prodotto di queste linee; e se le tasse sono molte, ciò vuol dire che gli utili della linea sono molti, e quindi si verrebbe quasi alla conseguenza che il sussidio dato, attesa la produttività naturale della linea, si poteva forse risparmiare. (*Si ride*). Questo io dico soltanto per dimostrare che non regge il confronto tra i due termini. Qualunque però sia il sussidio che si è dato per la costruzione della linea, è necessario che si paghino le tasse in proporzione degli utili che dalla linea si ottengono.

Ed io mi congratulo con quelle Società che possiedono le linee indicate dall'onorevole Merzario, le quali danno così buoni frutti.

Così pure io non posso ammettere quello che ha affermato l'onorevole Merzario, in un modo almeno un po' dubitativo, che le Provincie venete si siano indotte al contratto di riscatto che hanno fatto con lo Stato per le difficoltà che incontravano nell'esercizio di queste linee.

Via, è una legge che abbiamo votato da non molti anni, e sappiamo benissimo che quelle linee, in relazione al prodotto netto che potevano dare, non avrebbero giustificato che una minima parte dei 12,800,000 lire, che si sono pagati alle Provincie venete.

È una somma che si è pagata volentieri per una ragione di equità, perchè, mentre si disponeva la costruzione di molte linee in tutte le altre parti d'Italia, con determinati concorsi da parte dello Stato, per quelle Provincie, che premurosamente si erano sobbarcate da sole a sostenere tutto l'onere derivante da quelle costruzioni, si è sentita la convenienza, per una parità di trattamento, di concedere patti speciali.

L'onorevole Merzario e gli altri onorevoli colleghi hanno trattato la questione del servizio cumulativo molto delicata, nella quale è necessario soprattutto fare una distinzione netta. Intendiamo; vi è il servizio cumulativo per le merci che da una Società privata vanno sulle linee delle grandi reti, ed il servizio cumulativo delle merci

che dalle linee delle grandi reti, sono destinate alle stazioni delle linee delle Società private.

Questo è un servizio cumulativo, che, assolutamente si deve fare con la maggiore possibile facilitazione; ma quando non si vuol restare contenti a queste conclusioni e si vuol che si dia il servizio cumulativo anche al semplice transito delle merci sulle linee delle Società private, allora la questione si fa un po' difficile.

Si fa difficile per l'interesse che ha lo Stato di mantenere il movimento del commercio sopra le sue linee; perchè, infine, lo Stato, come un esercente, deve procurare di fare nelle sue linee il maggior movimento possibile.

Con questa distinzione io raccomando al ministro di occuparsi attivamente di questi contrasti tra le Società esercenti le reti principali e le Società private, e richiamo anche io l'attenzione del ministro sull'articolo 25 dei capitolati perchè per esso il Ministero ha non solo la facoltà, ma secondo me ha l'obbligo d'intervenire tutte le volte che contrasti ci sono. Si è detto appositamente in quell'articolo 25 che il ministro può prendere anche l'iniziativa per far risolvere a mezzo di arbitri le contestazioni che insorgessero. E realmente questa ingerenza del Ministero è necessaria per proteggere i deboli contro i forti: ed ognuno facilmente lo intende.

Quanto agli orari, la Commissione generale del bilancio se n'è occupata nella relazione ed in ispecial modo ha raccomandato all'attenzione del ministro l'orario della Roma-Sulmona Castellammare Adriatico. Su quella linea, che è lunga 240 chilometri e che corre dal Mediterraneo all'Adriatico traversando gli Appennini, vi sono tre treni soltanto.

Ma per ora non si può domandare di più, perchè a seconda delle Convenzioni tre treni corrispondono al prodotto effettivo che si verifica su quella linea. Ma questi tre treni, secondo me, e secondo la Commissione del bilancio, debbono essere ordinati in modo che la linea risponda al doppio ufficio a cui deve adempiere, perchè una linea di tanta importanza, che corre da un mare all'altro, dalla Capitale a diverse Provincie del Regno, deve servire non soltanto ai bisogni locali ma anche alla celere comunicazione tra i luoghi lontani.

E per questo se non si possono mettere più di tre treni, si destinino due treni per il movimento locale, riservando un treno al movimento principale, diretto o semi diretto che corrisponda allo scopo di questa linea. In nome quindi della Commissione generale del bilancio, la quale

si è occupata specialmente di questa questione, richiamo l'attenzione del ministro su di essa.

Circa le questioni degli orari mi pare che il ministro, ed egli dovrebbe persuadersene, abbia maggiori poteri di quelli che abbia finora ordinariamente esercitati. Le Convenzioni, gli atti di concessione e la legge dei lavori pubblici gli danno facoltà non solo di approvare o non approvare le proposte che sono fatte dalle Società, ma anche di stabilire di sua iniziativa, sentite le Società, gli orari che si devono attivare.

Si intende che fino ad un certo punto le Società sono i migliori giudici, perchè sono anch'esse interessate a favorire il movimento delle linee; ma questa convenienza che c'è ordinariamente, in qualche caso speciale non può esservi, non può soddisfare sempre a tutti i singoli interessi. Nella media dei casi ci sarà, ma non esiste sempre in ogni caso singolo. Ed è necessario che appunto in questi casi speciali intervenga il ministro. Studi bene la questione, esamini, e poi ordini e disponga, e faccia sì che le cose procedano senza che si abbiano i lamenti di cui abbiamo testè parlato circa la Roma-Sulmona-Castellammare Adriatico e quegli altri a cui hanno accennato l'onorevole Selimbergo e l'onorevole Merzario; per cui proprio sembra che manchi una coincidenza di orario e che quasi si studi il modo che questa coincidenza non ci sia.

Ora questi inconvenienti si possono e si debbono assolutamente eliminare. Io confido nella azione energica del ministro perchè in tempo breve si provveda opportunamente.

Quanto ai ritardi ferroviari, la Commissione se ne è occupata. Abbiamo pubblicato anche una tabella, dalla quale appare che poi questi ritardi non hanno quell'esagerata importanza che si potrebbe credere, stando ai lamenti che se ne leggono nei giornali. Ad ogni modo ritardi ce ne sono.

In qualche parte potranno esser giustificati per la circostanza che in quest'anno si stanno compiendo tanto opere sulle linee, opere urgenti, anche d'interesse militare, e si capisce bene che l'esecuzione sollecita di queste opere deve avere la preferenza, anche a costo di qualche indugio negli orari. Ma fatta la debita parte anche a questo, rimane sempre la necessità di vigilare accuratamente questi orari, perchè il ritardo dei treni può essere, ed è tante volte purtroppo, causa di disgrazie che succedono nell'esercizio delle linee. E la Commissione, poichè nulla crede che sia più utile quanto di punire tutte le pic-

cole mancanze in fatto di ritardi, perchè così si impedisce che esse abbiano a ripetersi, la Commissione ha raccomandato che si torni al sistema di far accertare, a mezzo dell'ispettorato ferroviario, i ritardi con speciali verbali di denuncia e di provocare l'applicazione delle multe stabilite dal regolamento del 1873.

Vengo ora alle considerazioni che furono espresse dagli onorevoli Sanguinetti, Della Rocca, Placido ed altri colleghi circa i regolamenti che interessano il personale ferroviario.

Anzitutto devo avvertire che il regolamento, prescritto dall'articolo 103, relativo al personale è stato fatto ed è stato comunicato al Ministero. Nella relazione ho dato notizia anche delle risposte che il Ministero ha mandato ai quesiti che gli furono rivolti in argomento dalla Commissione. Il Ministero rispose che questo regolamento gli fu comunicato, che ne ha preso atto e che si riserva, caso per caso, quando sorgesse qualche lamento per parte di qualcuno del personale, di verificare se effettivamente ciascuna di quelle disposizioni corrisponda ai criteri, ai concetti, alle norme che furono stabilite nelle Convenzioni.

Sulla Cassa pensioni molte osservazioni importanti furono fatte. Non le esaminerò tutte; accennerò soltanto alle principali, e per vero non tutte si potrebbero accettare almeno interamente.

L'onorevole Sanguinetti ha lamentato che si sia riservato alle Società la facoltà di collocare a riposo d'autorità gli impiegati. La disposizione, così come si legge nel regolamento, che la Società abbia facoltà di collocare in riposo d'autorità l'impiegato anche quando abbia appena 10 anni di servizio, pare anche a me piuttosto eccessiva. Gli impiegati dello Stato possono esser collocati a riposo d'autorità, ma dopo 25 anni di servizio.

Finali, ministro dei lavori pubblici. Sempre possono essere dispensati dal servizio sempre!

Vacchelli, relatore. Parlo della collocazione in riposo d'autorità, in relazione alla Cassa pensioni. Gli impiegati dello Stato possono essere collocati in riposo d'autorità, dopo 25 anni di servizio; invece, secondo il regolamento degli impiegati ferroviari, potrebbero esserlo dopo 10 anni soltanto.

Dieci anni è un tempo troppo breve. Però è impossibile non riconoscere la necessità che le Società ferroviarie possano anche esse, con le debite cautele, entro determinati confini e norme, collocare in riposo d'autorità i loro impiegati. Nessuna Amministrazione potrebbe procedere convenientemente senza una facoltà di questo genere. Per esempio che cosa ne fa l'Amministrazione

di un capo stazione vecchio, il quale, non fosse altro che per l'età, non possa più prestare un conveniente servizio? E si tratta di un servizio molto delicato e complesso, dove vi è necessità di sicurezza pubblica, dove bisogna che si mantenga una disciplina quasi militare, altrimenti sarebbero ben gravi i pericoli a cui si andrebbe incontro.

Io quindi consento che quell'articolo possa essere modificato, purchè la facoltà di collocazione in riposo di autorità sia mantenuta.

E noti poi, onorevole Sanguinetti, Ella dice che le Società non hanno nessun danno da questa collocazione a riposo, perchè le pensioni non le pagano loro, ma la Cassa pensioni, che è una Cassa distinta.

Questo è vero. Ma se è vero che non ne hanno nessun danno, è pure vero che hanno tutto l'interesse a mantenere in servizio il personale esperto. Le Società avranno sempre più interesse a tenersi un impiegato già valente, e che possa prestare un discreto servizio, che non a sostituirlo con un impiegato nuovo. Quindi non mi pare si abbia ragione di temere che le Società abbiano ad abusare di questa facoltà.

L'onorevole Sanguinetti ha lamentato che in caso di destituzione si perda il diritto a pensione. Anche qui le sue osservazioni sono meritevoli di un serio esame, in quanto questa disposizione non è circondata, come accade per gli impiegati dello Stato, di opportune cautele. In questo senso io non ho difficoltà di ammettere che sia bene che l'articolo sia modificato. Ma debbo anche riconoscere che si tratta di pensioni, le quali sono fornite, non soltanto dalle ritenute degli impiegati, ma con somme che sono state accumulate a questo scopo dallo Stato, e dalle Società, e ripugna consentire che queste somme, accumulate dallo Stato e dalle Società, con un sentimento paterno per dare la pensione a chi se n'è reso meritevole, abbiano ad essere destinate a chi se ne è reso indegno e si dovrà quindi studiare qualche ragionevole temperamento.

Lamentava inoltre l'onorevole Sanguinetti che, quando si vuole cumulare il servizio ferroviario col servizio militare, si obblighino quelli che vogliono ottenere questo cumulo di servizio, per assicurarsi una più larga ed una più pronta pensione, a considerevoli ritenute.

Ma, onorevole Sanguinetti, quando si tratta delle Casse dello Stato, le quali si credono inesaureibili, facilmente si ammette che si possano cumulare insieme questi diversi servizi, ed ottenere quindi la maggior pensione possibile; ma

in confronto di Casse speciali private, bisogna puro che ciascuno conferisca egualmente, altrimenti qualcuno verrebbe ad ottenere da queste Casse benefici maggiori di quelli che ottiene altri in relazione ai sacrifici fatti per appartenere all'associazione.

L'onorevole Sanguinetti ha parlato della composizione del Consiglio d'amministrazione, ed ha lamentato che si sia spostata alquanto la sua composizione, di modo che i partecipanti vi sono rappresentati in troppo scarso numero.

Veramente questa è un'amministrazione d'indole mista, ed appunto perchè i mezzi di cui dispone, sono forniti, anche in parte, dallo Stato, dalle Società, i partecipanti non possono pretendere di avere una parte principale in questa amministrazione, e devono accontentarsi di una ingerenza di sorveglianza e di controllo.

Anche delle Casse di soccorso ha parlato l'onorevole Sanguinetti, ed ha fatte diverse osservazioni, dettate da sentimenti di umanità che lo onorano, ma bisogna per queste Casse di soccorso ricordare che occorre sempre proporzionare i sussidi ai contributi, perchè se noi allarghiamo i sussidi senza accrescere i contributi, la Cassa non potrà successivamente funzionare.

A me poi veramente sembra che questi istituti delle Casse pensioni e delle Casse di mutuo soccorso abbiano avuto ora un'attuazione preliminare, e quasi di esperimento; cosicchè si dovranno in seguito introdurre le riforme suggerite dall'esperienza e soprattutto dai bilanci tecnici, che fra qualche anno si potranno fare con maggiore sicurezza di quello che si è potuto fare sin qui. Rimane poi sempre la grossa questione della costituzione delle Casse in corpi morali.

Bisogna costituire le Casse in corpi morali distinti dalle Società, perchè occorre assicurare ad esse una vita amministrativa in modo che abbiano da poter sussistere indipendentemente dalle Società, anche dopo che le Società avranno finito il contratto di 20 anni, perchè le Società possono cessare ma le ferrovie e gli impiegati continueranno sempre.

E tutta questa questione della costituzione in corpi morali a dir vero mi pare una cosa di là da venire. Esisteva in corpo morale la Cassa di soccorso dell'Alta Italia, ma questa costituzione era stata approvata con decreto reale dal Ministero di agricoltura e commercio; e qui veda la Camera che appunto non è questione di competenza del Ministero dei lavori pubblici ma di quello di agricoltura e commercio.

Come fu competente allora per approvare la

costituzione della Cassa, così lo sarà in seguito per quelle modificazioni definitive che si vorranno apportare nei relativi statuti. Bisogna che consideriamo bene che qui non si tratta di un vero e proprio interesse dello Stato.

Le Casse pensioni, le Casse di mutuo soccorso sono enti privati che interessano quelli che vi sono assicurati, ma nelle quali lo Stato non ha diretta ingerenza. È naturale che il Ministero dei lavori pubblici debba avere sollecitudine per il buon andamento di queste Casse, perchè si tratta di un personale numeroso, il quale presta la sua opera nell'esercizio delle ferrovie di proprietà dello Stato, ma ad ogni modo non dobbiamo dimenticare nelle nostre discussioni che queste Casse sono private e che in esse lo Stato non può prendere un'ingerenza eccessiva.

Presidente L'onorevole ministro ha facoltà di parlare.

Finali, ministro dei lavori pubblici. Io non dimenticherò la raccomandazione fatta ieri dall'onorevolissimo presidente, cioè di non prolungare la discussione; e credo che la Camera mi condonerà più facilmente una risposta incompleta, che una risposta troppo lunga.

Per importanza e per ordine cronologico vengono prima le osservazioni dell'onorevole Fili-Astolfone, il quale ha parlato del nuovo orario fra Roma ed il Mezzogiorno d'Italia e la Sicilia.

M'intratterrò sopra questo argomento, perchè è fra i pochi dei quali l'onorevole relatore non si è occupato; senza però entrare in troppi particolari.

Se l'onorevole Fili-Astolfone ne avesse vaghezza, potrebbe trovare nei resoconti del Senato un'interpellanza rivolta dal senatore Majorana, a proposito della quale entrò in minuti particolari, perchè in quel giorno il tempo li consentiva. Posso dirgli solo che dell'adunanza tenuta in ottobre di cui egli ha parlato, io non seppi nulla; che la circolare mandata ai deputati e senatori, colla quale si domandava il loro patrocinio per il nuovo orario, fu mandata quando io di questo nuovo orario non aveva alcuna notizia. Appena ciò seppi, fui sollecito di convocare una riunione in Roma dei rappresentanti di tutte le Società, (e per essere più sicuro di ciò che si faceva presiedetti io stesso quella riunione) per trovar modo di conciliare col nuovo orario gl'interessi non della Società Adriatica, ma gl'interessi di quella parte della popolazione italiana che per le linee adriatiche ha comunicazioni col Mezzogiorno.

Proposi che si cercasse di conciliare il nuovo

orario con le esigenze delle comunicazioni con molte Provincie, mediante l'avvantaggiamento e spostamento di un'ora.

Lazzaro. Chiedo di parlare.

Finali, ministro dei lavori pubblici. E la mia proposta moveva da questo; che mentre la Società Adriatica, soddisfacendo ad esigenze del Governo, non senza qualche suo sacrificio, aveva istituito un nuovo treno celere internazionale; per la modificazione d'orario, sarebbe avvenuto che, il treno della mattina, non avrebbe trovato più un treno continuativo, perchè il treno delle 7.20 dianzi continuativo si sarebbe fermato a Napoli; e l'altro arrivando dopo mezzogiorno, non avrebbe più trovato il nuovo treno continuativo, in quanto che sarebbe partito prima di mezzogiorno.

In quella riunione il direttore delle Sicule (e gliene fui grato) mi offerse di abbreviare il percorso in Sicilia di mezz'ora; occorreva risparmiare un'altra mezz'ora, ond'io, proprio con l'idea accennata dall'onorevole De Zerbi, dissi: ma abbiamo speso parecchi milioni per il raddoppiamento del binario della Roma-Napoli, e non si potrà ottenere una mezz'ora di maggior velocità, sopra questa linea? E si rimase d'accordo che si sarebbe studiato l'orario su questa base, e si sarebbe tenuta una seconda conferenza.

Si tenne la conferenza; non fu presentato niente affatto il progetto, secondo i preliminari concordati; fu proposto l'abbozzo d'un altro, che alterava tutte le coincidenze; e, in seguito a considerazioni di vario genere fu convenuto, doversi fare nuovi studi per questo orario, a fine di combinarlo con tutte le coincidenze del Centro e del Mezzogiorno d'Italia: ed io chiesi che mi fosse presentato in tempo, per poterlo esaminare, e quindi in una nuova conferenza concordare, possibilmente prima del primo giugno o del primo luglio. Non ho ancora veduto nulla!

Questo è lo stato delle cose. Anzi, posso dire che questo famoso orario, del quale si era invocato il patrocinio in una maniera insolita, non mi è stato ancora ufficialmente comunicato.

Degli orari e del servizio cumulativo ha parlato l'onorevole Vacchelli in modo, che io non devo aggiungere che pochissime parole.

Rarissimi reclami di Società esercenti sono pervenuti al Governo intorno ai servizi cumulativi. Sopra un reclamo, che ebbe una volta, il Ministero fu sollecito di mandare a Milano un suo ispettore per veder modo di combinare il servizio cumulativo secondo i desiderii espressi da una Società privata. Alla conferenza intervennero

tutti gl'interessati, meno i rappresentanti della Società che reclamava.

Altri contrasti sorti altrove, soprattutto fra la Adriatica e la Società esercente le reti Venete, si sono appianati, ed ora tutto va in regola.

Ma l'articolo 25 del capitolato citato anche dall'onorevole Solimbergo non accorda alcun potere al Governo; quell'articolo dice che le Società debbono cercare di mettersi d'accordo fra loro; e quando non vi riescano si deve ricorrere ad un giudizio arbitrale, che può essere provocato anche dal Governo. Dunque, se il Governo deve ricorrere ad un giudizio arbitrale, è evidente che esso non ha diritto di risolvere tali questioni.

Il diritto che gli conferisce l'articolo 25, di risolvere le questioni, non riguarda punto il servizio cumulativo, ma solo l'uso delle stazioni e dei tratti di linea comuni.

In quanto alla domanda relativa al servizio della Castellammare Adriatico-Sulmona-Roma, intorno a cui ha discorso con molta competenza l'onorevole Vacchelli, io dichiaro che sono stato fedele alla promessa fatta l'anno passato, ma mi sono trovato di fronte a difficoltà grandissime.

Il rendere continuativo anche il terzo treno, invece di farlo sostare e farlo poi muovere da Avezzano ci avrebbe obbligato a rendere notturne molte fermate diurne; mentre è risaputo che i treni notturni non giovano al servizio degli interessi locali. Essi servono soltanto per i viaggi diretti ed a grande velocità. Io credo che una soluzione buona e capace di appagare tutti i desideri e gli interessi sulla linea Roma Sulmona-Castellammare non si potrà trovare, che quando il prodotto di quella linea sia arrivato al segno, da permettere la istituzione di una quarta coppia di treni.

Costantini. Chiedo di parlare.

Finali, ministro dei lavori pubblici. Per ora, se si confronta l'orario dal primo di giugno col precedente si vedrà che qualche miglioramento, piccolo, se vuoi, ma positivo, si è ottenuto per quella linea.

L'onorevole Chiapusso richiamò la mia attenzione sul tratto della ferrovia del Ceniso che è fra Chiomonte e Salbertrand, e notò i non infrequenti guasti che avvengono nelle gallerie Gran Comba e Combetta. È una questione antica. L'onorevole Chiapusso ha citata l'autorità dell'ingegnere Baretti, il quale nel 1882 opinò che quel tratto di ferrovia non fosse in condizioni geologiche tali da promettere una grande consistenza. Ma l'opinione del Baretti, fu confutata da una

Commissione composta di due ingegneri del Genio civile e di un ingegnere delle miniere, i quali constatarono invece che quel tratto di ferrovia è in buona sede; e che, mediante opportuni rinforzi, avrebbe potuto resistere a qualunque prova dell'esercizio. E difatti i lavori furono eseguiti; e fino a quest'anno non si è verificato alcun notevole franamento o guasto in quelle gallerie. (*Interruzione dell'onorevole Chiapusso*).

Uno dei guasti verificatisi in quest'anno fu così piccolo che fu riparato in quattro ore. Era superficiale; e la galleria non era punto danneggiata od intaccata.

Ciò nonostante, ho ordinato una nuova visita sul luogo, di cui attendo la relazione, per vedere quali opere siano ancora a farsi; poichè prima di risolversi ad abbandonare un tratto di linea in quelle località per pigliare un'altra direzione, bisogna pensarvi assai; e non risolvere in questo senso, se non quando ogni speranza di provvedere alla sicurezza della linea fosse stata perduta.

Quanto alle Casse pensioni e alle Casse di mutuo soccorso nulla dirò; e così eviterò di disputare col mio amico l'onorevole Sanguinetti.

Debbo bensì alcune risposte, poichè le ha omesse l'onorevole Vacchelli, ad alcune particolari osservazioni degli onorevoli Placido, Della Rocca, a cui si univa anche l'onorevole Napodano, relativamente a quegli antichi impiegati i quali non sono riusciti a far riconoscere, e liquidare dalla Corte dei conti il loro diritto a pensione.

A quello che ieri l'onorevole Placido disse, debbo aggiungere che io, nel desiderio di far rilasciare ad essi l'attestato che li abilita a far valere i loro diritti avanti alla Corte dei conti, ho indicato perfino quali documenti debbano presentare; e io mi auguro che li presentino, poichè desidero vivamente che questi disgraziati possano essere messi in grado di far valere, come gli altri, i loro diritti avanti alla Corte dei conti.

L'onorevole Placido ha accennato ad un altro argomento: vale a dire che gli operai della Mediterranea hanno un orario diverso da quello degli operai dell'Adriatica; ed è vero.

Ma, io gli domando: come fa il ministro ad imporre ad una Società di dare ai suoi operai un orario invece di un altro? Come può imporre alla Società di farli riposare a metà del giorno mezz'ora, un'ora, un'ora e mezzo? Le istanze che mi presentarono quegli operai accompagnati dall'onorevole Placido, io non mancai di rimetterle alla Società dell'Adriatica, e non mancai di esporre le considerazioni che mi pareva

consigliassero l'Adriatica a seguire lo stesso sistema della Mediterranea.

Ma, non era cosa che io potessi imporre; io doveva solamente cercare di persuadere; e a ciò non sempre si riesce anche con buone ragioni. Infatti, non ho ancora persuasa la Società Adriatica: ma, non dispero di poterla indurre in altro avviso. Solamente dichiaro che ove essa non si persuada, io non posso imporre il mio concetto; perchè proprio non trovo in nessuno articolo delle Convenzioni la facoltà di regolare gli orari degli opifici.

L'onorevole della Rocca parlò anche della diversità di trattamento che esiste fra gli impiegati della rete Mediterranea destinati nel Sud o nel Nord d'Italia. Si parlò un'altra volta di questa protesa disparità, ed io non posso che ripetere oggi quello che dissi allora; vale a dire che è una cosa di fatto che sta soprattutto in relazione dell'anzianità di servizio dei vari impiegati, ma non è cosa di diritto; e che queste differenze si vanno attenuando di giorno in giorno, fino a che spariranno. Non v'è alcuna disposizione, e non vi può essere che gli impiegati, perchè sono in una tale posizione geografica rispetto a Roma, debbano avere maggiore o minore stipendio.

Comin. Rispetto a Milano.

Finali, ministro dei lavori pubblici. A Milano?

Comin. Sì, perchè quelli di Roma hanno un emolumento inferiore.

Finali, ministro dei lavori pubblici. Non è esatto.

Comin. Sì, è esatto. Chiedo di parlare.

Finali, ministro dei lavori pubblici. Non è esatto: perchè è verissimo che il capo-stazione di Milano e quello di Torino hanno maggiore stipendio di tutti i capi-stazione della rete Mediterranea; ma ciò dipende dal fatto che essi sono i più anziani di servizio.

Infatti, quello di Torino è in servizio fino dal 1855, mentre il capo-stazione di Roma vi è solo dal 1866, e quello di Napoli dal 1870. Ripeto quindi che la differenza di stipendio esiste in molti casi; ma essa dipende dalle circostanze personali di servizio in cui ognuno dei funzionari si trova, indipendentemente dalla località in che prestano servizio.

In quanto ai ruoli organici ed alle disposizioni disciplinari, ne ha parlato già l'onorevole relatore, ed io ripeto quello che già dissi altre volte: che, cioè, reputo di dovere intervenire in questi atti di amministrazione, soltanto quando credo offeso un diritto...

Della Rocca. Non è questa la questione. Chiedo di parlare.

Finali, ministro dei lavori pubblici... Non è poi esatto il dire che i ruoli non esistono. I ruoli vi sono; e non fu inutile la discussione avvenuta l'anno scorso, perchè appunto in seguito ad essa, feci completare i ruoli del personale, al fine di soddisfare meglio al disposto dell'articolo 103 dei capitoli ed al desiderio della Camera.

In quanto poi all'asserzione di non essersi fatto nulla dopo i rapporti della Commissione circa i ritardi e di quella circa i disastri ferroviarii, ho già detto non essere esatta; perchè si sono date di mano in mano tutte le disposizioni per migliorare il servizio; e debbo aggiungere che l'iniziativa del Governo, non è sempre occorsa, perchè le Società sono state, come è naturale, sollecite anch'esse di introdurre quei miglioramenti nel servizio ferroviario, dei quali si era riconosciuto il bisogno.

L'onorevole Solimbergo mi ha parlato della stazione di Udine. Egli non ha dubitato della mia parola e delle mie assicurazioni e lo ringrazio; e ora gli ripeto che sono stati confermati alla Società Adriatica gli ordini di eseguire i lavori della stazione d'Udine, secondo un piano limitato, ma che comprende anche la famosa tettoia.

Per la stazione di Padova accetto il rinvio al mio Ministero della relativa petizione, come è proposto dall'onorevole Commissione generale del bilancio. Non è però fuor di luogo ricordare, che se le cose sono in questa condizione, lo si deve un poco all'Amministrazione di Padova di dieci anni fa, la quale si oppose alla costruzione di un cavalcavia, e fece rimanere un passaggio a livello. Per modo che, malgrado che per soddisfare allora i voti dell'Amministrazione si facessero grandissimi impianti, più grandiosi che in altre stazioni non meno importanti, per il servizio delle merci, dalla parte che guarda Venezia, è rimasto l'incomodo di quel passaggio a livello sulla strada provinciale di Bassano.

E si fece allora una convenzione, oggetto poi d'azione giudiziaria, non riuscita a vantaggio di quella Amministrazione attrice.

Il passaggio a livello è di grande incomodo: perchè passando sulla linea giornalmente da una quarantina ad una sessantina di treni, ne consegue che spesso deve essere vietato il transito dei carri e dei pedoni.

Di questo argomento mi hanno parlato i deputati di Padova ed in specie l'onorevole Luzzatti, prima che di qui si allontanasse, con vivo interesse. E io dichiaro che accetto la petizione e che la studierò con ogni accuratezza. Dico frattanto che per la soluzione proposta, che è quella della co-

struzione di un cavalcavia, ho fatto le opportune comunicazioni all'Amministrazione di Padova, dalla quale attendo ancora risposta. E secondo la risposta, mi regolerò sul da fare, tenendo anche conto di ciò che si chiede nella petizione ora trasmessami.

Per la ferrovia Cumana e per il congiungimento con la stazione centrale di Napoli feci l'anno scorso una dichiarazione e la mantenni.

Difatti mi rivolsi alla Società Mediterranea, domandandole se voleva essa fare questo lavoro di raccordo. So che ha fatto appositi studi, ma non è venuta ad alcuna conclusione. E poichè pur bisogna concludere, l'ho invitata ultimamente a dichiarare quel che voglia fare; perchè, passato un congruo termine, senza che essa abbia deliberato, cercherò d'intendermi con quella Società che ha fatto già una proposta.

Per soddisfare a molti bisogni di miglioramento che hanno le nostre ferrovie bisognerebbe poter disporre di molto danaro.

Io dichiarai e mi parve avere assenziente la Camera, che io non seguirei la politica ferroviaria che è piaciuta a molti; vale a dire, di non trovare mai un limite alla spesa, seguendo un programma, che consiste nel determinare la spesa, senza alcuna considerazione ai mezzi per sostenerla, salvo poi a ricorrere al bilancio dello Stato, quando la Cassa per gli aumenti patrimoniali e i Fondi di riserva preordinati alle nuove opere, non siano sufficienti.

Io, meno casi straordinari i quali possono interessare alla sicurezza dei viaggiatori, intendo invece di rispettare quello che pareva canone fondamentale allorchè furono presentate le Convenzioni: vale a dire che si poneva un freno alle spese, e che si determinava in somme invariabili l'onere del bilancio dello Stato.

E la conseguenza di questo concetto è questa: fare le spese in relazione ai fondi disponibili i quali sono coordinati ai fini dell'esercizio.

Per esser fedele a questo programma, io debbo sostenere quotidiane lotte con Amministrazioni potentissime, le quali invocano anche l'interesse e l'utilità del commercio. Ed io spero che non sarà il Parlamento, il quale coi suoi voti mi sproni ad andar per altra via, la quale sarebbe rovinosa per le finanze dello Stato. *(Bene!)*

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Del Balzo.

Del Balzo. Io comincio col ringraziare l'egregio relatore, il quale ha fatto ragione a molte delle cose dette da me. Ma debbo rettificare una parte del suo discorso, quando ha parlato del mate-

riale mobile. Io non ho detto che il materiale mobile di scarto avesse dovuto di un colpo buttarsi al fuoco: ma ho detto che non era giusto avere accumulato sopra una linea tutto lo scarto, per mettere tutto il materiale buono sopra un'altra. L'onorevole ministro, poi, non avendo risposto in alcun modo a quanto io ebbi l'onore di esporre ieri alla Camera, debbo credere che egli si sia associato a quanto l'onorevole relatore disse: e che le mie ragioni lo abbiano talmente convinto, che egli le abbia accettate perfettamente ed interamente, poichè chi tace afferma. E sotto l'impressione di questa idea, non ho altro da aggiungere.

Presidente. L'onorevole Fili-Astolfone, ha facoltà di parlare.

Fili-Astolfone. Io non devo dire che poche parole. Dirò anzitutto all'onorevole relatore, il quale mi osservava che tutti i comodi non si possono avere per ogni diramazione ferroviaria, che a me pareva di avere ieri specificato abbastanza chiaro che m'interessava dell'orario sulla linea Napoli-Reggio, parlando di quel treno diretto che dissi, e ripeto, meritare invece il nome di treno-lumaca, sul quale è perfino una cosa inusitata e di lusso trovare una vettura che abbia la ritirata!

E passiamo all'onorevole ministro. Io veramente non sapeva, e devo credere alla sua affermazione, che non avesse avuto notizia della riunione che avvenne nell'ottobre in Messina fra i rappresentanti della Sicula e della Mediterranea, a proposito degli orari. Ciò forse sarà dipeso che quella riunione dovette essere soltanto preparativa per concretare le proposte da sottoporre poi all'esame del Ministero. Ma se io rimontai all'ottobre ultimo, fu per dimostrare come nè il Ministero, nè i deputati potevano ignorare le premure che si facevano affinchè l'orario fosse mutato: ed il direttore della Sicula non sollecitò, ma rispondendo alle premure per l'oggetto rivoltegli, accennò all'orario da noi caldeggiato.

Ora l'onorevole ministro ha parlato di una riunione, sotto la sua presidenza, delle varie Società, per questo benedetto orario. Ed egli mi perdonerà se io gli significhino una mia impressione; vale a dire, che in quella riunione, le proposte dell'Adriatica hanno avuto la prevalenza a causa di quel benedetto treno internazionale per il quale l'onorevole ministro ha confessato che fu necessario l'intervento del Governo, perchè, in grazia dell'istituzione di questo treno, quella Società ha creduto quasi quasi d'aver diritto di sacrificare gl'interessi degli altri.

Finali, ministro dei lavori pubblici. No!

Fili Astolfone. Questa è stata la mia impressione.

Ora fra i vantaggi di un servizio ferroviario, non bisogna fermarsi, pare a me, soltanto a quelli unicamente d'indole internazionale, ma bisogna guardare quale sia il vantaggio della maggior parte di coloro che pagano, cioè dei contribuenti, e di coloro che nell'Italia usano della ferrovia.

C'è d'altronde un'altra circostanza. L'onorevole ministro ha parlato di treni continuativi da Roma a Napoli. Ora io gli faccio osservare soltanto che per Napoli noi non abbiamo che un solo treno che coincida col piroscafo in partenza alle sei per la Sicilia, ed è il treno delle 7 e 50; cogli altri treni ciò non è possibile.

Veda quindi quanto a noi debba importare che quest'orario sia combinato in modo che, se non si giunge in tempo a prendere il treno delle 7. 50, oppure se non si può partire per mare, ci sia una partenza giornaliera per altra parte.

E comprenderà l'onorevole ministro che a tutto ciò avrebbe potuto provvedere l'Adriatica, con l'anticipare il treno che parte alle 9.50 da Milano, e coordinarlo col treno che partirebbe da Roma alle 11.57. In tal modo sarebbero anche soddisfatti gl'interessi della Sicilia; mentre, con l'orario adottato col primo del mese dall'Adriatica, ne verrebbe a noi della Sicilia un grande svantaggio, perocchè ci farebbe arrivare a Palermo e nelle diramazioni dopo la mezzanotte, ciò che è assolutamente intollerabile.

Di Sant'Onofrio. C'è un treno solo!

Fili Astolfone. Dunque l'onorevole ministro guardi da questo lato la cosa, ed io sono sicuro che col suo buon volere, con le sue premure, con l'interesse che mette pel buon andamento della cosa pubblica, potrà, o co' buoni modi o con la forza della legge, indurre le Società ad uniformarsi a quello che è richiesto dagli interessi del paese.

Ed ora un'ultima osservazione. Non mi sembra (ed adopero la parola dubitativa per rispetto alla parola dell'onorevole ministro) esatto che a lui, per le disposizioni della legge sulle convenzioni, manchino i poteri per obbligare le Società pei servizi cumulativi ad orarii che meglio rispondano agl'interessi generali dei viaggiatori e del traffico di ciascuna rete.

La legge è chiara, e gli eccitamenti all'uopo a lui diretti dalla Commissione generale del bilancio, mi dispensano dal ricordargli la più rigorosa osservanza.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Lazzaro.

Lazzaro. Quando si discuteva il bilancio delle poste e dei telegrafi, io feci presenti all'onorevole ministro Lacava alcune lagnanze della cittadinanza di Napoli e delle Province meridionali: e l'onorevole Lacava osservò essere una questione da trattarsi in occasione del bilancio dei lavori pubblici, perchè si riferiva agli orari. Ed ecco perchè sono oggi costretto a parlare, benchè non ne abbia molto desiderio.

Dirò dunque all'onorevole ministro dei lavori pubblici che il servizio postale di Roma-Napoli-Reggio-Calabria-Sicilia si fa con un grandissimo ritardo, a causa degli orari ferroviari. La posta parte da Roma alle 11,55 della sera con un treno *omnibus*, il quale dovrebbe arrivare a Napoli alle 7,15 del mattino, ma arriva sempre alle 8, alle 8,10 ed anche alle 8,30. La distribuzione delle lettere si fa così molto tardi, dimodochè non è possibile che i cittadini facciano in tempo a far partire le risposte col diretto per Roma e per l'Alta Italia; quindi la posta da Roma a Napoli e da Napoli a Roma-Firenze-Milano, impiega più tempo che da Napoli a Pietroburgo. Il ministro delle poste, ripeto, disse di non poter rimediare a questo sconcio che dipendeva assolutamente dagli orari. Io speravo perciò di vederli modificati. Ma ho veduto il nuovo orario, e ho udite le dichiarazioni che l'onorevole ministro ha fatto alla Camera.

Il nuovo orario non può in tutto accontentarmi, e le dichiarazioni del ministro mi hanno prodotto penosissima impressione: non per la buona volontà che egli ha manifestato e manifesta sempre, poichè riconosco che, in fatto di buona volontà, l'onorevole ministro Finali è proprio la *rara avis*; ma le sue dichiarazioni mi han prodotto una penosa impressione, perchè sono state dichiarazioni di un'assoluta impotenza di fronte alle Società ferroviarie.

Oramai sono quattro o cinque volte che questa discussione viene avanti a noi, e non se n'è mai ricavato alcun costrutto. Noi abbiamo sempre sperato nella forza e nell'autorità del Governo: ma alla prova si è visto che il Governo è assolutamente disarmato davanti all'onnipotenza di queste grandi Società che, disgraziatamente pel paese, sono state costituite in base delle famosissime Convenzioni da me combattute per quanto le mie forze me lo permettevano.

Ho veduto dunque l'orario nuovo. Per ciò che concerne le corrispondenze postali tra Roma o Napoli e Province del sud, è rimasto tal quale, e gli inconvenienti quindi son sempre gli stessi. E per-

chè non si è rimediato a ciò? Lo dirò tra breve quando verrò a parlare del personale.

Intanto, ripeto, le cose sono rimaste come erano prima: il ministro delle poste se n'è lavato le mani, dicendo che il cattivo servizio dipende dai cattivi orari: e quando si chiede al ministro dei lavori pubblici di modificarli, egli ci risponde che non può far nulla, quando le Società intendono di fare diversamente.

Noi quindi abbiamo una condizione di fatti curiosissima. Abbiamo tutti i poteri costituiti responsabili: il potere esecutivo responsabile di fronte al Parlamento, il potere legislativo di fronte al paese; e poi abbiamo un altro potere onnipotente come il sultano in Turchia, il potere delle Società ferroviarie in base delle famose convenzioni, e che non è in modo alcuno responsabile.

È possibile che duri questo stato di cose? A chi noi deputati, dobbiamo ricorrere quando avvengono scontri simili?

L'onorevole ministro dice che gli pervengono pochi reclami: io gli posso assicurare che a noi deputati ne vengono molti.

Noi non ci facciamo qui organi d'interessi di Tizio, di Caio, di Sempronio e non vogliamo che il bene del paese. E io di questo credo appunto di farmi interprete parlando nell'interesse del commercio, dell'industria, di questo movimento tra la Capitale e Napoli, grandissimo centro, e le altre città principali del Mezzogiorno.

L'onorevole ministro ha accennato ad una speranza: a quella cioè che, compiuto il doppio binario tra Roma e Napoli, si possano nuovamente modificare gli orari. Ora il doppio binario è quasi compiuto. Io l'ho percorso appunto questa mattina ed ho visto che è quasi compiuto.

Finali, ministro dei lavori pubblici. Alla fine del mese.

Lazzaro. Tra qualche giorno si mette in esercizio il tratto tra Cancello e Caianello; e poco dopo si metterà in esercizio tutto.

È un notevole passo che si è fatto; e profitto di questa occasione per dire che è uno dei lavori che fanno onore alla scienza dell'ingegneria italiana perchè è stato fatto benissimo, sollecitamente, senza che le comunicazioni tra Napoli e Roma abbiano sofferto. Insomma è una testimonianza che son lieto di dare davanti alla Camera, perchè è un lavoro che fa onore al nostro paese.

Ora, onorevole ministro, le raccomando molto, quando il doppio binario sia messo tutto in esercizio, di fare in modo che si stabilisca un orario

il quale permetta che la posta arrivi a Napoli la mattina presto, alle sei, mentre che ora arriva invece molto più tardi per la ragione semplicissima che il treno omnibus, dovendo fare il servizio di tutte le piccole stazioni, non può a meno di ritardare. E io voglio sperare che l'onorevole ministro non vorrà mancare di pensare un poco a un centro importantissimo quale è Napoli con tutte le Province vicine.

In altra occasione io raccomandai alla Camera l'istituzione di un treno-lampo da Roma a Napoli, e dissi: ma che forse l'Italia finisce a Roma? C'è il treno lampo Milano-Firenze, il quale si ferma a Roma; ma perchè Napoli la tagliate fuori?

Mi si rispose che il treno-lampo si sarebbe stabilito per lo meno fino a Napoli; ma l'orario è in vigore dal primo di giugno, ed il treno-lampo non c'è (*Interruzioni*).

Non c'è, onorevole ministro; il treno lampo si ferma a Roma; per modo che ho motivo di ripetere la mia domanda, e chiedere se l'Italia finisce a Roma. Se il treno lampo è un danno, si tolga; se è un beneficio, si applichi per tutto le Province del Regno.

Io raccomando perciò ancora una volta all'onorevole ministro di curare che questo treno da Roma prosegua per Napoli, e così potranno essere contenti anche i miei colleghi della Sicilia; poichè facendo proseguire questo treno lampo fino a Napoli, si potrà stabilire una coincidenza in modo conforme alle esigenze del commercio e dei viaggiatori di quella nobilissima isola, la quale è abbastanza trascurata perchè gli orari sono malamente combinati.

Finora ho parlato degli orari. Ora vengo al personale.

L'anno scorso ebbi l'onore di rivelare al ministro ed alla Camera un fatto che produsse una certa impressione: e cioè la disparità di trattamento tra gl'impiegati ferroviari della rete Nord e quelli della rete Sud.

Già, a me fece una penosa impressione quando si stabilì la rete Nord e la rete Sud; non dirò che questa divisione avesse un carattere politico, ma mi parve così strana, che veramente a me non fece una buona impressione. In ogni modo la divisione c'è, e la rete Sud comincia a Roma e finisce a Reggio di Calabria.

E noti, onorevole ministro, che non è solamente una questione di fatto, ma di concetto. Quei signori di Milano trattano il personale della rete Sud, come un personale che non è degno della stessa considerazione di quello che ha la fortuna

di essere occupato nella rete Nord. Questa è la verità: e io prego l'onorevole ministro di non obbligarmi ad entrare in particolari, perchè farebbero male al cuore mio ed al cuore di quanti mi ascoltano.

Gli stipendi nella rete Nord e nella rete Sud sono diversi. Io ho dato alla Camera i documenti; ho esposto i diversi uffici, cominciando dal capo stazione e terminando ai deviatori; ho fatto notare gli stipendi che si danno agli impiegati sulla rete Nord e a quelli sulla rete Sud. E le differenze sono serie, anche a non tener conto della indennità d'alloggio.

Ma c'è qualche cosa di più. Quando l'impiegato ferroviario della rete Sud è trasferito alla rete Nord, forse che riceve lo stesso stipendio dello stesso impiegato che stava alla rete Nord? No: continua ad avere lo stipendio che aveva sulla rete Sud. (*Interruzioni a destra*). Un momento! Viceversa, l'impiegato della rete Nord, trasferito nella rete Sud, continua ad avere lo stipendio che aveva nella rete Nord.

Finali, ministro dei lavori pubblici. È naturale!

Lazzaro. È naturale questo! Le dirò poi le conseguenze di questo naturalismo! (*ilarità*). È che il medesimo ufficio, pagato in un modo in una sede, è pagato in un altro modo, in una altra sede.

Finali, ministro dei lavori pubblici. Scusi se La interrompo. Secondo quel che Ella dice, lo stipendio è personale all'impiegato; di modo che se dal Nord passa al Sud, è naturale che ci vada col suo stipendio.

Presidente. Ma non risolviamo questa questione!

Lazzaro. È questo, onorevole ministro, che io non approvo. (*Si ride a destra*) Voi ridete? Capisco! Io ho deplorato appunto questo fatto: che vi siano stipendi personali, perchè questa non è giustizia, ma ingiustizia. Ci sono capi-stazioni di prima, di seconda, di terza classe, che hanno anzianità pari o superiore ad altri che sono a Torino o a Milano e che hanno uno stipendio minore, pur servendo la stessa Società. Ecco quel che io disapprovo. Questi stipendi personali non ci dovrebbero essere: perchè si tratta d'impiegati della medesima Società, che prestano il medesimo servizio. Ora, perchè questa diversità di trattamento?

Presidente. Ma io le domando onorevole Lazzaro, se tutte queste cose trovano la loro sede nella discussione del bilancio!

Lazzaro. Mi dica Lei, dunque, quando se ne deve parlare! Allorchè si discute il bilancio delle

poste ci si rimanda a quello dei lavori pubblici... Quando ne parliamo al bilancio dei lavori pubblici, si dice che non è la sede, dunque quando?

Presidente. Faccia un'interpellanza!

Lazzaro. Io non farò interpellanze finchè dura il sistema dei sabati! (*Si ride*)

Presidente. In tal caso Ella tenga anche presente la necessità che la discussione dei bilanci deve procedere sollecitamente.

Lazzaro. Del resto capisco che qualunque reclamo è inutile quando il rappresentante del Governo dichiara di non aver mezzi per richiamare le Società all'esecuzione del contratto.

Ma io vorrei che, anche ammessa questa attuale impotenza, il Governo venisse davanti al Parlamento per domandare i necessari poteri, per poter rimediare a tutti questi scontri; e sono sicuro che il Parlamento a voti unanimi gli presterebbe il suo concorso. E dinanzi al Parlamento, con una legge di questo genere si dovrà pure venire, perchè oramai è nella coscienza di tutti che bisogna dare una legittima soddisfazione ad una classe derelitta, trattata in quel modo che tutti sappiamo. E ciò anche nell'interesse del servizio ferroviario che interessa non questa o quella classe di cittadini, ma tutta intera la nazione.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Sciarra.

Sciarra. Sono lieto che l'onorevole parola dell'onorevole Vacchelli abbia confermato le mie raccomandazioni all'onorevole ministro per la modificazione degli orari sulla linea Roma-Sulmona. E mi auguro che, dopo le raccomandazioni del relatore della Commissione fatte a nome della Giunta generale del bilancio, l'onorevole ministro si persuaderà ch'egli qualcosa può fare in materia di orari, più di quanto sembri credere egli stesso.

L'onorevole ministro infatti, in forza della legge delle Convenzioni, che io non ho il rimorso di avere votato, ha la facoltà di potere in alcuni casi imporre un dato orario.

L'onorevole Vacchelli ha poi soggiunto che l'interesse delle Società è uguale a quello dello Stato. Mi permetta l'onorevole Vacchelli di non essere della sua opinione. L'interesse delle Società può essere anche quello di non attirare il traffico sopra alcune linee a profitto di altre di più lunga percorrenza; e precisamente questo è il caso della Roma-Sulmona. Ad ogni modo io confido che l'onorevole ministro vorrà occuparsi con tutto impegno anche di questa questione degli orari da modificarsi.

L'onorevole Lazzaro ha parlato poc' anzi delle

comunicazioni postali e della importanza che hanno talune linee, come appunto la Roma-Sulmona, di fronte ai servizi postali. Veramente sommo è l'interesse della Roma-Sulmona nei servizi postali; giacchè, se vi fosse il treno celere notturno, tutte le corrispondenze della costa Adriatica avvantaggerebbero di ben cinque ore sul percorso attuale per giungere alla loro destinazione. E qui mi permetta la Camera che io aggiunga una parola all'indirizzo dell'onorevole Costantini il quale, dopo di me, si è occupato dell'istesso argomento.

Io sono lieto che l'onorevole Costantini ed altri colleghi abbiano insistito presso l'onorevole ministro: ma io non mi posso augurare che il principale rimedio proposto dallo stesso onorevole Costantini sia scelto dall'onorevole ministro: vale a dire il prolungamento di un certo treno che ora è interrotto. Sarebbe anzi deplorabile che l'onorevole ministro, per contentare alcuni che di questo argomento hanno parlato, facesse dispiacere ad altri, creando altri guai e non modificando sostanzialmente lo stato delle cose. Io piuttosto mi unisco di gran cuore alle osservazioni e raccomandazioni del relatore Vacchelli perchè ci sia almeno un treno celere; e quando anche non si potesse aggiungere un altro convoglio, vorrei che fosse almeno trasformato in treno celere uno dei treni ora esistenti; e ciò per il migliore andamento del servizio in quelle contrade. (*Bene!*)

Il deputato Pelloux presenta una relazione.

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

Pelloux. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione per lo stato di previsione della spesa del Ministero della guerra per l'esercizio finanziario 1890-91.

Presidente. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

Seguita la discussione del bilancio dei lavori pubblici.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Costantini.

Costantini. Mi permetta la Camera di dare una breve e franca risposta al ministro dei lavori pubblici.

Se io non conoscessi l'integrità assoluta dell'onorevole Finali, io sarei indotto a credere che egli in questa Camera viene a tenere il sacco alle Società ferroviarie (*Oh! oh! — Rumori*).

Presidente. Onorevole Costantini, la invito a tenere un linguaggio parlamentare: Ella non può prestare all'onorevole ministro intenzioni che non ha.

Costantini. Mi perdoni: ho reso omaggio alla sua integrità; io manifesto schiettamente le mie impressioni.

Presidente. Può manifestare le sue impressioni, ma non può mutarle in accuse.

Costantini. Bisogna dire francamente la verità!

Qui non si tratta di interessi locali, qui non si tratta di treni notturni o treni diurni; si tratta dell'interesse della Società esercente, che svia pensatamente, meditatamente il traffico dalla Roma-Sulmona per richiamarlo sopra altre linee più lunghe e più dispendiose.

Questa è la verità, onorevole ministro: e se Lei non l'ha compresa me ne duole (*Rumori*) per Lei, ma la verità è questa ed io ne sto garante.

Del resto ho dichiarato ieri che questa questione che da ben due anni si va agitando, io l'avrei portata dinanzi al giudizio della Camera, invitandola ad entrare giudice del campo tra me e l'onorevole Finali, come già altra volta dichiarai all'onorevole Saracco.

Non insisterò dunque oggi più che tanto; aspetto un momento migliore per provocare un voto solenne dalla Camera.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Della Rocca.

Della Rocca. Dirò poche parole in risposta al compitissimo signor ministro, ed anche all'onorevole relatore. Sono dolente di non potermi dichiarare soddisfatto delle dichiarazioni, e delle ragioni addotte, e ne dirò brevemente il motivo.

Ieri, richiamai l'attenzione della Camera circa la grave questione della approvazione delle norme di servizio per l'andamento dell'esercizio ferroviario; ricordai avere l'onorevole Finali giustamente espresso il convincimento che queste norme dovessero essere approvate dal Governo; e gli chiesi perciò che cosa fosse avvenuto a proposito dell'approvazione di codeste norme di servizio. L'onorevole Finali mi ha risposto con un eloquente silenzio. Eppure egli nella seduta del 15 febbraio 1890 dichiarava alla Camera che le norme di servizio erano state comunicate al Governo il quale nulla aveva opposto alla loro esecuzione. Ora, contro queste famose norme di servizio, furono sollevate giuste e non irrilevanti obiezioni, intorno alle quali era quindi necessario che il Governo avesse preso qualche determinazione. Il Governo ci disse il 15 febbraio 1890

che aveva ricevuto comunicazione di queste norme di servizio; ma l'Amministrazione nulla aveva opposto in contrario. Però il non opporre in contrario non significa approvare. Il silenzio non equivale sempre all'assentimento. È vero che si dice che chi tace assente; ma quando si tratta dell'autorità del Governo, e della necessità di esprimere chiaramente il proprio divisamento, il silenzio significa nulla.

Quindi io pregavo il ministro di volermi dire quali erano i suoi intendimenti riguardo alle norme di servizio, e quando il Governo avrebbe manifestato, sull'oggetto, la sua volontà, il suo criterio ed il suo proponimento.

Su di ciò l'onorevole Finali non ha parlato punto; eppure l'approvazione delle norme di servizio è una necessità assoluta perchè l'esercizio ferroviario non lasci molto a desiderare.

In quanto poi al ruolo organico anche su ciò ho richiamato l'attenzione del ministro e della Camera, ed intendevo sapere se quel tale organico contemplato dall'articolo 103 delle Convenzioni era stato comunicato al Governo e che cosa intendeva di fare in proposito il Governo. Anche su ciò, *nullum verbum*.

Si dice: che quell'organico sia stato comunicato al Governo, si dice, ma non vi è nessuna prova di questa comunicazione. La Camera non ne ha saputo mai niente; eppure tante volte essa si è interessata giustamente della sorte del numeroso personale ferroviario; ed avrebbe dovuto l'onorevole ministro dire almeno sopra quali basi, in quali termini sia formulato e concepito l'organico, e se aveva ottenuta l'approvazione del Governo. Ora di tutto ciò il ministro nulla ha detto; eppure nella seduta del 15 febbraio 1890 l'onorevole ministro diceva che "la Commissione da lui nominata per indagare le cause degli accidenti ferroviari, fra le cagioni degli accidenti avvenuti, nota appunto l'insufficienza del personale", insufficienza, aggiungeva l'onorevole ministro, non assoluta, ma relativa, cioè la non buona, la non adeguata distribuzione del personale stesso fra le stazioni e per i diversi rami di servizio. Io dico che è convincimento del pubblico, che il personale sia assolutamente insufficiente al servizio ferroviario, che sia malamente retribuito e che vi sia un sopraccarico di lavoro da rendere questo personale talmente stanco e stremato che se non avvengono disgrazie ogni giorno è veramente un grande prodigio. Il ministro riconosceva in parte questo vizio dell'organismo ed anzi nella stessa tornata del 15 febbraio diceva:

"Un altro fatto, che può dar luogo a quegli

accidenti che portano danni diversi nell'esercizio ferroviario, è quello di affidare, per esperimento, ad alcuni funzionari, incarichi superiori a quelli del loro grado; ed anche su di ciò è stata richiamata l'attenzione delle Società, come pure è stata richiamata l'attenzione delle Società sull'inconveniente, che deriva dal dare troppo spesso le funzioni di macchinista a dei semplici fuochisti, invitandole a provvedere secondo le esigenze d'un buono e regolare servizio. "

Ora se l'onorevole ministro riconosceva i difetti dell'organismo del personale ferroviario, so diceva di aver richiamate le Società all'osservanza del loro obbligo, e se le Società hanno mantenute le cose nello stesso stato, in cui si trovavano, se, nella pubblica opinione, è radicato il convincimento che il personale ferroviario sia del tutto insufficiente al servizio e malamente retribuito e che bisogna provvedere, e ciò secondo gli interessi e secondo le esigenze dei pubblici servizi, il rimanere le cose nel loro *statu quo*, il non dare su ciò una risposta rassicurante, che anzi, la negazione del Governo ad adottare un provvedimento in proposito, sono cose che debbono preoccupare giustamente la Camera ed anche il paese.

Il ministro, nella stessa tornata del 15 febbraio 1890, diceva:

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

E poi in un altro punto:

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

Ora quali sono i termini di questa relazione?

Quali sono i provvedimenti adottati dal Governo?

Noi li ignoriamo; anzi oggi l'ignoranza è maggiore dopo il discorso dell'onorevole ministro dei lavori pubblici, il quale su questo punto non ha dato nessun chiarimento adeguato, a me ed alla Camera, come avevamo diritto di aspettarci.

Io non mi dilungherò su questo tema perchè oramai il tempo ci incalza e già troppo s'è discusso senza ottenere alcun risultato. Ma giacchè mi trovo a parlare mi si permetta di rivolgere due domande al ministro ed avrò finito.

La prima è questa: perchè non sono stati ancora appaltati i lavori per la costruzione del doppio binario da Napoli a Cancello?

Poc'anzi abbiamo udito che il doppio binario è pressochè tutto costruito fra Napoli e Roma; ma il doppio binario manca proprio nel tratto più importante, che è quello che va alla testa di linea cioè nel tratto Napoli-Cancello.

Domando, quindi, alla cortesia dell'onorevole ministro di sapere la ragione di questa omissione. 2ª domanda: le stazioni principali d'Italia e forse anche le secondarie sono provvedute della illuminazione elettrica, solamente quella di Napoli n'è sprovvista; perchè questa omissione?

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Placido.

Placido Due sole parole di risposta all'onorevole ministro. L'una di ringraziamento pel suo buon volere, l'altra per manifestare la mia penosa impressione.

Non starò a ripetere nè le cose dette ieri, nè quelle osservate oggi sul modo come funziona il servizio ferroviario in Italia nei rapporti dello esercizio, del materiale, del personale. Siamo perfettamente agli antipodi coi criteri manifestati dal banco del Governo.

Non posso però passarvi di un fatto abbastanza importante.

L'onorevole ministro diceva testè nel rispondere a certe mie osservazioni ch'egli non troverebbe nelle Convenzioni ferroviarie una sola parola legislativa, che potesse autorizzarlo a guardare la differenza dell'orario tra la Mediterranea e l'Adriatica in rapporto alla mezz'ora o alle due ore di riposo.

Non è della differenza delle ore, onorevole ministro, che io la interessava.

Si trattava della condotta ingiustificata tenuta dalla Società Adriatica rispetto al numeroso personale operaio, che lavora a Napoli sotto la sua dipendenza.

Era nell'interesse dell'umanità, nell'interesse dell'ordine pubblico che io fra gli altri portai anche questi lagni di una non lieve parte di operai depressa e sacrificata per semplice capriccio burocratico.

Già ieri lo dissi. Non è possibile intendersi coll'onorevole ministro neanche sulla interpretazione della legge per le Convenzioni ferroviarie. Ella crede, onorevole ministro, che in materia di esercizio privato il Governo per tutto ciò che riguarda l'ordine, il servizio, la disciplina, abbia le mani legate: io non accetto questa teoria; il Governo può e deve sempre esercitare il suo con-

trollo, trattandosi di un servizio che in sè racchiude interesse altamente nazionale. Ma, pure assentendo a ciò che Ella sostiene, onorevole ministro, pare a me, che si debba trovare nella legge non una parola soltanto, ma un intero complesso di disposizioni, che l'autorizzino ad intervenire e chiamare all'ordine i concessionari recalcitranti.

Di che si tratta? Della mezz'ora, di due di divario? No: si tratta di maltrattare, di sacrificare gente che vuole lavorare, e non andare sciupando per due lunghissime ore, nei bagordi, o negli eccessi d'ogni maniera il frutto delle sue fatiche. Si tratta di agevolare il ritorno di padri di famiglia al più presto alle loro case, fuori di Napoli; si tratta di non mettere alla disperazione migliaia di operai non d'altro colpevoli, che di aver reclamato, prima ai loro superiori, e poscia all'autorità del ministro. È affare leggero cotesto? Non dovrà impensierirsi alcuno nell'interesse dell'ordine pubblico, quando pure non vogliamo sentire la voce dell'umanità?

Le dirò una sola cosa: il prefetto di Napoli, onorevole Codronchi, non certo sospetto di parzialità per gli operai, nè poco deferente al principio di autorità, ha viste la necessità di rispettare i voti di quei disgraziati per l'insieme dei fatti, ed ha speso la sua parola e presso il direttore generale dell'Amministrazione adriatica, e presso lei, onorevole Finali, perchè si facesse buon viso alle istanze di tanti infelici. Era così giusta la domanda, era così urgente il provvedervi!

Onorevole ministro, come deputato ho disimpegnato il mio dovere portando qui le giuste lagnanze di quegli infelici. Ella crede di non poter imporre una ad Società quello che è sentimento di equità, quello che risponde ai bisogni di schiere di lavoratori. Ebbene io non debbo guardare l'avvenire. Lei, rappresentante del Governo, abbia la sua responsabilità. Vuole la legge, onorevole ministro? Essa impone l'obbligo d'intervenire. Basterebbe un solo ricordo. L'articolo 43 delle Convenzioni prescrive che, in omaggio all'ordine pubblico, abbia facoltà il Governo di dichiarare perfino rescisso il contratto delle Convenzioni. Se questo è possibile, ma potrà seriamente sostenersi, che non la rescissione de' contratti ma l'ordine del Governo alla Società Adriatica di non provocare disordini non possa essere emesso?

Dovrà credersi disarmato il Governo solo perchè un qualche sopraccio burocratico della rete Adriatica, per capriccio o per puntiglio non voglia ritirare i suoi ordini, e crede invece mi-

glier partito il mettere alla disperazione migliaia di operai e fomentare dei disordini? Dovrà tacere per questo il rappresentante del Governo? Potrà dire di avere le mani legate? Se questa è l'ultima parola del Governo, allora tutta la responsabilità dell'avvenire a chi spetta! Ho fatto il mio dovere!

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

Sanguinetti Adolfo. Pochissime parole di risposta. L'onorevole ministro dei lavori pubblici ha dichiarato che, per andare d'accordo con me, non aveva che a riportarsi alle dichiarazioni dell'onorevole relatore e farle sue. Ora, se le dichiarazioni del relatore non mi avessero soddisfatto e non concordassero con le conclusioni alle quali venni nella seduta di ieri, evidentemente quell'accordo completo fra l'onorevole ministro e me non potrebbe esistere, accordo del resto che io desidero al pari di lui.

Feci nella seduta di ieri gravissime osservazioni. Il mio amico Vacchelli, relatore della Commissione del bilancio, lo ammise, tentando però di attenuarlo. Dei punti da me svolti ne toccò tre.

Prima di tutto egli mi fece dire, certo involontariamente, ciò che non ho detto. Io non ho negato a nessuna amministrazione il diritto di collocare d'autorità a riposo gli impiegati.

È evidente che nessuna amministrazione ha l'obbligo di tenere al servizio gli impiegati fino tanto che muoiano.

Io ho detto che, con l'articolo 10 sulla Cassa pensioni, la Società Mediterranea si è attribuita un diritto, il quale non ha, e non può avere alcun riscontro nella legge sulle Convenzioni ferroviarie.

Le Amministrazioni ferroviarie hanno facoltà, per l'articolo 103 del capitolato, di formulare un regolamento per l'avanzamento, la sospensione e la dispensa dal servizio degli impiegati.

Io domandai se questo regolamento sia stato fatto, perchè la facoltà della dispensa dal servizio, deve essere circondata dalle necessarie cautele, come esistono le cautele per gli impiegati civili tanto nella legge per le pensioni quanto in quella sullo stato civile degli impiegati.

Il disciplinare queste facoltà, è cosa, più che necessaria, indispensabile. È verità questa di tale evidenza che non abbisogna di essere dimostrata. Per lo avanzamento, per la sospensione, ed il collocamento a riposo degli impiegati dello Stato, le cautele esistono, e sono anche, dirò, severe. Non vi è alcuna ragione di non fissarle per gli impie-

gati ferroviari il cui avvenire è nelle mani di Società senza nome.

L'egregio relatore mi ha dato la notizia lieta che questo famoso regolamento è stato comunicato al Governo. Io posso dire tanto all'onorevole relatore, quanto all'onorevole ministro, che gli impiegati dell'Amministrazione della Società Mediterranea non conoscono l'esistenza di questo regolamento: essi non conoscono altro che lo statuto per la Cassa-pensioni.

Vacchelli, relatore. Ordine generale di servizio, n. 288.

Sanguinetti Adolfo. Se esiste, tanto meglio; ma non basta che esista il regolamento, od ordine generale di servizio, come lo si voglia chiamare; ma io dubito assai che vi esistano le cautele necessarie ad impedire che l'Amministrazione ferroviaria commetta arbitrii e soprusi; e ne dubito, appunto perchè dei soprusi e degli arbitrii se ne commettono tutti i giorni.

L'egregio relatore non doveva fermarsi ad affermare l'esistenza del regolamento, ma doveva, egli, che è sempre cortese, dimostrarmi che le garanzie esistono. Se non esistono, gli è come se l'ordine generale di servizio non esistesse; e starebbero le critiche da me fatte agli articoli 10 e 13 dello statuto della Cassa-pensioni.

L'egregio relatore mi fece dire ciò che io non dissi riguardo al cumulo dei servizi per la liquidazione della pensione. Non ho negato la necessità di una ritenuta speciale, per il cumulo dei servizi.

Disse che questo cumulo è vincolato a tre ritenute speciali; che queste ritenute furono stabilite in misura così alta, che gli impiegati non trovano assolutamente alcun interesse a chiedere il cumulo.

Ma è questa una questione d'indole affatto secondaria, e passo oltre.

Vengo all'ultima questione, addirittura grossa e sulla quale l'egregio relatore non è stato esplicito nelle sue dichiarazioni.

Io dissi che, prima delle Convenzioni, tanto la Cassa pensioni, quanto la Cassa di soccorso, per i regolamenti allora esistenti, avevano la personalità giuridica, che i nuovi statuti non hanno confermato.

L'onorevole relatore, così competente in tutto, ed anche nel giure, sa meglio di me quello che voglia significare la mancanza di personalità giuridica, quando si tratti di associazioni, qualunque ne sia la natura o lo scopo.

Si supponga che la Cassa pensioni non paghi, o non voglia pagare una pensione già liquidata

(ed io affermo che il caso è avvenuto, e non è risolto), il pensionato, che non è pagato, non ha azione giuridica verso la Cassa.

E perchè non ha azione giuridica? Perchè non essendovi personalità giuridica, il pensionato dovrebbe far citare in giudizio tutti i partecipanti alla Cassa, cioè 15,000 o 20,000 individui, cosa impossibile. Potrebbe avere azione in via amministrativa.

Ma avanti a chi potrebbe intenderla? Forse davanti al Consiglio di Stato?

No, perchè la legge sulla giustizia amministrativa, recentemente votata dalla Camera, non si estende alle Amministrazioni ferroviarie.

Potrebbe ricorrere al Ministero. Ma che potrebbe fare il Ministero? Rivolgersi alla Società, e pregarla di pagare. E se la Società non paga, che cosa deve fare quel pensionato? Non può far nulla. Può morire di fame.

Questa della personalità giuridica è una delle più gravi, anzi la più grave questione che si connetta coi nuovi statuti delle Casse pensioni e di soccorso.

Notate un'altra cosa. Per l'articolo 35 del capitolato, le Società ferroviarie non avevano alcun diritto di distruggere la Cassa pensioni e la Cassa di soccorso e molto meno di distruggerle nella loro personalità giuridica; e ciò è tanto vero che l'articolo 35 dà facoltà al concessionario di procedere al riordinamento delle Casse pensioni e di soccorso, e concordare, coi Comitati amministrativi, i provvedimenti occorrenti. Riordinare non vuol dire distruggere, non vuol dire mutare il modo di essere giuridico degli enti; non si potevano nemmeno toccare gli antichi Comitati che presiedevano all'amministrazione dei due enti morali.

Invece, coi nuovi statuti, tutto fu distrutto; fu distrutto l'ente morale come prima esisteva, e fu creato un ente ibrido. E su questo punto potrei fare, non all'onorevole ministro dei lavori pubblici, ma al mio amico Zanardelli questa speciale domanda.

Esiste un decreto reale del 1875 che dà la personalità giuridica agli enti di cui discorro. Come può farsi cessare questa personalità giuridica?

Naturalmente con un atto dell'autorità sovrana che all'ente morale diede vita.

Tale atto non intervenne, almeno per quanto io sappia; intervenne solo un semplice atto del Consiglio d'amministrazione delle Società concessionarie delle ferrovie, nelle quali, almeno fi-

nora, non possiamo riconoscere la potestà sovrana di distruggere e creare enti morali.

Ora, su questa questione, l'amico Vacchelli se la cavò con poche parole; disse, che si trattava di una questione grave, che è di competenza del Ministero di agricoltura, industria e commercio, che deve essere studiata, e che sarà risolta in seguito. Ma no, onorevole Vacchelli, doveva essere studiata e risolta contemporaneamente alla approvazione dei novelli statuti.

L'onorevole Vacchelli ha finito per dichiarare che i nuovi statuti furono messi in esecuzione in via d'esperimento. Ieri ho dimostrato che con quei due statuti furono violati diritti acquisiti, e, più che violati, ho dimostrato che furono distrutti.

Ora non parmi si possano fare esperimenti di tal genere; i diritti bisogna rispettarli; e devono cominciare i potenti (e le Società ferroviarie sono arcipotenti) a dare l'esempio del rispetto ai diritti altrui.

Vorrei un po' vedere se l'onorevole Vacchelli permetterebbe a chicchessia d'impossessarsi, in via d'esperimento, dei suoi beni.

Ora, o signori, i diritti acquisiti dagli impiegati che le Convenzioni ferroviarie dichiararono intangibili, sono una proprietà alla pari della proprietà stabile.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici si persuaderà quindi che io non posso acconciarmi alla sua telegrafica dichiarazione, cioè che egli faceva sue le dichiarazioni del relatore. Dello quali io sono pure disposto a prendere atto, perchè sono qualche cosa; ma non sono sufficienti.

Ieri ho finito invitando l'egregio Finali a nominare una Commissione di persone competenti per studiare tutte le gravissime questioni che si connettono coi nuovi statuti, e studiarle nel più breve tempo possibile, affinchè il Ministero possa avere una norma per agire verso le Società ferroviarie, per far rettificare questi statuti là dove violano dei diritti acquisiti, per modificarli dove sanzionano atti inumani ed immorali. La mia domanda, il mio invito, o per dir meglio la mia preghiera, parmi fosse il meno che si possa chiedere.

Ora su questo invito nulla disse il relatore, e nulla poteva lui dire. Avevo ed ho il diritto di attendermi dalla cortesia dell'egregio ministro una risposta precisa; perchè, onorevole Finali, non bisogna dimenticare che la risposta che deve essere data a me, è attesa da 60,000 o 70,000 funzionari ferroviari, per i quali il termine utile dell'opzione, tra l'antico e il nuovo statuto, scade col corrente mese.

Questi funzionari aspettano una parola dal Governo per sapersi regolare nei loro rapporti con le Società ferroviarie.

La dia questa parola, è utile e necessario che la dia; tanto più che, come già fecero osservare altri oratori, i malumori nel personale ferroviario sono gravi e crescono di giorno in giorno.

E questo personale, quantunque bistrattato dai supremi reggitori delle cose ferroviarie, adempie ai suoi doveri con abnegazione, con coscienza e dirò anche con docilità. E se il servizio ferroviario non va peggio, è dovuto all'abnegazione del personale ferroviario, a qualsiasi ramo appartenga, senza distinzione di gradi o di posizione.

Il Governo se ne deve occupare di questo personale, e delle questioni che lo riguardano.

Il malcontento nel personale ferroviario venne sempre crescendo; se continuerà a crescere, andremo incontro a brutti guai; andremo agli scioperi, che già avvennero presso altre nazioni; e cogli scioperi ferroviari cesserebbe la vita economica del paese. E presto o tardi gli scioperi non si eviteranno, se a questo personale non si rende giustizia, in quello che è suo diritto di chiedere in base alle leggi vigenti dello Stato. Non ho altro da dire; ed attendo fiducioso più esplicite e più importanti dichiarazioni dall'onorevole ministro.

Presidente. L'onorevole Solimbergo ha facoltà di parlare.

Solimbergo. Due parole. L'onorevole ministro mi ha risposto di aver confermato all'Adriatica gli ordini di eseguire i lavori nella stazione di Udine, secondo il piano limitato alla tettoia e alla *marquise*. Sono le sue parole.

Voglio credere che l'Adriatica non farà ulteriore resistenza agli ordini dell'onorevole ministro; in ogni modo sono certo che egli li saprà far rispettare. Perciò lo ringrazio della nuova pubblica assicurazione che mi diede e ne prendo atto.

Ma io aveva ricordato altri non meno gravi inconvenienti che si lamentano nella stazione di Udine, e che toccano agli interessi generali del commercio ed anche, come ho dimostrato, al decoro della città.

L'onorevole ministro non mi ha detto parola; ma sono certo che egli vorrà prenderne nota, e vorrà dirmelo, e che l'ispettorato vorrà provvedere come è suo preciso dovere.

E del servizio cumulativo qual risposta mi dà? Certamente non potrà credere ch'io sia rimasto pago delle risposte generiche che mi ha dato, trattando di questa grave questione.

Presidente. L'onorevole ministro ha facoltà di parlare.

Finali, ministro dei lavori pubblici. Mi sia un po' indulgente, onorevole signor presidente, perchè Ella ha visto che il mio proposito di esser breve nella risposta, non è stato coronato da buon successo. (*Si ride*).

Anzitutto debbo dire (e questo serva di risposta generale alle osservazioni di parecchi oratori) che io, come non ho nè simpatie nè antipatie per le Società esercenti le reti ferroviarie, così non ho nè sentimento, nè ragione di preferenza per l'una o per l'altra.

Io, intendo all'esecuzione delle Convenzioni col sentimento dell'interesse dello Stato, e del rispetto dei patti che furono sanciti per legge.

Questa è una dichiarazione, la quale risponde alla norma costante della mia condotta nelle cose ferroviarie. (*Bene!*)

L'onorevole F.lli-Astolfone è tornato a parlare del nuovo orario direttissimo della Roma-Napoli-Palermo.

Ma io lo prego di credere, che proprio non si tratta del solo interesse dell'Adriatica, perchè dietro di essa e del suo movimento, vi sta l'interesse di una gran parte delle popolazioni italiane; v'è tutto il Veneto, l'Emilia, la Toscana, donde si muove e viene a Roma per le linee dell'Adriatica. Non è pertanto questione che riguardi un treno internazionale: è anche questione nazionale, poichè mentre ora il treno dell'Adriatica trova in Roma la continuazione per Napoli ed oltre, alle ore 7.20; secondo quel progetto, il treno delle 7.20 si fermava a Napoli; e quando arrivava il secondo treno dell'Adriatica, il treno diretto continuativo era già partito: e quindi alle provenienze servite dalla rete Adriatica sarebbe mancata, a Roma, qualunque continuazione.

Io non aveva voluto dire che esiste anche un'altra ragione; ed è che, insieme con quel nuovo progetto d'orario, veniva chiedendo di straforo un rinnovamento di binario.

Quando si parla di rinnovamento di binario, vuol dire spendere parecchi milioni. E siccome non è previsto nelle Convenzioni il rifacimento dei binari in ferro, ma si dice che i binari in ferro in parte saranno rifatti in acciaio con l'allegato B, e per il resto si suppone che possano provvedere al rinnovamento le Casse degli aumenti patrimoniali, nasce una brutta petizione di principio, nel caso che le Casse degli aumenti patrimoniali siano sfornite di mezzi. Guardate bene le Convenzioni, al rifacimento in acciaio dei

binari in ferro non trovo fondamento a ritenere che siano obbligate le Società esercenti.

L'onorevole Del Balzo è tornato sull'argomento del servizio ferroviario sulla linea Napoli-Cancello-Avellino. Sapeva che su quella linea sono in servizio carrozze di tipo speciale; ma se verificherò che si trovino anche in quell'indecente stato che egli ha detto procurerò rimediarmi. Egli poi, se bene guarda, vedrà che la percorrenza dei diretti sulla linea non è di 23 chilometri, come ha detto, ma di 32 e 35 all'ora. Al miglioramento in generale del servizio offrirà opportunità la prossima apertura della linea Avellino-Benevento.

L'onorevole Lazzaro è tornato sulla questione del diverso trattamento che hanno gli impiegati, secondo la loro posizione geografica; e mi pare, proprio, che la sua argomentazione non venga in appoggio della tesi da lui sostenuta.

Egli ha mostrato desiderio di avere un treno direttissimo, un treno lampo da Roma a Napoli. Ma è questione di parole, onorevole Lazzaro; e, se Ella esamina l'orario...

Presidente. Non ci manca altro, che una discussione sull'orario!

Finali, ministro dei lavori pubblici. ... vedrà che la velocità con cui si va da Roma a Napoli è presso a poco uguale a quella con che si va da Roma a Firenze.

Lazzaro. No, no.

Finali, ministro dei lavori pubblici. Sissignore: perchè i 260 chilometri da Roma a Napoli, si percorrono in 5 ore e mezzo; e i 316 chilometri da Roma a Firenze, si percorrono in 6 ore e alcuni minuti. Faccia il conto, e vedrà che la differenza è minima. È dunque questione di parole.

L'onorevole Giordano aveva fatto alcune proposte le quali, oltre che dal relatore, meritano una risposta da me; perchè è il Governo che può prendere un impegno o non prenderlo.

La questione del mutare la formula delle sovvenzioni e della partecipazione delle Società esercenti le ferrovie Sarde sul prodotto è complicata e grave.

Ho visto più volte mutare queste formule di sovvenzione, e disgraziatamente il più accorto non è stato lo Stato, il quale ha finito quasi sempre col pagare di più.

Accetto di studiare la questione, e nello studio di essa terrò gran conto delle raccomandazioni fatte dall'onorevole Vacchelli: vale a dire di conciliare questa formula nuova di sovvenzioni, nel caso che sia accettabile, con una modificazione e diminuzione di tariffe; perchè la diminuzione di tariffe giova più direttamente alle popolazioni

sarde, che non una modificazione della formula delle sovvenzioni.

Giordano Apostoli. È quello che domandiamo noi!

Finali, ministro dei lavori pubblici. Quanto poi alla tariffa che si riscuote a quel ponte al Golfo degli Aranci, è veramente una piccolezza. Ma mi è parso, che egli medesimo il diritto non lo abbia negato.

È un provento che in un anno non rappresenta neppure nel suo complesso la sovvenzione ragguagliata ad un mezzo chilometro di ferrovia.

Spero che la Società vorrà ispirarsi a discreti pensieri. Il Governo per parte sua non ha alcuna colpa; anzi ha fatto il suo dovere, quando ha detto che anche quel prodotto deve entrare nel computo dei proventi percepiti dalla Società Reale delle ferrovie Sarde.

All'onorevole Sciarra dirò che le sue osservazioni debbono essere tenute in conto. Ma per quanti studi io abbia raccomandati per migliorare quegli orari non vi sono riuscito. E dico questo anche all'onorevole Costantini, che non so perchè abbia presa con tanto calore questa questione, e sia parso volerne quasi fare una questione personale con me che di far questioni personali non ho mai alcuna intenzione; e che anzi lo lodo di mostrarsi anche in questa occasione tanto sollecito degli interessi della sua regione. Credo poi che una soluzione fatta ora, mentre soddisferebbe ad alcuni interessi da una parte, dall'altra nuocerebbe ad altri interessi non imprevedibili; di tal che una soluzione completa e soddisfacente per tutti, anche rispetto alla istituzione di un treno più rapido fra Roma e Castellammare non si potrà, a parer mio, avere se non quando il prodotto di quella linea sarà giunto al segno di permettere la istituzione della quarta coppia di treni.

Tuttavia anche in attesa di questo progresso, rimetterò la cosa di nuovo allo studio, per vedere se tutte le difficoltà si possono rimuovere; e se possa veramente nell'orario attuale introdursi tanto miglioramento, da poter tutti render contenti e soddisfatti.

L'onorevole Della Rocca è tornato sull'argomento di ieri.

L'articolo 103 dei capitolati nella mia mente lo ho paragonato a ciò che diceva il progetto primitivo che era stato presentato. In quell'articolo la formula positiva che il Governo debba approvare il ruolo organico e le norme di servizio per gli avanzamenti e le sospensioni e le dispense dal servizio medesimo non trovansi. Le norme di servizio furono comunicate al Governo che non vi

ha trovato niente in contrario: io poi ho dichiarato e dichiaro che interverrei, quando fosse dimostrato che quelle norme offendono qualche generale diritto od anche i diritti di persone singole...

Della Rocca. Ma ciò è stato dimostrato ad esuberanza!

Finali, ministro dei lavori pubblici. Ma le opinioni singole di alcune persone non sono dimostrazioni; per quanto le persone che professano quelle opinioni siano autorevoli. (*Benissimo!*)

In quanto poi all'organico dissi l'altra volta che se ne discorse, che esisteva presso il Ministero il nome, la qualifica e lo stipendio di tutto il personale addetto a ciascuna delle tre reti; ma che non esisteva quello che si suol chiamare ruolo organico, vale a dire una tabella che contiene l'indicazione dei vari uffici col numero ed i relativi stipendi.

In seguito al voto della Camera fu tenuta una riunione presieduta da me, e le Società si persuasero a fare quello che ancora mancava per perfezionare l'organico; ed io ne ho qui una parte in mano, l'organico che riguarda i capi stazione: vi si trova che non tutte le tre Società procedono con lo stesso criterio.

Per esempio, la rete Mediterranea e la rete Sicula procedono con criteri organici meglio determinati, perchè le classi o gradi sono pochi; mentre l'organico della rete Adriatica (e ciò forse dipende in parte dal fatto che essa assunse del personale dipendente da varie amministrazioni le quali usavano diverso trattamento) è un organico meno razionale e più complicato, con piccole differenze nelle graduatorie fra i capi stazione nella stessa classe.

In quanto al personale, l'onorevole Della Rocca sa bene che la Commissione dei ritardi riconobbe in modo assoluto che il personale era sufficiente; anzi notava che il personale addetto al servizio ferroviario in Italia superava in ragione di chilometri in esercizio quello di tutti i paesi di Europa, tranne forse il Belgio; e siccome l'Italia non è il paese ove il traffico chilometrico sia proporzionalmente maggiore che in altri paesi; se il numero del personale ragguagliato ai chilometri è nella proporzione che ha accertato la Commissione dei ritardi, non è a dubitare che il personale sia insufficiente.

La Commissione degli accidenti ferroviari invece riconobbe, che se il personale in complesso era da ritenersi sufficiente, si poteva in qualche caso ritenere insufficiente, specialmente attesa l'importanza di certi servizi, potendo in taluni luoghi essere soverchio, in altri scarso. E nella seduta

del 16 febbraio 1890 ricordata dall'onorevole Della Rocca, accennai anche l'invito fatto alle Società di provvedere tutte le stazioni di quel personale, il quale per numero e bontà ne assicurasse della regolarità e della bontà del servizio.

Della Rocca. Se lavorano 20 ore di seguito e i macchinisti anche di più!

Finali, ministro dei lavori pubblici. Quella dei macchinisti qualche volta può essere esigenza della direzione del servizio, non lo nego, perchè in tutte queste grandi amministrazioni vi possono essere inconvenienti di tutte le specie; ma sovente i macchinisti ed i fuochisti, i quali hanno una parte della loro retribuzione liquidata secondo la percorrenza, avviene che da loro medesimi si invoca di stare in servizio attivo oltre un limite ragionevole, per poter guadagnare di più per sè e per le famiglie loro.

Ma non nego che qualche volta possa esservi un comando invece di una libera elezione. Ed anche su questo, avendo io domandato spiegazione per un fatto accennatomi dalla Commissione degli accidenti ferroviari, la risposta fu; che infatti un macchinista aveva dovuto restare in servizio, più di quel che comportano le forze d'un uomo; ma che ciò era provenuto, perchè erano improvvisamente caduti ammalati due macchinisti e due fuochisti, onde fu necessario che il macchinista e il fuochista che arrivavano dopo un lungo tragitto, continuassero il servizio per provvedere alla continuità dello stesso.

Egli mi ha poi fatto due categoriche domande alle quali sono lieto di poter dare categoriche risposte; ed, almeno per una delle due, abbastanza soddisfacenti.

Siccome gli 84 milioni della legge del 30 dicembre 1888 furono dati per provvedimenti di interesse militare (tale era il titolo della legge); e siccome da Canello a Napoli vi sono due strade, una esercitata dall'Adriatica, l'altra dalla Mediterranea, come egli ben sa, così si credette meno urgente e meno necessario di istituire il doppio binario, poichè il doppio binario, sebbene in due sedi differenti, esisteva già.

Però non si è trascurata la convenienza di istituirlo in una stessa sede; ed esso verrà stabilito quando verrà compiuta la Roma-Segni; e siccome al compimento di questa linea occorreranno ancora tre anni circa, così abbiamo tempo sufficiente e più che sufficiente, essendovi il piano stradale già fatto, onde occorrerà lavoro non grande alla posa del secondo binario. Però la spesa va attribuita alla Cassa per gli aumenti patrimo-

niali, che a quell'epoca forse sarà fornita del danaro necessario.

Comunque sia per essere, riconosco l'inconveniente che, fatto il doppio binario sulla linea da Roma a Cancellò, da Cancellò a Napoli esso non esistesse. Ma per ora non v'è urgenza di impiantarli.

In quanto alla luce elettrica, vi sono urgenze maggiori di essa; e dacchè si è andati avanti per tanto tempo coi lumi a gas, credo che si possa continuare ancora, poichè vi sono tante necessità maggiori che richiedono di essere soddisfatte.

Vi sono delle convenienze di esercizio, che rattonano le Società dal fare questa innovazione.

Anzi quel che si dice della illuminazione elettrica, si può dire anche della illuminazione a gas. Per esempio su tutta la rete dell'Adriatico abbiamo un gran numero di città, compresa la mia nativa, che hanno illuminazione a gas; ma le stazioni sono tuttavia illuminate a petrolio.

L'illuminazione elettrica è compresa nello studio di sistemazione generale della stazione di Napoli; e vi figura, mi pare, per la somma di lire 180,000.

Alle due domande dell'onorevole Della Rocca credo di aver risposto abbastanza soddisfacentemente.

L'onorevole Sanguinetti non è stato contento che io mi sia riferito alle dichiarazioni dell'onorevole relatore rispetto all'argomento, trattato da lui ieri...

Sanguinetti Adolfo. Non totalmente.

Finali, ministro dei lavori pubblici. ...riguardante le Casse delle pensioni e le Casse di mutuo soccorso.

Aveva così ampiamente e con così forti ragioni l'onorevole relatore dimostrato la convenienza del dare la personalità giuridica a queste Casse, che proprio mi parve inutile aggiungere parola.

Ma, poichè l'onorevole Sanguinetti lo desidera, aggiungo da parte mia, che riconosco essere opportuno e conveniente che queste Casse abbiano la personalità giuridica.

Quanto all'esser detto nell'articolo 35 del capitolato, che debbano restare le vecchie Casse...

Sanguinetti Adolfo. Riordinare.

Finali, ministro dei lavori pubblici. ... mi pare che ciò non sia; anzi nell'articolo 35 si trova scritto nettamente il principio, che le nuove Società debbono avere una Cassa sola per le pensioni ed una Cassa sola di soccorso.

Io poi, prevedendo il futuro, mi sono ricusato recisamente a qualunque varietà nella disposizione delle Casse pensioni e delle Casse di mutuo

soccorso fra l'Adriatica, la Mediterranea e la Sicilia; perchè è mio dovere prevedere anche la fine del contratto di esercizio, quando tutte queste Casse verranno allo Stato: e allora sarebbe strano, che il personale ferroviario, dipendente tutto dallo Stato, dovesse avere dei diritti diversi, secondo la diversità degli statuti della Cassa pensioni e della Cassa di mutuo soccorso, a cui fosse ascritto.

Nel nuovo statuto è garantito il diritto di opzione a quelli che erano ascritti alle vecchie Casse, e con questo diritto rimane salvo ogni diritto, e salva ogni legittima aspettativa.

Gli statuti non sono stati improvvisati ed abborracciati. Sarebbe proprio fare gratuita ingiuria il dire, che furono fatti questi statuti per privare di legittimi diritti gl'impiegati ferroviari, e per aggravare la mano sopra di loro.

Quegli statuti furono il frutto di due o tre anni di studi. Il ministro li sottopose all'esame delle persone più competenti affinchè li ritocassero e ne correggessero i difetti.

Possono esservene rimasti degli altri; ma, come diceva l'onorevole Vacchelli, sono in esecuzione soltanto provvisoria. Deve farsi soprattutto uno studio tecnico delle riforme, che possono meritare.

E noti l'onorevole Sanguinetti che la riforma che può venire sarà razionale, sarà giusta, ma probabilmente sarà tale che gli impiegati e gli operai addetti alle ferrovie non avranno sempre ragione di compiacersene; giacchè le principali obiezioni sono di un uomo competentissimo in questa materia, il Besso, il quale sostenne non esservi giusta proporzione fra le ritenute e i corrispondenti assegni. Egli intervenne presso il ministro del tesoro e quello dell'agricoltura e commercio, affinchè fossero revocate le dichiarazioni di approvazione che io aveva provocato da essi. Non venne in tempo la disdetta, perchè io aveva già dato l'approvazione alla esecuzione provvisoria degli statuti. Le eccezioni che si fanno riguardano il bilancio tecnico specialmente, perchè pare che in esso siasi stabilito un contributo troppo scarso in rapporto all'entità delle pensioni.

Per cercare un rimedio, fu proposto anche di elevare di 5 anni il tempo di servizio pel quale l'impiegato ferroviario acquista il diritto a pensione; al che io mi sono ricusato recisamente.

Del resto l'articolo penultimo dello statuto dice che una Commissione deve fare la liquidazione del debito che avevano le antiche Casse. Non so se questo debito sarà di 20 o 30 milioni...

Sanguinetti Adolfo. Anche 40!

Finali, ministro dei lavori pubblici. Sarà quel

che sarà; ma ciò insegna quanto si debba andar cauti in questa materia, perchè se non si fanno i conti bene, si forma tacitamente un grosso debito che ricade poi a carico del bilancio dello Stato, vale a dire a carico dei contribuenti. (*Approvazioni*).

L'onorevole Solimbergo ha chiuso la serie degli oratori, e mi è piaciuto che la serie degli oratori sia finita con lui, anche perchè ha usato parole cortesi verso di me.

Io posso dirgli che i lavori che si sono ordinati sopra un piano ristretto e che soddisfanno alle maggiori necessità, non tolgono che alla stazione di Udine si debba pensare per ulteriori miglioramenti, da eseguirsi in un tempo più o meno prossimo.

In quanto alla strada Cividale-Udine-Portogruaro, procuri che l'amministrazione della Provincia faccia pervenire al Ministero i suoi reclami rispetto a quella mancata e incompleta esecuzione di servizi cumulativi che egli ha accennato; e me ne occuperò con la massima diligenza.

Solimbergo. Ringrazio, ma deve averlo fatto.

Presidente. È esaurita la discussione su questo capitolo 57 e si può ritenere approvato lo stanziamento in lire 100,000.

Qui debbo far notare alla Camera che la Giunta generale del bilancio, alla quale fu deferito l'esame di una petizione della provincia di Padova, che si riferisce alla molteplicità delle chiusure sulla strada provinciale Padova-Bassano, esaminata tale petizione, ne propone l'invio al Ministero dei lavori pubblici.

Metto a partito questa proposta.

(È approvata).

Questa petizione sarà inviata al Ministero dei lavori pubblici.

Capitolo 58. Spese d'ufficio per l'amministrazione centrale dell'Ispettorato generale e per gli uffici di circolo dipendenti, lire 50,000.

Capitolo 59. Quota a carico dello Stato nelle spese per competenze locali, mobilio, personale ed altre, occorrente per il Collegio arbitrale istituito a termini dell'articolo 17 della legge 27 aprile 1885, n. 3048, serie 3ª (*Spesa obbligatoria*), lire 20,000.

Categoria quarta. — *Partite di giro*. — Capitolo 60. Fitto di beni demaniali destinati ad uso od in servizio di amministrazioni governative, lire 397,312. 14.

TITOLO II. — *Spesa straordinaria*. — Categoria prima. — *Spese effettive*. — *Spese generali*. —

Capitolo 61. Maggiori assegnamenti a congruaggio di antichi stipendi (*Spese fisse*), lire 730.

Capitolo 62. Concorso dello Stato nelle opere edilizie e di ampliamento della capitale del regno - Legge 14 maggio 1881 n. 209, serie 3ª (*Spesa ripartita*), lire 2,500,000.

Spese per lavori pubblici - Strade. — (Legge 30 dicembre 1888, n. 5875 (serie 3ª). — Capitolo 63. Strada nazionale Randazzo-Milazzo (III° tronco dal torrente San Paolo a Cozzo Schisina con passaggio dalla Frana Valanghe, e V° tronco dalla Sella Mandrazzi a Novara di Sicilia, lire 74,700.

Capitolo 64. Strada provinciale di 2ª serie da Belvedere per Sant'Agata e Lungro alle Saline di Lungro (Tronchi, dalle Saline di Lungro al Vallone San Vetturino, e da Sella Castagna a Sant'Agata di Esaro), lire 189,000.

Capitolo 65. Strada provinciale di 2ª serie, dalla nazionale fra Cosenza e San Giovanni in Fiore per Longobucco a Rossano (Tronchi, dall'innesto con la provinciale per Agri al Vallone Pirillo), lire 257,000.

Capitolo 66. Strada nazionale da Sapri, attraversando la nazionale delle Calabrie per Moliterno, Corleto alla marina di Montalbano, lire 343,000.

Capitolo 67. Strada nazionale della Sila, da Cosenza per San Giovanni in Fiore e Cutro a Cotrone Ponti sul Neto e sul Tacina, lire 12,000.

Capitolo 68. Strada nazionale da Sapri all'Ionio - Tronco da Latronico a Mare d'Acqua (Art. 16 della legge 27 giugno 1869, n. 5147), lire 180,000.

Capitolo 69. Strada nazionale da Giulianova a Sparanise per Aquila - Tronco, da Badipetto alle Capanne dell'Ortolano sul confine Aquilano (Art. 16 della legge 27 giugno 1869, n. 5147), lire 56,635.

Capitolo 70. Strada nella vallata del Sangro, da Castel di Sangro a Torino del Sangro (Da San Pietro Avellana a Castel del Giudice), lire 39,000.

Capitolo 71. Strada nella vallata del Sangro, da Castel di Sangro a Torino del Sangro (Dal Vallone Canala a Fallo), lire 32,000.

Capitolo 72. Strada per Bosco Martese, da Teramo a raggiungere la strada di 1ª serie Aquila-Ascoli (Dalla provinciale Aquila-Ascoli alla Sella di San Paolo), lire 15,000.

Capitolo 73. Strada per Bosco Martese, da Teramo a raggiungere la strada di 1ª serie Aquila-Ascoli (Dalla Sella di San Paolo a Collefano), lire 55,000.

Capitolo 74. Traversata dell'Appennino, fra

Plati e Santa Cristina (Da Santa Cristina a Plati), lire 64,000.

Capitolo 75. Strada da Nicastro alla marina di Santa Eufemia, lire 113,000.

Capitolo 76. Strada da un punto della nazionale n. 36, presso Saveria Mannelli alla nazionale n. 61 presso Santa Severina (Dal torrente Porto alla Nazionale n. 61 sotto Santa Severina), lire 405,000.

Capitolo 77. Strada da San Giovanni in Fiore a Cariati (Dalla comunale Campagna-Bocchigliero a Cariati), lire 256,000.

Capitolo 78. Strada da Cuccaro a Sanza sulla nazionale di Val d'Agri (Dal Vallone Inferno a Cuccaro), lire 124,000.

Capitolo 79. Strada da Petrella per Palata alla ferrovia (Dal Titolo di Lucito alla masseria Mastroadamo e variante al VII° tronco, dalla Masseria Felicione al casello n. 208), lire 239,000.

Capitolo 80. Strada Isernia-Atina-Roccasecca (Dal ponte presso Isernia al confine di Caserta), lire 35,000.

Capitolo 81. Strada Isernia-Atina-Roccasecca (Dal confine di Caserta alla provinciale di Sora), lire 195,000.

Capitolo 82. Strada lungo la valle del Trigno, dalla foce a Trivento e suo prolungamento all'incontro della nazionale della Ravindola presso Castellone per Forlì, Roccasecura e Cerro (Dalla nazionale degli Abruzzi al ponte sul Trigno sotto Montemitro), lire 357,000.

Capitolo 83. Strada lungo la valle del Trigno, dalla foce a Trivento e suo prolungamento all'incontro della nazionale della Ravindola presso Castellone per Forlì, Roccasecura e Cerro (Dal ponte sul Trigno sotto Montemitro all'abitato di San Salvo), lire 170,000.

Capitolo 84. Strada da Capestrano per Forca di Penne alla provinciale Chieti-Teramo (Da Forca di Penne a Civitella Casanova), lire 150,000.

Capitolo 85. Strada della Madonnuzza di Petralia sulla nazionale Termini-Taormina alla provinciale Messina-Montagne sotto Calascibetta (Dal torrente Salso al ponte Morello), lire 15,000.

Capitolo 86. Strada da Trapani per Castelvetrano all'incontro della provinciale di Porto-Empedocle presso Montallegro (Dalla Castelvetrano Selinunte al confine di Girgenti), lire 18,000.

Capitolo 87. Strada da un punto della nazionale Appulo Lucana sotto Albano, per Trivigno alla provinciale di 1° serie Brienza-Montemurro, sotto Marsiconuovo (Dal cimitero d'Albano ed Anzi e dal torrente Marsicano a Marsiconuovo), lire 517,000.

Capitolo 88. Strada dalla traversa di Plati a Bagaladi, lire 20,000.

Capitolo 89. Strada da Chiaravalle a Guardavalle (Dalla nazionale n. 65 in luogo detto Laganosa a Santa Caterina dell'Jonio e dalla Sella Nizzari o Rizzari alla nazionale n. 56 in luogo detto Gatticello), lire 144,000.

Presidente. L'onorevole Lucifero ha facoltà di parlare.

Lucifero. Rinunzio. (*Bravo*)

Capitolo 90. Strada da Porto Santa Venere per Briatico fino a raggiungere la provinciale di Tropea, lire 114,000.

Capitolo 91. Strada di Mormanno per Papasidero a Scalea, lire 174,000.

Capitolo 92. Strada da Roccaimperia allo Spirito Santo di Civita (Da Roccaimperia al confine con la provincia di Potenza presso Oriolo), lire 384,695.

Capitolo 93. Strada da Roccaimperia allo Spirito Santo di Civita (Dal confine con la provincia di Potenza alle Serre Scorzilli con la provincia di Cosenza), lire 52,000.

Capitolo 94. Strada da Roccaimperia allo Spirito Santo di Civita (Dalle Serre Scorsilli allo Spirito Santo di Civita), lire 279,000.

Capitolo 95. Strada da Rocca d'Aspide per Bellosguardo a Sant'Angelo Fasanello (Dal fiume Calore al cimitero di Corleto), lire 27,000.

Capitolo 96. Strada da Amalfi per Positano a Meta sulla linea da Castellammare a Sorrento (Da Amalfi a Positano), lire 55,000.

Capitolo 97. Strada da Fojano per Montefalcone, Ginestra, Castelfranco alla stazione ferroviaria di Greci (Da Fojano a Montefalcone, e da Castelfranco alla stazione di Savignano Greci), lire 81,000.

Capitolo 98. Strada da Pietracatella a Campo Marino (Da Sant'Elia Pianisi sulla provinciale n. 39 a San Martino in Pensilis), *per memoria*.

Capitolo 99. Strada dal Vomano sotto Forcella a Penne per Bisenti e Bacucco e sua diramazione Bisenti-Elice-Marina (Da Bacucco a Santa Maria a Cupoli e da Bisenti a Castiglione Messer Raimondo), lire 69,080.

Capitolo 100. Strada da Opi per Forca d'Acero a San Donato (Da Opi a Forca d'Acero, confine provinciale), lire 75,000.

Capitolo 101. Strada da Opi per Forca d'Acero a San Donato (Da Forca d'Acero a San Donato), lire 75,000.

Capitolo 102. Strada dalla Marsicana presso Cerchio ad Alfedena (Da Menaforno al ponte sul

Sangro detto Campomizzi e da Barrea ad Alfedena), lire 21,000.

Capitolo 103. Strada da Santa Lucia nel Cicolano per la Valle del Salto a Rieti, e diramazione da Santa Lucia pei Prati di Castiglione, la Sella di Acquafredda-Tornimparte, Civita Tommaso e Preturo alla nazionale Aquila-Teramo (Dal molino Mozzetti a Borgo San Pietro, dal fosso Ofeio al Porto San Martini e dal fosso Colle del Faggio a Santa Lucia nel Cicolano), lire 137,000.

Capitolo 104. Strada dalla Barca dei Monaci a Raddusa (Dalla Gabella al Fondaco delle Canne), lire 214,000.

Capitolo 105. Strada da Francavilla a Lama dei Peligni per Semivicoli e Penne (Dalla foce di Guardiaregrele al fiume Avello sotto Pennapedimonte, e da Palombaro alla provinciale Frenetana), lire 13,000.

Capitolo 106. Strada da Capo d'Orlando per Santa Domenica a Randazzo (Da Castell'Umberto a Santa Domenica Vittoria), lire 252,000.

Capitolo 107. Strada da Sant'Agata all'incontro della nazionale Termini-Taormina (Da San Fratello a Margio Sollazzo), lire 240,000.

Capitolo 108. Strada da Rotonda per Viggianello alla nazionale del Sinni presso Favale (Da San Severino Lucano al ponte Salomone sulla nazionale Sapri-Jonio presso Valsinni), 493,000 lire.

Capitolo 109. Strada delle Radici, da Sassuolo alle radici in Val di Secchia (Da Roteglia alla sezione n. 92 del III tronco), lire 140,000

Capitolo 110. Strada dalla nazionale Pontebbana, presso i Pian di Portis per Tolmezzo, Rigolato, Sappada a Santo Stefano Montecroce (Da Villa Santina al Rio Geus, confine colla Provincia di Belluno), lire 119,000.

Capitolo 111. Diramazione della strada nazionale Pontebbana da Villa Santina per Ampezzo, Lorenzago ed Auronzo al Monte Mesurino (Tronco Socchieve-Ampezzo e Ponte sul Fella), lire 20,000.

Capitolo 112. Diramazione della strada nazionale Pontebbana da Villa Santina per Ampezzo, Lorenzago ed Auronzo al Monte Mesurino (Tronchi dal nuovo Ponte sul Piova al punto d'incontro col confine austro-ungarico), lire 68,000.

Capitolo 113. Concorso per le strade di terza serie in dipendenza delle leggi 27 giugno 1869, numero 5147 e 30 maggio 1875, numero 2521, lire 279,125.

Capitolo 114. Trasporto della nazionale del Tonale alla traversata di Pontagna, lire 90,000.

Capitolo 115. Ponte sul Flumendosa per la nazionale orientale, lire 140,000.

Capitolo 116. Deviazione della strada nazionale Angitola Soverato tra i ponti Chiontillo ed Abate, lire 61,000.

Capitolo 117. Rettificazioni e sistemazioni delle strade nazionali del piccolo e grande San Bernardo, lire 100,000.

Capitolo 118. Strada da Sarsina per la valle del Savio a Bagno di Romagna e da Bagno di Romagna a Pieve di Santo Stefano (Tronco da Pieve Santo Stefano a Capo Trave), lire 92,000.

Capitolo 119. Strada di Val d'Aso, dalla provinciale appenninica presso Comunanza alla stazione ferroviaria di Pedaso, con Ponte sull'Aso (Tronco, dal fosso Inferno alla sponda destra del torrente Indaco), lire 110,000.

Capitolo 120. Ponti sul Tronto, uno alla foce e l'altro fra Ancarano e Castel di Lama con strade di accesso (Ponte interprovinciale sul Tronto fra Ancarano e Castel di Lama), lire 36,000.

Capitolo 121. Ponti sul Reno al passo del Gallo presso Malalbergo, e al passo di San Prospero presso Poggio Renatico (Ponte interprovinciale sul Reno al Passo di San Prospero presso Poggio Renatico), lire 28,000.

Capitolo 122. Strada, dal Burrone Contrastò a Terranova, con diramazione sopra Butera, lire 92,000.

L'onorevole Riolo è presente?

(Non è presente).

Non essendovi altri iscritti rimane approvato il capitolo 122.

Capitolo 123. Strada, Palma di Montechiaro per Licata a Terranova (Tronco, torrente Comunello-torrente Agrobono), lire 20,000.

Capitolo 124. Strada, Palma di Montechiaro per Licata a Terranova (Burrone Portella-Licata), lire 90,000.

Capitolo 125. Strada, dalla provinciale Garibaldi al Piano di Salcito pei pressi di Lucito, Castelbottaccio e Lupara a Larino, e per Ururi al confine della Capitanata verso Serra Capriola, con le diramazioni per Montagano, per Guardialfiera, Casacalenda e Colletorto, alla Capitanata (Tronchi, Castelbottaccio-Lupara, Guardialfiera-Larino, Guardialfiera-Casacalenda, nazionale Sannitica-Ururi, nazionale predetta Montagano-Sant'Angelo Limosano e Colletorto provinciale di Cerro Secco), lire 374,000.

Capitolo 126. Strada, dal Ponte sul Trigno fra Tuffillo e Monte Mitro, per la Buffaloria di San Felice Slavo, Acquaviva, Larino, Montorio, Monte-

longo per Rotello e Serracapriola, per accedere alla stazione di Chieuti (Larino-Montorio-Montelongo e Santa Justa-Vallone della Difesa), lire 164,000.

Capitolo 127. Completamento della strada di comunicazione diretta, tra i circondari di Frosinone e Gaeta, pei tenimenti di Vallecorsa e Lenola (Tronco, dalla provinciale di Fondi al confine con la provincia di Roma), lire 67,000.

Capitolo 128. Completamento della strada di comunicazione diretta, tra i circondari di Frosinone e Gaeta, pei tenimenti di Vallecorsa e Lenola (Dal confine con la provincia di Roma a Vallecorsa, ed all'osteria di Castro), lire 92,000.

Capitolo 129. Strada, dalla stazione di San Valentino alla provinciale di serie fra Casale in Contrada e Pretoro (Tronchi, dallo stabilimento di Lettomanoppello alla provinciale fra Casale in Contrada e Pretoro), lire 147,000.

Capitolo 130. Strada, da Cosenza per Aprigliano ed Acqua del Prete, alla provinciale Coraci-Nazionale-Silana presso Acqua del Corvo con diramazione da Aprigliano a Pian del Lago, (Tronco, da Aprigliano ad Acqua del Corvo), lire 90,000.

Capitolo 131. Strada, da Coraci sulla nazionale per Scigliano, pressi di Altilia, Malito, Grimaldi, Aiello alla ferrovia Eboli Reggio (Tronco, da Carpanzano per Scigliano ad Altilia con ponte sul Savuto), lire 77,000.

Capitolo 132. Strada, dalla stazione ferroviaria Rende-San Fili, passando per San Pietro e Castiglione, alla nazionale Silana (Tronco da San Pietro in Guarano a Rende-San Fili), lire 93,000.

Capitolo 133. Strada, dalla provinciale Rondana-Valsinni nei pressi di Oriolo alla stazione di Amendolara (Ponte sul Sarmento e tratti d'accesso), lire 98,000.

Capitolo 134. Strada litoranea Tirrena da Sapia a confine di Catanzaro (Tronchi, da Belvedere al fiume Fabiano, traversa di Amantea e Marina di Longobardi a quella di Belmonte), lire 141,000.

Capitolo 135. Ponte sul Po lungo la provinciale Cremona-Piacenza con opere di difesa, lire 220,000.

Capitolo 136. Ponti sul Magra e sul Vara, per le comunicazioni interprovinciali di Genova con Massa e coll'Emilia (Ponte sul Vara presso Botagna), lire 193,000.

Capitolo 137. Ponti sul Magra e sul Vara, per le comunicazioni interprovinciali di Genova con Massa e coll'Emilia (Ponte sul Magra), lire 37,000.

Capitolo 138. Strada, dalla stazione di Cam-

marata a Santo Stefano Quisquina (Da San Giovanni Gemini a Santo Stefano Quisquina), lire 100,000.

Capitolo 139. Strada, da Ribera sulla provinciale di serie Porto Empedocle-Castelvetrano alla provinciale di Chiusa Sclafani, oltre il torrente San Carlo (Tronchi, dal ponte interprovinciale sul San Carlo a Ribera), lire 142,000.

Capitolo 140. Completamento della strada della Marina di Marciana, e quella di Portoferraio, Porto Longone e Rio Marina, lire 56,000.

Capitolo 141. Strada, da Giardini per Francavilla alla nazionale Randazzo-Milazzo (Tronco, dalla Scala di Gaggi al torrente Favara), lire 45,000.

Capitolo 142. Strada, da Castoreale per Mandanici alla Marina di Santa Teresa di Riva (Tronco, Mandanici Roccalumera), lire 94,000.

Capitolo 143. Strada, da Sant'Agata di Militello pei pressi di Alcara li Fusi-Longi, Galati, Ucria e Raccuia alla provinciale Patti-Randazzo (Tronco, da Sant'Agata ad Alcara li Fusi, e tratti da Galati alla comunale obbligatoria di Longi, e da Ucria a Raccuia), lire 443,000.

Capitolo 144. Completamento della provinciale Patti-Randazzo, con diramazione alla provinciale Messina-Marine per i comuni di Montalbano-Basicò e Furnari (Tronchi, dalle Rocche del Toscano a Sella Sant'Elia), lire 118,000.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Di Sant'Onofrio.

Di Sant'Onofrio. Mi permetta la Camera, che, per un solo minuto, interrompa questa sfilata di capitoli.

Sebbene mi sia iscritto su questo capitolo che apparentemente riguarda un interesse locale, (*Si ride*) pure io intendo occuparmi di una questione d'indole generale.

Si tratta di ciò. Avviene, spesse volte, che si appaltino tronchi di strade o altri lavori pubblici quando, dopo lunghi studi sono approvati dalle competenti autorità visti e rivisti dal Consiglio superiore; si stipulano i relativi contratti, si compiono, in una parola, tutti gli atti opportuni. Quando si è poi al momento della consegna dei lavori, improvvisamente si muta parere e si sospende l'esecuzione dell'appalto. Ne deriva quindi un doppio danno: uno per le popolazioni, che vengono defraudate d'un lavoro che aspettano da lungo tempo; un altro per lo Stato, il quale si ingolfa in liti, in questioni che, spesse volte, finiscono col pagamento di grosse multe ed indennità. Quindi, vedete bene che si tratta di una questione d'interesse generale: perchè debbo sup-

porre che questo fatto, il quale si lamenta nella mia Provincia, si debba verificare anche in molte altre Provincie dello Stato.

Vengo, poi, alla questione particolare. (*Aah! Aah! — Si ride.*) Il tronco di strada da Sant'Elia a Basicò forma il centro della strada... (*Continuano le risa.*)

Vi prego di far silenzio. Noi siamo qui in Parlamento...

Presidente. Onorevole Di Sant'Onofrio, si rivolga alla Camera!

Di Sant'Onofrio. Mi sembra strano questo rumore!..

Presidente. Onorevole Di Sant'Onofrio, Ella non ha diritto di apostrofare i suoi colleghi! Si rivolga al presidente.

Di Sant'Onofrio. Io sto a sentire tutti i miei colleghi con la massima attenzione e pretendo da essi la stessa cortesia.

Dunque questo tronco forma il tratto di congiungimento fra due strade, che sono già costrutte. Un bel giorno mentre si consegnano i lavori tutto viene improvvisamente sospeso.

Io non voglio entrare nella questione tecnica; ma prego l'onorevole ministro di voler fare in modo che i lavori vengano presto intrapresi.

So pure che si tratta di fare una specie di tunnel. Sarebbe cosa molto grave fare un tunnel in una strada provinciale lungi dall'abitato, sia perchè la Provincia dovrebbe sottostare a spese di manutenzione ed illuminazione, sia perchè si dovrebbe tenervi anche un guardiano.

In ogni modo, io non voglio, ripeto, entrare nella questione tecnica. Prego solo l'onorevole ministro a voler provvedere affinchè si appalti prontamente il tronco, qualunque ne sia il tracciato, e che non si abbiano quegli inconvenienti cui ho accennato.

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

Finali, ministro dei lavori pubblici. Se io volessi rendere informata la Camera della questione così compiutamente, come ne è informato l'onorevole Di Sant'Onofrio, dovrei spendere troppo tempo.

Posso assicurare l'onorevole Di Sant'Onofrio che mi sono occupato con la massima sollecitudine di trovare una soluzione intorno a questo tormentato progetto per un tronco di strada provinciale: nel quale abbiamo avuto anche lo spiacevole incidente di dover abbandonare un tracciato, che era stato appaltato, pagando il 10 per cento di presunto guadagno all'appaltatore.

Ho dovuto mandare Commissioni tecniche due volte. L'ultimo progetto, che conteneva davvero

quella galleria di circa 80 metri è stato oggetto di osservazioni da parte del Consiglio superiore dei lavori pubblici; e adesso se ne studia una nuova modificazione per trovare il modo di evitare quella galleria.

Presidente. Se non vi sono altre osservazioni, rimane approvato il capitolo 144.

Capitolo 145. Ponte sul Taro, sulla provinciale Parma-Cremona, lire 26,000.

Capitolo 146. Strada, dalla nazionale di Rieti per Labro e Morro al confine provinciale verso Leonessa (Tronchi, da Moro Reatino al confine con la provincia di Aquila), lire 13,000.

Capitolo 147. Strada, dall'Orviniense per Poggio Moiano, e pei pressi di Percile e Roccagiovine alla Sublacense presso Vicovaro (Tronchi, dalla provinciale Valeria Sublacense al confine con la provinciale di Perugia), lire 180,000.

Capitolo 148. Strada Orte Amelia e Ponte sul Tevere (Tronco da Amelia al confine con la provincia di Roma), lire 90,000.

Capitolo 149. Strada, dalla nazionale dell'Agri per Stigliano alla provinciale Potenza-Spinazzola per Montepeloso, con ponte sul Basento (Tronchi, dal ponte sulla Selandrella alla comunale di Garaguso, e dal passaggio a livello presso la stazione di Grassano, alla provinciale Tolve-Montepeloso coi ponti sul Basento e sul Bradano), lire 278,000.

Capitolo 150. Prolungamento della strada Montemurro-Brienza, da presso Brienza per Sant'Angelo le Fratte alla stazione di Romagnano (Tronchi, dalla Sella Omomorto alla stazione di Romagnano), lire 164,000.

Capitolo 151. Prolungamento della strada Brienza-Montemurro fino all'incontro della Potenza-Sant'Arcangelo verso Armento, lire 148,000.

Capitolo 152. Strada, da un punto dell'Appulo-Lucana fra Grottole e Miglionico, con ponte sul Basento, alla stazione di Ferrandina (Tronchi, da presso Miglionico alla comunale obbligatoria di Ferrandina con ponte sul Basento), 119,000 lire.

Capitolo 153. Strada, dalla nazionale delle Calabrie verso Padula alla Brienza-Montemurro (Tronco, dall'abitato di Tramutola al Vallone-Abete), lire 84,000.

Capitolo 154. Strada, dalla nazionale delle Calabrie verso Padula alla Brienza-Montemurro (Tronchi, dal Vallone Abete alla nazionale delle Calabrie), lire 140,000.

Capitolo 155. Strada, da Laurito sulla provinciale di serie Cuccaro-Sanza per Castel Ruggero a Torre Orsaia, ed alla provinciale di Se-

rie Caselle in Pittari-Scario (Tronchi, da Laurito alla via dei Carpini), lire 88,000.

Capitolo 156. Linea litoranea fra la Marina di Castellabate e quella di Casalicchio (Tronchi, dalla Marina di Casalicchio a quella di Castellabate), lire 115,391.

Capitolo 157. Concorso dello Stato per le strade di cui nell'elenco III, della suddetta legge 23 luglio 1881, n. 333, che si costruiscono dalle Provincie direttamente, lire 1,500,000.

Su questo capitolo è iscritto a parlare l'onorevole Sanguinetti. È presente?

Voci. No!

Presidente. Non essendo presente perde il suo turno.

L'onorevole Cadolini è presente?

Cadolini. Eccomi qua!

Presidente. Ha facoltà di parlare sull'articolo 157.

Cadolini. L'onorevole ministro dei lavori pubblici non ignora che fra le molte opere, decretate con la legge del 1881, alle quali si deve provvedere con questo capitolo n. 157 del bilancio, vi sono pure due ponti sul fiume Adda, uno di *Bisnate* e l'altro denominato, per ragioni d'ubicazione, di *Bocca-Serio*. Rispetto a questo ponte di *Bocca Serio* l'Amministrazione ospitaliera di Milano fece ricorso contro il decreto reale col quale si determinava la posizione in cui esso doveva costruirsi, e ciò perchè ritiene che qualche danno ne possa derivare alle sue proprietà. Per conseguenza il Consiglio di Stato fu chiamato a pronunciarsi sopra la questione. Ed il Consiglio di Stato, sebbene avesse innanzi a sè la relazione di una Commissione di tre ispettori del Genio civile, la quale approvava interamente l'ubicazione di quel ponte designata per decreto reale, credette di invitare le Provincie a fare nuovi studi.

Le due Provincie interessate, che sono quelle di Milano e di Cremona, mentre erano perfettamente d'accordo sull'ubicazione del ponte, rimasero sorprese di dover intraprendere nuovi studi, e specialmente la provincia di Cremona si oppose in modo formale ed assoluto a qualunque nuovo studio che potesse cagionare indugio nella esecuzione delle opere, e quindi si rifiutò all'invito del Consiglio di Stato che chiedeva un nuovo disegno.

Ora le Provincie si sono messe d'accordo intorno alla esecuzione dei due ponti; la provincia di Milano ha assunto la costruzione del ponte a *Bisnate*, e la provincia di Cremona ha assunto dal suo canto la costruzione del ponte di *Bocca-Serio*.

Ed oggi occorre che si tolgano gli ostacoli, e

che si permetta alla seconda di intraprendere sollecitamente i lavori di *Bocca-Serio*, come fu autorizzata la prima a costruire il ponte di *Bisnate*, perocchè vi è una gravissima ragione di equilibrio negli interessi economici dei luoghi, la quale consiglia che i due ponti si compiano presso a poco nella stessa epoca.

Il Consiglio di Stato è chiamato a decidere intorno alla validità, ed alla legalità del decreto reale, che stabiliva l'ubicazione del ponte, e non so con qual criterio esso abbia voluto imporre di fare un nuovo progetto, mentre invece una Commissione di tre ispettori del Genio civile aveva dichiarato che il primo stava bene.

Siffatta decisione del Consiglio di Stato ebbe per conseguenza che da due anni la questione rimase insoluta; ma per eseguire i richiesti nuovi studi occorrerebbe l'accordo delle due Provincie, e siccome una di queste si oppone, l'unica via a seguirsi è questa, che cioè il Ministero richiami senz'altro il Consiglio di Stato a riesaminare, dal punto di vista giuridico, il decreto che stabiliva l'ubicazione del ponte in quella posizione; e che proceda poscia senza esitanze affinchè i lavori si possano eseguire con tale sollecitudine che valga a compensare il tempo perduto.

So benissimo che la provincia di Milano è disposta a fare il richiesto studio, perchè essa è meno interessata nella costruzione del ponte di *Bocca-Serio* di quanto lo è per l'altro; ma io credo che il Ministero debba tener conto delle esigenze della Provincia che è più interessata, e debba cercare di togliere questi ostacoli che, come ho detto, per due anni tennero sospesa l'esecuzione di un'opera cotanto urgente.

Prego quindi il ministro a voler esaminare questa questione, ed a prendere una risoluzione un po' energica; perchè, se vorrà egli stesso esaminare il voto del Consiglio di Stato, si persuaderà che nessuna ragione aveva quell'alto Consesso, di ordinare nuovi progetti, perchè non esisteva alcun rapporto tecnico ufficiale che lo autorizzasse a ritenerli opportuni.

Voglio dunque sperare che, l'onorevole mio amico il ministro dei lavori pubblici, vorrà tener conto della calda mia raccomandazione, e che egli vorrà provvedere con risolutezza affinchè si rompano gli improvvidi indugi.

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

Sanguinetti Adolfo. Debbo rivolgere una brevissima interrogazione all'onorevole ministro. Nell'elenco III annesso alla tabella *B* che fa parte della legge del 23 luglio 1881, si è fatto lo stan-

ziamento di lire 80,000, delle quali 40,000 a carico dello Stato e 40,000 a carico della Provincia, per la costruzione di un ponte sul Centa, nelle vicinanze di Albenga. Questa legge deve cessare di aver effetto col 1895.

Se le mie notizie non sono errate, finora non si sarebbe fatto nulla per la costruzione di questo ponte.

La popolazione di Albenga reclama da tempo perchè la legge sia eseguita.

Io non mi fermerò a dimostrare la necessità del ponte in discorso; non ricorderò le dichiarazioni fatte dal ministro Baccarini, quando si discusse la legge del 1881; mi limito a pregare l'onorevole ministro dei lavori pubblici a darmi qualche schiarimento, e ad eccitare, quando ne fosse il caso, la provincia di Genova a fare quello che deve fare. Sarei ancora tenuto all'onorevole Finali, se potesse dirmi se almeno gli studi per il ponte siano stati fatti, ed approvati.

È un'opera che pesa poco sul bilancio dello Stato, e che per la città di Albenga ha grande importanza.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Morelli.

Morelli. Nell'anno decorso feci una raccomandazione all'onorevole ministro per togliere gli ostacoli che impedivano la pronta esecuzione del ponte sul fiume Coscile in territorio di Castrovillari tante volte da me rammentato e sempre dal ministro dimenticato. La spesa fu già stanziata nei precedenti bilanci del Ministero dei lavori pubblici, si trasporta sempre fra i residui, ma il ponte non si costruisce mai; sebbene il costo di esso fosse piccolo, da non raggiungere la preventivata somma di lire 43,000 e sebbene non se ne sconoscesse la urgenza della costruzione dello stesso Governo.

Dissi l'anno passato, se mal non ricordo nel 29 maggio, discutendosi della spesa per i lavori pubblici, che chi deve passare il fiume Coscile sul pericoloso ponte di legno, già da tempo in istato provvisorio, per avviarsi da Castrovillari alla stazione ferroviaria a poche miglia di distanza è obbligato a scendere di legno per riprendere la sua corsa alla riva opposta.

Rivolgendo allora la calorosa mia raccomandazione al ministro per sollecitare la costruzione, faceva pure un vaticinio, cioè che per la terza volta avrei dovuto nel nuovo bilancio 1890-91 sollecitare ancora i lavori di questo ponte. Il mio vaticinio si è avverato.

Ma da che può dipendere il ritardo nella costruzione di un ponte di così esiguo valore?

Per tre o quattro volte si è rifatto il pro-

getto dall'ufficio del Genio civile provinciale, ma come esso va al Consiglio superiore dei lavori pubblici, si trova sempre in quel Consesso qualche cosa da osservare o rettificare per rinviare il disegno al medesimo ufficio.

Ora io mi fo questo dilemma: o gli ingegneri del Genio civile incaricati dell'esecuzione del disegno di legge non sono abbastanza esperti in questo genere di lavori, che ad un semplice capo muratore non sarebbe difficile portare a compimento, oppure il Consiglio superiore dei lavori pubblici giudicando della opera sulla semplice vista di una carta topografica prende grosso abbaglio, ritardando indebitamente l'esecuzione di un ponte che è della più grande urgenza.

Nè il Consiglio superiore, nè il Ministero si danno pensiero dei possibili disastri che potrebbero conseguire dal non giustificato ritardo nella esecuzione dei lavori, ma io sento il dovere di dichiarare che la responsabilità sarà tutta del ministro, perchè richiamato più volte a rimuovere gli ostacoli si attende ancora con grande rammarico di quei buoni cittadini la costruzione di un ponte di tanta urgenza.

Mi fu detto che la difficoltà che sorge è precisamente quella di determinare il letto del fiume per costruire poi il ponte.

Ci è chi nel Consiglio superiore sostiene che bisogna fare prima le arginature lungo il corso del fiume, affinchè esso non devii più dal suo letto. Ma se ciò è necessario è naturale che si facciano le arginature a garantire che il fiume non abbandoni il suo ponte; però mi sia lecito di dire che lo studio non debba occupare per anni un ingegnere esperto cui si voglia affidarne l'incarico.

Mi opposi e mi oppongo sentendo che questa arginatura si voglia rimandare niente di meno al tempo in cui si cominceranno i lavori di bonificazione di quell'agro.

L'altro ieri, parlando appunto delle bonifiche progettate in quella Provincia, l'onorevole ministro ebbe a dire che è un lavoro molto costoso, e che avrà bisogno di molti studi, ai quali attenderà di buona lena. Sono lieto della promessa del ministro che affretterà l'approvazione del progetto della bonifica della Valle dell'Esaro e del Coscile, ed anzi fo a lui viva preghiera perchè si occupi col proposito di riuscire a rimuovere gli ostacoli per i due consorzi idraulici, uno dei quali pare sia progettato in Spezzano, e l'altro tra Corigliano e Cassano al Jonio.

La bonifica della Valle dell'Esaro e del Coscile, è di assoluta grande urgenza, ma credo che non

sia proprio il caso di rimandare la costruzione del ponte Coscile che sta sulla strada nazionale, l'unica che congiunge Napoli a Reggio di Calabria, a quando siano eseguiti i lavori di bonifica. A me pare sarebbe cosa davvero esorbitante, tale ingiustificato ritardo.

Io credo che il ministro debba intervenire a comporre il dissidio tra l'ufficio provinciale ed il Consiglio superiore; quello ritiene che il progetto possa eseguirsi come è da esso compilato; questo invece divaga senza sapere la località, almanaccando dove il fiume potrà trovare sede stabile per costruirvi il ponte.

A me duole di dover ogni anno fare simili sollecitazioni.

Se ho da esprimere un desiderio è: che io non sia obbligato a ripetere altra volta una simile raccomandazione. Confido che l'onorevole ministro eviterà di sentire nuovamente la mia parola su questo argomento del ponte Coscile e delle Valli da bonificarsi in quelle sventurate contrade.

Presidente. Onorevole ministro, ha facoltà di parlare.

Finali, ministro dei lavori pubblici. L'onorevole Cadolini sa che della definizione della questione, riguardante i due ponti di Bisnate e di Bocca Serio, anche di recente mi sono occupato. Anzi, con la cooperazione di un egregio deputato, che veggo dinanzi a me, ho cercato di ottenere che la provincia di Milano e la provincia di Cremona si mettano d'accordo.

Ho chiesto recentemente informazioni su questa vertenza, e sulle deliberazioni prese, al prefetto di Cremona, il quale mi ha significato l'intendimento dell'amministrazione di quella Provincia; e mi promette l'invio di un memoriale, che trasmetterò al Consiglio di Stato. Spero di rimuovere prontamente ogni difficoltà ed ogni incertezza intorno alla ubicazione ed alla sollecita costruzione dell'uno e dell'altro ponte.

All'onorevole Sanguinetti rispondo che la costruzione del ponte sul fiume Centa è assunta dalla provincia di Genova. Non ho ragione di credere che la provincia di Genova non adempia al suo dovere; ma se gli enti interessati mi faranno reclamo contro la detta Provincia, perchè non adempie al suo dovere, io farò sì che o essa farà quel che deve, o il Governo rientrerà nell'esercizio del suo dovere.

Sanguinetti Adolfo. Ringrazio molto.

Finali, ministro dei lavori pubblici. Rispondo poi all'onorevole Morelli, che egli sa che le questioni idrauliche e di costruzione di ponti nella Cala-

bria, regione di frequente tormentata da cataclismi tellurici, presenta delle gravi difficoltà.

Il corso del Coscile poi è straordinariamente mutabile e difficile; e fra le parti interessate v'è chi lo vorrebbe mantenere nel suo letto attuale, chi lo vorrebbe deviare; e vi sono ricorsi non solo dei privati, ma anche del comune di Castrovillari riguardo al progetto di costruzione di questo ponte, che ora si vorrebbe costruire, coordinandolo ad un lavoro di bonifica, con una travata metallica.

Ma egli ha ragione di dire che la costruzione di questo ponte non dev'essere ritardata; e mi compiaccio nel rispondergli, che di seguito ad un parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, che ha richiesto certe notizie prima di dare il voto definitivo, io ho mandato un ispettore in Calabria il quale al suo ritorno dovrà riferire al Consiglio superiore di cui fa parte, affinchè possa dare il suo voto definitivo intorno alla questione.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Cadolini.

Cadolini. Io ringrazio l'onorevole ministro della sua risposta e prendo atto della dichiarazione che egli ha fatto, in seguito alla quale io confido che egli non terrà più in sospenso questa questione e procederà innanzi con molta energia, affinchè siano superati gli ostacoli opposti finora alla costruzione dei ponti di Bisnate e Bocca Serio.

Presidente. Non essendovi altre osservazioni rimane approvato questo capitolo 157 con lo stanziamento di lire 1,500,000.

Capitolo 158. Strada dalla nazionale n. 51 bis per Santo Stefano a Monte Croce di Comelico (Tronchi da Gogna a Dosoleto), lire 26,500.

Capitolo 159. Strada da Arten per Fonzaso a Pontet di Montecroce, confine dello Stato austro-ungarico) Tronco Arten-Fonzaso), lire 56,000.

Capitolo 160. Strada da Cuneo a Prazzo, lire 110,000.

Capitolo 161. Maggiori spese impreviste per lavori stradali, di cui nelle suddette leggi 1862-69 75-81, elenco II, e 1883, lire 450,000.

Capitolo 162. Maggiori spese impreviste per lavori stradali, di cui nella legge 23 luglio 1881 elenco III, lire 200,000.

Capitolo 163. Assegni fissi mensili al personale del Genio civile addetto ai lavori stradali dipendenti dalle varie leggi emanate dal 1862 al 1888, lire 162,390.

Capitolo 164. Indennità di trasferta al personale del Genio civile addetto ai lavori stradali

dipendenti dalle varie leggi emanate dal 1862 al 1888, lire 195,010.

Capitolo 165. Assegni mensili al personale straordinario addetto ai lavori stradali dipendenti dalle varie leggi emanate dal 1862 al 1888, lire 420,500.

Capitolo 166. Indennità di trasferte e competenze diverse variabili al personale straordinario addetto ai lavori stradali dipendenti dalle varie leggi emanate dal 1862 al 1888, lire 32,400.

Capitolo 167. Spese di stampa ed eventuali per la relazione sul mantenimento delle strade nazionali, e per il servizio dell'inventario tecnico e registro economico delle strade stesse, lire 8,000.

Capitolo 168. Sussidii ai Comuni per la costruzione di strade comunali obbligatorie (Leggi 30 agosto 1868, n. 4613 e 23 luglio 1881, numero 333), lire 3,250,000.

Capitolo 169. Anticipazioni ai prefetti per lo studio dei progetti delle strade comunali obbligatorie, lire 135,000.

Capitolo 170. Compilazione della carta stradale delle strade comunali obbligatorie del Regno, lire 4,000.

Capitolo 171. Indennità di trasferte e competenze diverse variabili al personale straordinario addetto al servizio delle strade comunali obbligatorie, lire 7,000.

Capitolo 172. Spese di stampa ed eventuali per il servizio delle strade comunali obbligatorie, lire 4,000.

Capitolo 173. Indennità di trasferte al personale del Genio civile addetto alla costruzione delle strade comunali obbligatorie, lire 14,000.

Capitolo 174. Retribuzione mensile al personale straordinario addetto alla costruzione delle strade comunali obbligatorie, lire 86,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Costa Alessandro.

Costa Alessandro. Ho domandato di parlare unicamente per fare una semplice raccomandazione al ministro dei lavori pubblici.

Nel presente bilancio non figura, come in quello precedente, il capitolo 131. « Rettificazione della strada nazionale Firenze-Ancona fra Ponte San Salvatore e Portone Pio, e la ragione per cui non figura lo stanziamento si è che il lavoro è ultimato, il collaudo è stato eseguito e di più il Ministero dei lavori pubblici ha dovuto liquidare all'appaltatore 11,000 lire per lavori aggiuntivi. Il lavoro è eseguito, ma la correzione della strada non esiste, perchè il lavoro fu ideato con tanta abilità dall'Ufficio del Genio civile che la strada passa per una collina completamente franabile,

ed ora, vista dalla collina di fronte la strada somiglia precisamente ad una di quella linee, che si tracciano sulla carta per indicare il corso della rendita o di un valore qualunque alla borsa; essa forma una linea tortuosa ed ascendente che rende impossibile il transito; tanto impossibile che so che il Ministero dei lavori pubblici ha ideato di aprire un nuovo appalto per addivenire alla costruzione di una nuova strada.

Io mi permetto di pregare l'onorevole ministro dei lavori pubblici di volere, prima che si apra l'appalto, fare eseguire una ispezione sul luogo, per vedere se sia il caso di gettare nuovamente danari in quella collina, che è completamente franabile o se non convenga meglio far passare la strada piuttosto da un'altra parte e fare la costruzione in modo che possa rimanere ed avere quella solidità, che è necessaria al transito.

Attualmente gli abitanti della provincia di Macerata sono costretti a percorrere un tratto di strada, che ha una pendenza superiore al 12 per cento; ciò che è molto grave.

Quindi vorrei pregare l'onorevole ministro di volere il più sollecitamente possibile fare eseguire una ispezione su quella linea per vedere quali siano i lavori che possono rispondere più allo scopo per il quale essi sono destinati.

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

Finali, ministro dei lavori pubblici. Veramente il caso a cui accenna l'onorevole Costa è molto spiacevole.

Prima d'intraprendere un altro lavoro, e anche una variante bisogna pensarvi due volte.

Si manderà l'ispettore, si cercherà di acquistare la certezza assoluta di non fare opera vana, poichè sarà meglio che gli abitanti di quella parte della provincia di Macerata soffrano il disagio di percorrere una strada con la pendenza del 12 per 100, di quello che il bilancio dello Stato faccia di nuovo una spesa, la quale abbia il risultato della prima.

Costa Alessandro. Ringrazio l'onorevole ministro e prendo atto delle sue dichiarazioni.

Presidente. Acque. — *Nuovi lavori idraulici nei corsi d'acqua di 1ª e 2ª categoria - Legge 23 luglio 1881, n. 333, serie 3ª Sistemazione dei principali fiumi veneti (Legge 24 luglio 1887, n. 4805) e sistemazione del fiume Tevere (Legge 15 aprile 1886 n. 3791) (Spese ripartite).* — Capitolo 175. Fiume Gorzone, lire 480,000.

Capitolo 176. Fiume Brenta e Bacchiglione, lire 430,000.

Capitolo 177. Canale Maestro ed Allacciati in Val di Chiana, lire 340,000.

Capitolo 177. Fiume Bruna, *per memoria*.

Capitolo 177. Fiume Sovata, *per memoria*.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Valle.

•Valle. Dopo il capitolo 177 vedo scritto: Fiume Sovata, *per memoria*. Domanderei all'onorevole ministro come mai per i lavori di Sovata, specialmente nella parte più alta nessuno stanziamento è fatto in questo bilancio, tanto più che si tratta di una piccola spesa, e di un fiume che è già stato sistemato nella parte inferiore.

Pregherei quindi l'onorevole ministro di voler mi dire se questa spesa è compresa nel capitolo 203 che riguarda le Maremme toscane.

Presidente. L'onorevole ministro ha facoltà di parlare.

Finali, *ministro dei lavori pubblici*. Mi pare che nella relazione stessa dell'onorevole Vacchelli ci sia una spiegazione.

Valle. Non l'ho letta.

Finali, *ministro dei lavori pubblici*. Allora non sono responsabile io. (*Si ride*).

L'onorevole Vacchelli ha soppresso tutti i *pro memoria*, quando si trattava di opere per le quali non vi era un precedente stanziamento. È mantenuto il *pro memoria* per quelle opere nelle quali v'era uno stanziamento precedente, che può ancora servire.

Vacchelli, *relatore*. Precisamente così.

Presidente. Non essendovi osservazioni, s'intende approvato il capitolo 177.

(È approvato).

Capitolo 178. Personale addetto ai nuovi lavori idraulici nei corsi d'acqua di 1ª e 2ª categoria, dipendenti dalla legge 23 luglio 1881, n. 333 - Indennità fisse mensili, di trasferte al personale del Genio civile; assegni, indennità di trasferte e competenze diverse al personale straordinario, lire, 50,000.

(È approvato).

Capitolo 179. Sistemazione dei principali fiumi veneti riconosciuta necessaria dopo i disastri causati dalle piene del 1882 (Legge 24 luglio 1887, n. 4805 (*Spesa ripartita*), lire 2,880,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Pascolato.

Pascolato. Consenta la Camera ch'io prenda occasione da questo capitolo del bilancio per ripetere delle riflessioni malinconiche, che sono state fatte più volte e senza frutto in quest'Aula.

La somma stanziata a questo capitolo verrà spesa per continuare ad eseguire, com'è di do-

vere, la legge del 1887 sulla sistemazione dei fiumi. Si sono spesi e si spendono dei milioni, e non pochi, per quest'effetto, nè io certo mi permetto di dire che questi milioni non si spendano bene. Però mi permetto di dubitare (ed in ciò credo di aver consenziente tutta la regione alla quale appartengo), che non si faccia tutto quello che è necessario di fare, nè specialmente quello che occorrerebbe di più, se non si provvede una volta alla sistemazione razionale dei nostri corsi d'acqua.

Invero, che cosa s'è fatto, che cosa si continua a fare sinora?

Si rettificano i corsi dei grandi fiumi, si elevano sempre più e si rafforzano gli argini loro, ma alla radice del male non si rimonta.

Ora le voci più diffuse ed autorevoli dei paesi nostri dicono, da molti e molti anni, che bisognerebbe curare sì i grandi corsi di acqua, ma che sarebbe altrettanto e più necessario di *ostare ai principii*, vale a dire di salire alla montagna per provvedere ai piccoli corsi torrenziali, che sono la causa e l'origine dei terribili disastri prodotti poi dai fiumi principali. Accade sempre così: voi rafforzate gli argini al basso: i confluenti trascinano giù dall'alto massi enormi e intere foreste. Allora tutto va a rovina e gli argini sono distrutti. Il letto del fiume si alza... e voi alzate gli argini ancora di più. E tornate a spendere ogni volta i milioni già spesi, anzi ne spendete ogni volta di più!

Ma, ogni volta, il disastro diventa più probabile, anzi diventa certo, immancabile, e si ripete con frequenza sempre maggiore. Questo è l'andamento normale e in verità non sembra tale da doverne insuperbire. Ond'è ch'io richiamo l'attenzione del Governo, come fu più volte richiamata e da molti anni qui nella Camera, sulla necessità di pensare una volta, non solo nell'interesse delle travagliate popolazioni ma anche del pubblico erario, alla sistemazione razionale di tutti i minori corsi d'acqua, ai quali, lo ripeto, urge di provvedere ancora più che ai maggiori.

Bisogna pensare a frenare i torrenti colle briglie, colle serre, colle chiuse, con tutti gli altri sistemi notissimi, che vengono applicati con tanto successo in altri paesi.

Bisogna pensare a metter d'accordo quella legge, che ancora è da farsi su questa materia, colla legge forestale e col vincolo che per essa deve imporsi alla proprietà privata: vincolo naturalmente da compensarsi, mentre non vi è ragione al mondo che gli uni debbano dare per gli altri, che la servitù debba gravare i proprietari

delle montagne a beneficio di quelli della pianura; e meno ancora vi è ragione (sia detto fra parentesi) che i paesi della montagna debbano anche sostenere il carico del servizio delle guardie poste a custodia e difesa delle selve, il quale servizio è fatto piuttosto a beneficio delle Provincie inferiori che delle superiori.

Queste cose, io certo non ho la pretesa di averle inventate; anzi, se le avessi inventate, non mi permetterei di venirle a dire qui; sono ripetizioni di lamenti continui, dei quali il Governo deve avere pieno il capo e pieni gli archivi.

Si sono veduti, pur troppo, in questi ultimi tempi, gli effetti del sistema seguito finora, come si erano veduti nel 1882, nel 1878, e tante e tante altre volte. Specialmente in una Provincia di confine, che quanto è più delle altre dev'essere nota e cara all'onorevole ministro dei lavori pubblici, perchè gli ha dato una volta il mandato di rappresentarla in quest'Aula, il fenomeno si è ripetuto continuamente, e sempre nelle medesime forme; parlo, come la Camera ha già compreso, della provincia di Belluno. Alcuni dei Comuni di quella Provincia, come quelli del Cadore, del Zoldano, dell'Agordino, sono proprietari di boschi e debbono provvedere necessariamente alle loro spese col prodotto dei boschi, perchè la sovrimposta e le tasse non basterebbero. La povertà in quelle vallate è così grande e così generale, che tutti gli uomini validi sono costretti ad emigrare in cerca di lavoro per otto, nove, dieci mesi dell'anno. Ebbene, i comuni dell'Agordino, per esempio, hanno provveduto e provvedono al servizio della viabilità, che è il più difficile e costoso di tutti in quei luoghi, tagliando i boschi e costruendo le strade. Ma, per effetto del taglio dei boschi, i torrenti ingrossati travolgono più presto, con maggiore ruina, i massi enormi staccati dalla montagna. Allora le strade sono distrutte, e l'anno dopo i Comuni tagliano di nuovo quel che resta delle selve, per rifare le strade, senza le quali non si può vivere. Ormai siamo a questo: che queste risorse dei boschi sono quasi finite; e che i Comuni, fra non molto, resteranno senza boschi e senza strade.

Nell'autunno passato io ho visitato, proprio nei giorni delle massime piene, le valli del Malè e del Cison, del Cordevole; lungo quest'ultimo torrente, vi era una strada nuova e bellissima, di pochi chilometri, tra Cencenighe e Caprile, verso il confine trentino; ebbene, in un giorno, in un'ora, quella strada fu rotta e asportata in quaranta o cinquanta punti!

Intanto, i letti di questi torrenti vanno al-

zandosi a dismisura, in proporzioni incredibili; tanto che abbiamo (e l'onorevole ministro, certo non lo ignora) abbiamo paesi, come per esempio Caprile, che sono piantati molto più bassi dei letti attuali; paesi destinati necessariamente a scomparire. Ebbene il regime di queste acque produttrici di così frequenti e immani disastri è abbandonato un po' ai Comuni, un po' ai privati, e molto, per difetto di mezzi, alla natura che fa da sé. Un sistema razionale non fu creato sinora, nè convertito in legge come sarebbe pur necessario.

Che se non si è pensato ai corsi d'acqua nostri, sui quali abbiamo piena balla, pensi poi la Camera se finora si è pensato ai fiumi e torrenti che diventano nostri, ma che hanno origine fuori del territorio del Regno; se si è pensato cioè a mettersi d'accordo col Governo vicino! Il quale studia, sì, e provvede (sia anche lecito dirlo) con maggior cura e con mezzi più abbondanti di quelli che noi adoperiamo, e interviene poi specialmente con grande larghezza dopo i disastri; ma non si cura naturalmente di sapere che effetto producano in casa nostra le rettifiche, le correzioni e le modificazioni che va portando ai corsi d'acqua nella parte superiore. Se ne vide l'effetto nel 1882; la Camera certo ricorda che la città di Verona ha dovuto allora scontare gli effetti delle provvidenze (utilissime del resto ai territori vicini) attuate nel corso superiore dell'Adige.

Il Brenta, per esempio, ha origini affatto pacifiche e, si può dire, inoffensive, quando esce da quel bel lago di Caldonazzo; ma poi, scendendo, s'ingrossa per le acque del Grigno e degli altri torrenti che riceve sul territorio ancora straniero; indi, soprattutto, per il contributo enorme che gli reca il Cison nel territorio nostro, quel Cison che nell'autunno decorso ha distrutti interi villaggi e che ora divenne proprio pauroso a vedersi. Ora si è mai pensato a frenare il Cison, a far trattenere l'impeto del Grigno?

Ebbene, i nostri bravi montanari, che l'onorevole Finali conosce certo e stima ed ama, si guardano bene dal fare confronti, che ripugnano al patriottismo loro tante volte provato. Non fanno confronti, io dico, fra quel che avviene nello Stato vicino e quel che avviene in casa nostra, ma col loro buon senso, e colla loro forte e pur troppo continua esperienza (perchè ognuno di loro, giunto all'età di 40 anni, ha visto ripetersi gli stessi fenomeni dolorosi per sei, sette od otto volte), apprezzano e giudicano; e francamente giudicano poco razionale e poco savia l'azione dello Stato in quello che li riguarda.

Essi vedono succedersi Commissioni a Commissioni; ispettori a ispettori; e, noti l'onorevole ministro, non v'ha ispettore nè commissario che, recatosi sul luogo, non convenga perfettamente in tutte le considerazioni, che dagli uomini del luogo gli vengono esposte. Indi aspettano l'effetto delle visite e degli studi, vale a dire i provvedimenti che queste Commissioni, che questi ispettori proporranno ed otterranno dal Governo. Ma il tempo passa e di provvedimenti non se ne vedono: di molte parole si spendono, ma ad esse non rispondono i fatti, di modo che ci troviamo ancora come nel 1866.

Certo si fa qualche cosa qua e là, quando occorre di rimettere un po' le cose come stavano prima d'ogni nuova inondazione: anzi talora si profondono somme ingenti, come si è veduto nel 1882, per ristabilire tali e quali le opere, le strade, i ponti, nelle condizioni di prima.

Pensi la Camera! Nel 1832 la Provincia di cui parlava poc'anzi ha veduti distrutti tutti i suoi ponti innumerevoli, meno tre. Naturalmente questi ponti qualcuno li ha rimessi a posto: lo Stato vi ha concorso molto largamente ed il bilancio ne ha risentiti gli effetti; tutto tornò per il momento nello stato di prima ed era senza dubbio necessario; ma ai provvedimenti per guardarsi dalle ripetizioni degli stessi disastri, a questo francamente non si è punto provveduto!

Questa volta, nell'autunno passato, il disastro fu meno esteso, ma il Governo sa che, per i luoghi colpiti, esso non fu meno intenso o meno grave di quello del 1882. E questa volta al dolore, alla desolazione, allo sperpero di tante piccole fortune, se possono senza irrisione chiamarsi fortune, si aggiunge che fino ad ora le speranze lasciate concepire a quelle popolazioni dalle voci più confortanti e autorevoli, e soprattutto dalla memoria di tanti altri precedenti, non furono seguite dai fatti!

Si sperava, e come non si doveva sperare? che l'aiuto fraterno non sarebbe mancato come nelle altre occasioni. E si videro arrivare nei primi giorni dei piccoli sussidi, gocce d'acqua nel mare, destinati a sfamare chi non aveva più pane: ma non si è veduto altro.

Si continua sempre ad aspettare, ma anche la speranza comincia a stancarsi! Eppure sarebbe debito di giustizia il riparare ai mali prodotti in parte da mancanza dell'azione preventiva dello Stato!

Eppure si tratta di popolazioni che fanno di tutto per non pesare a carico dello Stato, per bastare a sè stesse, che vivono di lavoro, di sa-

crifici e di privazioni, e che serbano poi quanto altri mai, imperitura la riconoscenza del beneficio che ricevono o che credono di ricevere!

Rammento che quando visitai per la prima volta i Comuni della povera e laboriosa vallata di Alpagò (era nel 1884), ho sentito quella brava gente parlarmi degli obblighi loro verso lo Stato e verso il Governo nazionale per gli aiuti che aveano ottenuti in occasione dello spaventevole terremoto di undici anni prima! In verità io non credo che molte popolazioni ricordino il beneficio a distanza di undici anni; ed in quel caso il beneficio poi era così piccolo che, per trenta circa villaggi sconvolti, a non dire distrutti, e per la città di Belluno che era andata tutta a soqquadro, lo Stato aveva speso, io credo, 160 o 170 mila lire!

Se mi permisi di rammentare queste cose, fu per venire ad una interrogazione che ho proprio bisogno di rivolgere all'onorevole ministro, ed alla quale io spero ancora di ottenere risposta favorevole. Immediatamente dopo l'ultimo disastro, si cominciò a parlare di questi provvedimenti, che nella misura consentita dalle condizioni del bilancio non sarebbero mancati, come non mancarono e per la stessa regione veneta in occasione della inondazione del 1882, e per tanti altri paesi travagliati da gravi infortunii in questi ultimi tempi. E noi deputati abbiamo adempito all'ufficio nostro, confortando come si poteva e incurando quelle disgraziate popolazioni alla speranza.

È noto che ci affidammo tutti ad una Commissione, composta di egregi colleghi nostri, i quali, con singolare bontà, assunsero il penoso ufficio, di raccogliere tutti gli elementi necessari, per informare completamente il Governo, e per chiedergli adeguati provvedimenti.

Da quel momento ci siamo fatti tutti, io credo, o almeno io certo mi sono fatto una legge di non insistere, di non far ressa alle porte del ministro dell'interno e di quello dei lavori pubblici, per ottenere queste provvidenze che tanto tardavano. Ma intanto vennero a tranquillarci le assicurazioni replicate dei ministri dentro quest'Aula. Quando per il primo l'onorevole Bonghi si rivolse al presidente del Consiglio, chiedendogli se e come intendeva provvedere, l'onorevole Crispi respinse quasi adegno questo intervento dei deputati, questa loro intromissione tra le popolazioni ed il Governo, e fece sentire che il Governo credeva di aver provveduto già prima che i deputati invocassero l'aiuto suo. Ed io mi compiacqui di questa risposta, che mi parve conforme all'alto

sentimento che il Governo deve avere dei propri doveri, e mi augurai che fossimo sempre dispensati da questo intervento per noi penoso, per altri molesto, cosicchè ci fosse consentito di dedicarci alla sola funzione che veramente la costituzione ci affida... Poi la Commissione generale del bilancio nell'occasione della relazione sul bilancio di assestamento, notando che si erano spese 80,000 lire in sussidi agli inondati (badi la Camera 80,000 lire per 11 Provincie), fece intendere che questa somma stessa era di molto inferiore alla gravità dei disastri ed alla grandezza dei bisogni.

Più tardi all'onorevole mio amico Galli, il quale al ministro dei lavori pubblici voleva chiedere notizia del disegno di legge, che si attendeva fosse presentato alla Camera per questo argomento, l'onorevole Finali rispose di aver pazienza, che probabilmente prima che arrivasse il giorno dello svolgimento della sua, non so, se interpellanza od interrogazione, il disegno di legge sarebbe stato presentato.

Uguale assicurazione ebbe pure il mio amico Lugli. L'onorevole Lugli aveva messo la cosa in termini; aveva cioè invocato, per le Provincie travagliate dalle inondazioni, provvedimenti analoghi a quelli del 1882; ossia un disegno di legge nel quale si associassero i ministri dell'interno, delle finanze e dei lavori pubblici. E a lui rispondeva l'onorevole Finali che per parte sua la cosa era fatta; che il disegno di legge era pronto e che anzi egli si era rivolto ai colleghi dell'interno e delle finanze perchè preparassero ed aggiungessero la parte che loro spettava.

E quali risposte non ebbero poi le insistenti domande dell'altro mio amico l'onorevole Rizzo sia dal ministro dei lavori pubblici, sia dal presidente del Consiglio? Egli intese dirsi, come la Camera certo ricorda, che mancavano solamente al Governo centrale degli elementi di fatto perchè i prefetti, quei benedetti prefetti avevano mancato al loro dovere. Era proprio la voce del presidente del Consiglio che li accusava di non avere compiuto il debito loro d'informare e di rispondere, tanto che in marzo l'onorevole Crispi annunciava di aver dovuto richiamarli con apposite circolari a fornire le notizie sulle inondazioni, avvenute in ottobre! Però, soggiungeva il ministro, quando gli studi saranno completi allora si penserà e si provvederà.

Ebbene di tutte queste promesse, come si dice nel linguaggio parlamentare, le popolazioni nostre, onorevole ministro, hanno preso atto: e questo prendere atto da parte delle popolazioni ha dav-

vero importanza anche maggiore che non abbia nelle aule parlamentari!...

L'altro giorno, quando stava per chiudersi la discussione generale di questo bilancio, io non mi trovava presente, trattenuto altrove da doveri indeclinabili, e perciò non ho udito il discorso del mio amico Rizzo, nè la risposta dell'onorevole ministro. E siccome di quelle sedute del 5 e del 6 non sono stati pubblicati ancora i resoconti stenografici, ho dovuto contentarmi di prendere notizia di ciò che in esse è avvenuto dai resoconti sommari. Lessi adunque che l'onorevole Rizzo invocò di nuovo il disegno di legge, tante volte promesso. Ma nel giorno seguente l'onorevole ministro gli avrebbe risposto, ed è su questo appunto che io mi permetto di interrogarlo, che del disegno di legge non c'è bisogno per ora, che si vedrà più tardi, quando una Commissione, alla quale fu ora imposto di studiare e di riferire entro quattro mesi, avrà suggerito quello che ancora possa essere necessario.

Io spero che il resoconto sommario sia in questa parte del tutto inesatto; ne chiedo scusa agli autori del resoconto sommario, ma può essere, dev'essere anzi che abbiano preso un equivoco. Io spero che quella non sia la vera ed esatta risposta del ministro, perchè se fosse quella, sarebbe in un disaccordo così stridente con tutti i precedenti della questione che io non potrei spiegarmi proprio una risposta di questo genere da parte di un uomo, al quale professo stima e venerazione grandissima, com'è l'onorevole Finali.

Io davvero non credo che il Governo a questo punto possa dire: ci si penserà a novembre; credo che farebbe male se si mettesse per questa via; credo che non tarderebbe a vederne gli effetti, perchè, come ho detto, le nostre popolazioni non fanno certamente confronti tra le condizioni dell'Italia e quelle degli Stati vicini, e sanno rendersi conto delle presenti nostre strettezze; ma, se non guardano all'estero, non possono a meno di istituire paragoni all'interno fra tempo e tempo, fra occasione ed occasione. Come potrebbero, ad esempio, aver dimenticato che nel 1882 non v'è stato bisogno di mesi e mesi di studio, nè di promesse replicate e continue e prive di visibile effetto, ma che l'effetto si è fatto sentire immediatamente? che quelle inondazioni avvennero nell'ottobre e nel novembre (pur troppo sono i soliti mesi delle nostre disgrazie) e che già a dicembre le leggi dei compensi, dei sussidi, delle riparazioni erano state votate? e che altrettanto è avvenuto per i danni del terremoto di Casamicciola, e per

quelli del terremoto della Liguria, e per tante altre pubbliche sventure?

Questi confronti non vi è patriottismo che interdice di farli; essi sono giusti e legittimi, e il Governo ha torto se a questi confronti dà luogo.

Io non so se le cure presenti, se la sollecitudine, davvero un po' tarda, per le condizioni del bilancio e per quelle dell'economia nazionale, ispirino ai colleghi dell'onorevole Finali una resistenza invincibile contro l'azione che egli deve avere esercitato, in conformità dei suoi impegni e delle sue promesse.

Io non so specialmente se i suoi compagni nel Governo non siano forse pensosi della sentenza che il paese, tra non molto, deve essere necessariamente chiamato a dare sopra una politica, che a molti pare più curante del fasto e dell'apparenza che del vero benessere delle popolazioni.

Ma se ciò fosse, onorevole ministro, io vorrei pregarla di ascoltare una voce riverentemente amica. Non impegni, io Le direi, non impegni la propria solidarietà in questo modo; non si associ ad un'opera, che a me pare deleteria. Provveda, Le direi imitando le parole dell'onorevole Bovio, provveda alla sua virilità, alla sua robusta virilità; (*Si ride*) provveda al decoro del nome suo intemerato e riverito, caro all'Italia, carissimo alle popolazioni che Ella ha avuto un tempo e che io ho adesso l'onore di rappresentare. Provveda a tutto questo, e ricordi, poichè qui si parla sempre delle istituzioni e dei pericoli ch'esse corrono, ricordi che più esiziale alle istituzioni di qualunque propaganda rivoluzionaria è il vedersi strappare e sradicare dall'animo dei cittadini, per opera delle autorità dello Stato, quella fiducia che bisogna cercare, quanto è possibile, di mantenere: la fiducia che il Governo non venga meno all'ufficio suo, e che specialmente non voglia mancare mai alla propria parola!

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

Finali, ministro dei lavori pubblici. Se l'onorevole Pascolato avesse potuto assistere alla seduta nella quale parlò l'onorevole Rizzo, credo che avrebbe risparmiato la seconda parte del suo discorso, la quale è stata una esplicazione, una ampliamento di alcune considerazioni che l'onorevole Rizzo nella seduta del 6 giugno mi rivolse.

Avrei desiderato che nessuno fosse tornato su quell'argomento. Dichiarai, come mi fosse penoso il sentire da questo banco, farmi quelle osservazioni in forma di rimprovero; e come io avessi fatto di tutto per evitare che questo avvenisse,

e a quali considerazioni di ordine superiore io avessi obbedito.

Non pecco di poco riguardo verso l'onorevole Pascolato, se lo prego di consultare e il discorso dell'onorevole Rizzo e la mia risposta; e oso fargli questa preghiera, perchè egli le sue considerazioni, che potevano essermi troppo amare, ha circondato di espressioni di singolare benevolenza verso di me, ricordando anche quelle brave e buone popolazioni, che mi compiaccio molto di avere avuto l'onore di rappresentare nel Parlamento nazionale.

Mi permetta di lasciare questo argomento, perchè sebbene io non abbia presentato il disegno di legge, nella parte che riguarda il mio Ministero non ho mancato di fare quanto era necessario. E non credo che l'onorevole Pascolato od altri possa dire che un lavoro di difesa o di riparo ad uno o ad un altro fiume veneto sia mancato, per poca buona disposizione del Ministero dei lavori pubblici o per insufficienza di mezzi.

Dichiarai che per i fiumi nei quali si erano avute le maggiori piene con danno pubblico, il bilancio del Ministero dei lavori pubblici, come aveva provveduto pel passato, avrebbe seguito a provvedere.

La nomina di una Commissione non ha mica un valore accademico, e non ha l'intento di nascondere il proposito di non fare, come talvolta succede delle Commissioni.

La Commissione si adunò il giorno dopo di quello, in che io aveva parlato in risposta all'onorevole Rizzo, poichè era già stata convocata da parecchio tempo. La presiedetti io stesso, e sentii da quei valenti ingegneri che la componevano delle cose, rispetto al sistema di difesa dei nostri fiumi, che mi confortarono.

Essi mi dissero che di fiumi che eccitino le apprensioni e le sollecitudini degli ingegneri idraulici in Italia, ne abbiamo soprattutto due, l'Adige e il Reno; che gli altri fiumi non presentano difficoltà che spaventino gli uomini della scienza e dell'arte idraulica.

Credo che l'onorevole Pascolato non abbia inteso di negare l'abilità degli ingegneri idraulici italiani, i quali hanno creato il sistema di difesa del territorio nazionale, specialmente nelle Province venete. E noi dobbiamo essere orgogliosi di questi uomini insigni del passato, uno dei quali è stato nostro contemporaneo, e, cieco d'occhi, crolla mente ha sempre visto luminosamente.

Voci. Paleocapa.

Finali, ministro dei lavori pubblici. Ed anche alcuni anni fa noi avemmo la grande sodisfazione,

che il Governo degli Stati-Uniti di America, dovendo provvedere al buon regime delle acque d'un fiume ben più imponente, ben maggiore dei nostri, il Mississippi, mandò un'apposita Commissione per verificare qual'era il sistema idraulico adottato in Italia, per vedere se ed in che modo potesse applicarsi al territorio degli Stati-Uniti.

Io credo d'avere, come diceva, nella competenza, e nei residui del bilancio il modo di provvedere ai bisogni delle opere idrauliche, in genere, ed a quelle del Veneto, in ispecie: e se dagli studi della Commissione, che deve farmi la sua relazione nel termine di quattro mesi, mi risulterà che occorrono nuovi fondi, che io non possa attingere altrimenti al bilancio, non si mancherà di domandare gli opportuni provvedimenti al Parlamento.

In quanto all'opera del Governo che si esplica altrimenti, ossia nella forma positiva dei sussidii, e nella forma negativa di esonerazione o tolleranza dell'imposta, l'onorevole Pascolato sa che la cosa non riguarda il Ministero dei lavori pubblici.

Pascolato. Riguarda il Governo.

Finali, ministro dei lavori pubblici. Lo so che riguarda il Governo. Ma se l'onorevole Pascolato si fosse trovato presente in una recente seduta, quando parlò in proposito l'onorevole presidente del Consiglio, avrebbe sentito che il Governo anche in questa parte non intende venir meno al debito suo.

L'onorevole Pascolato faceva delle considerazioni di ordine tecnico molto importanti. Non si può negare che si provvede troppo tardi e incompiutamente al regime delle acque, quando son diventate grandi fiumi, se non si pensa a sistemare e regolare i torrenti e i confluenti che si ingrossano nelle montagne e presso la pianura.

Da molti anni l'argomento è studiato, ma le difficoltà tecniche sono senza numero. È difficile circoscrivere e determinare il problema, perchè per poco che si allarghi, diventa impossibile al Governo di poter compiere la sistemazione di tutti questi corsi di acqua senza una spesa tale, che il solo annunziarla, specialmente nelle condizioni attuali, spaventerebbe.

Pascolato. Si spendono dopo.

Finali, ministro dei lavori pubblici. Del resto, l'onorevole Pascolato, sa benissimo che in questa materia è stato presentato un disegno di legge che modifica le disposizioni della legge del 1865 per quanto riguarda le opere di 3ª e di 4ª categoria; e in quelle proposte del Governo qualche cosa v'è, la quale facilita l'adempimento di quei

fini ai quali egli mirava; fini i quali si debbono raggiungere dal Ministero dei lavori pubblici d'accordo con quello dell'agricoltura e commercio.

Mi dispiace poi d'aver inteso da lui alcuni paragoni, i quali, se venissero da persona meno nota per alto ed ardente patriottismo, potrebbero fare non buona impressione.

Ma non pensiamolo, non crediamolo mai, che il Governo nazionale, possa essere degl'interessi di una popolazione italiana, meno sollecito di quello che fosse il Governo straniero! (*Bravo!*).

Io so che nel Ministero dei lavori pubblici fu continua, dal 1866 ad oggi, la serie dei provvedimenti i quali furono fatti per lavori idraulici che interessano soprattutto la regione Veneta, la quale si trova sotto questo rispetto in condizioni veramente eccezionali. Ma se egli vuol consultare la storia delle inondazioni e delle rotte avvenute in questo secolo, troverà che il periodo della dominazione straniera non è quello che abbia avuto il minor numero di inondazioni; e di ciò mi rendevano testimonianza gli egregi uomini che ebbi l'onore di presiedere nella seduta del 7 corrente, i quali concordemente si felicitavano dell'opera che in vario grado ed in vario tempo avevano essi prestata, per migliorare il sistema di difesa, ed il governo dei fiumi veneti.

Io, quindi, desidero vivamente che l'onorevole Pascolato confidi nella sollecitudine del Governo nazionale; il quale, se è preoccupato d'un supremo bisogno, che è quello di mettere in buon assetto il bilancio e la finanza, non è meno sollecito delle opere pubbliche che interessano la economia nazionale.

Ma il valore, la importanza relativa delle cose non è sempre uguale: ora prevale un interesse, ed ora ne prevale un altro; e, nel concetto del Governo, al quale sembra che il Parlamento abbia fatto e faccia adesione, in questo momento il supremo e prevalente interesse è quello di restituire il buon assetto della finanza e del bilancio.

I Comuni del Veneto, e della provincia di Belluno in ispecie, sono abitati da gente laboriosa, calma, abituata a non esagerar punto nei desideri e nelle pretese.

La condizione idraulica e la condizione boschiva di quella Provincia non è uguale. Dalla parte dell'Agordino, che l'onorevole Pascolato ha ricordato, è vero, la conservazione delle selve non è abbastanza curata; anzi, i tagli si succedono in un modo irrazionale, con danno del corso delle acque. Vorrei però, che tutta quella Provincia seguisse la secolare, la lodevole abitu-

dine del Cadorino, dove, tranne poche eccezioni, i boschi sono una rendita annuale dei Comuni; dove i tagli si fanno con un sistema razionale; si mantiene la proprietà boschiva; si provvede alla conservazione dei boschi; e con avida ed inconsulta distruzione dei medesimi, non si nuoce insieme e alla proprietà comunale e al buon governo delle acque.

Io mi sono forse trattenuto più del dovere in questa risposta all'onorevole Pascolato. Se mi vi sono trattenuto troppo, l'onorevole Pascolato vegga in ciò l'importanza che io ho dato alle sue considerazioni; vegga la Camera l'importanza che io dò a certe idee e a certi sentimenti, che io vorrei rispettati e riconosciuti sempre e da tutti. (*Bene! Bravo! — Approvazioni*).

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Pascolato.

Pascolato. Io certo a quest'ora della giornata, non posso rispondere partitamente alle cose dette dall'onorevole ministro.

Mi limiterò a rilevare del suo discorso due punti soli, ringraziandolo delle espressioni cortesi che ha usato verso di me.

L'onorevole ministro forse non ha raccolto bene le mie parole, se gli parve che io abbia potuto parlare deliberatamente di confronti, che le popolazioni facciano, fra l'azione del Governo verso una e verso un'altra regione.

Se avesse colto completamente il senso del mio discorso, non gli sarebbe potuto sfuggire che io parlai piuttosto di confronti fra evento ed evento, fra occasione ed occasione. E mi fermai di preferenza sull'esempio del 1882, quando i provvedimenti furono efficaci e larghi e prontissimi appunto per le stesse regioni di cui mi sono permesso di tener parola alla Camera.

Dunque non ho inteso punto di far addebito al Governo (e spero di non doverlo far mai) di essere più sollecito del bene di una piuttosto che di altra regione.

Ma dalle parole dell'onorevole ministro, io ho dovuto rilevare con dolore che purtroppo egli conferma in tutto e per tutto quello che credevo in buona fede un errore del resoconto sommario; egli non ha migliore risposta da darmi, di quella che già diede ad altri nei giorni scorsi, poichè a lui piace in questo momento di tenere affatto separata l'azione e la responsabilità sua da quelli de'suoi colleghi.

Io veramente avrei da dire molte cose a questo proposito, e me ne astengo soltanto per l'ora tarda. Mi limito ad esprimere il sentimento mio che sarebbe questo: che il Governo debba essere un

tutto organico, inscindibile ed armonico, non già composto di tanti enti separati, i quali procedano ciascuno per la propria strada, senza sapere nè voler sapere l'uno dell'altro.

Io ho un altro concetto del modo come dovrebbe funzionare l'amministrazione dello Stato. Ma poichè l'onorevole Finali svincola, ripeto, la propria azione da quella degli altri ministri e non vuole impegnarsi nel senso da me e da molti colleghi invocato, io dunque sarò costretto a vincere quella ripugnanza, che ho comune con l'onorevole Lazzaro, per le interpellanze del sabato, e a domandar conto al presidente del Consiglio del modo e del tempo in cui il Governo intende di provvedere all'adempimento delle promesse che dentro e fuori di quest'Aula furono fatte ripetutamente a quelle popolazioni. (*Benissimo!*)

Presidente. Così rimane esaurita la discussione del capitolo 179 con lo stanziamento di lire 2,880,000.

Questa discussione continuerà domani.

Comunicasi una interpellanza del deputato Moneta.

Presidente. L'onorevole Moneta ha presentata al banco della presidenza la seguente domanda d'interpellanza rivolta all'onorevole ministro guardasigilli:

“ Il sottoscritto desidera interpellare S. E. il ministro guardasigilli sulla correttezza implicita del patrocinatore, e precisamente sulle disposizioni del Codice penale all'articolo 77, Titolo VII: *Del concorso di reati e di pene*; e all'articolo 225, capitolo VI: *Del favoreggiamento*. ”

L'onorevole guardasigilli mi ha autorizzato a dichiarare che accetta la interpellanza e prega la Camera di volerla iscrivere nell'ordine del giorno dopo le altre.

L'onorevole Moneta consente?

Moneta. Consento.

La seduta termina alle 7,25.

Ordine del giorno per le tornate di domani.

Seduta antimeridiana.

1. Seguito della discussione del disegno di legge: *Leva militare dei giovani nati nel 1870. (150)*

Discussione dei disegni di legge:

2. *Proroga della Convenzione con la Società Peninsulare ed Orientale per un servizio quindi-*

cinale di navigazione a vapore fra Venezia ed Alessandria d'Egitto. (110)

3. Convenzione del 1° ottobre 1889 fra l'Italia e l'Etiopia. (146)

4. Creazione di un Istituto di credito fondiario. (115) (*Urgenza*)

5. Proroga del termine indicato nell'articolo 4 della legge 14 luglio 1887, n. 4727 (serie 3ª) per l'affrancamento e la commutazione delle decime ed altre prestazioni fondiarie perpetue. (137) (*Urgenza*)

6. Sul servizio telefonico. (117)

Seduta pomeridiana.

1. Seguito della discussione del 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 della spesa 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 finanziario 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)

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 ex Pontificie. (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)