

CLXIV.

1^a TORNATA DI GIOVEDÌ 18 GIUGNO 1896

PRESIDENZA DEL VICE-PRESIDENTE FINOCCHIARO-APRILE.

INDICE.

Disegno di legge:

Bilancio dei lavori pubblici (*Seguito e fine della discussione*) Pag. 5939

Oratori:

AGNINI	5952
ARTOM DI SANT'AGNESE	5951
BARZILAI	5941
BERTESI	5950
BRUNETTI G.	5942-60
CALDESI	5951
CAO-PINNA	5939
CAROTTI	5946
CAVAGNARI	5951
CIMATI	5945
DE NICOLÒ	5948
DILIGENTI	5952
ELIA	5945
GHIGI	5953
LAZZARO	5961
MATTEUCCI	5943
MENOTTI	5949
MORPURGO	5942
PARPAGLIA	5944
PERAZZI, <i>ministro dei lavori pubblici</i>	5953
RICCI PAOLO	5949
SACCHI	5947
SPIRITO B.	5946

Seguito della discussione sul disegno di legge:
Stato di previsione della spesa del Ministero
dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario
1896-97.

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 1896-97. »

Ieri la discussione si arrestò al capitolo 58, e non fu esaurita.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Cao-Pinna.

Cao-Pinna. Ho chiesto di parlare su questo capitolo per fare alcune osservazioni sulle ferrovie della Sardegna.

Come la Camera sa, in Sardegna vi sono due Società esercenti, quella per le ferrovie complementari e quella delle ferrovie Reali.

Ora queste due Società hanno due diverse tariffe tanto pel trasporto dei passeggeri, quanto per il trasporto delle merci.

Io vorrei raccomandare al ministro di vedere se non sia il caso di procedere ad una modificazione delle tariffe, per le une e per le altre linee; tariffe che creano una disparità di trattamento per le popolazioni che sono lungo le linee complementari, di fronte alle altre che sono lungo le linee delle ferrovie Reali.

La seduta comincia alle 10.

Borgatta, segretario, legge il processo verbale della tornata antimeridiana precedente, che è approvato.

Faccio notare che questa disparità è abbastanza rilevante, perchè, salvo errore, per le ferrovie complementari, le tariffe sono un poco superiori alla metà delle tariffe che vigono per le ferrovie Reali. Dopo questo, farò notare che le tariffe delle ferrovie Reali sono abbastanza rilevanti relativamente al movimento che si esercita in Sardegna, e sono anche più elevate di quelle che vigono sulle linee del continente.

Ora io non vedo la ragione per cui il movimento dei passeggeri ed il trasporto delle merci in Sardegna, che dovrebbero essere più agevolati, perchè le condizioni dell'Isola sono economicamente più gravi di quelle di molte altre Provincie, siano invece assoggettati ad oneri e spese ben più gravi di quanto non sopportino i cittadini e le merci delle altre regioni.

Onde io pregherei l'onorevole ministro di vedere se non sia possibile ridurre le tariffe che vigono sulle linee delle ferrovie Reali, e metterle alla pari di quelle che vigono sulle linee delle ferrovie complementari, nelle quali il movimento non è proporzionalmente inferiore, sebbene appunto per le più moderate tariffe risulti minore il reddito chilometrico.

Un'altra raccomandazione vorrei fare all'onorevole ministro sulla questione appunto che impedisce la riduzione di queste tariffe nelle ferrovie Reali, ed è la stessa della quale ieri ha intrattenuto la Camera l'onorevole Giordano-Apostoli.

Ciò dipende dalle condizioni della sovvenzione d'esercizio che lo Stato è obbligato a pagare alle ferrovie Reali qualora il prodotto medio chilometrico non raggiunga un certo limite. Ora io so che tanto il direttore che v'era nelle ferrovie Reali negli anni passati, il cavaliere ingegnere Martinoli, quanto l'attuale direttore cavalier Conti Vecchi, che nomino a titolo d'onore, perchè con intelletto d'amore si occupa dei servizi, nella rete principale ferroviaria Isolana, sono stati entrambi sempre e decisamente favorevoli a che si studiasse una nuova formula per determinare appunto la riduzione di queste tariffe in modo da agevolare il movimento nelle linee ferrate di Sardegna senza pregiudizio nè degli interessi della Società, nè dello Stato, e con vantaggio dell'Isola che ha bisogno di sviluppare attivamente i suoi commerci.

La formula vigente pone in conflitto l'interesse della Società contro lo sviluppo del

movimento Isolano. E questa anormale condizione è indispensabile che cessi se si vuole che il beneficio della celere locomozione non resti per l'Isola una vera ironia.

Io confido che l'onorevole ministro vorrà interessarsi appunto di questa che è pei sardi una grave questione. E colgo l'occasione per fare un'altra raccomandazione che riguarda il personale delle ferrovie secondarie, il quale è pagato molto meschinamente di fronte al servizio che presta: servizio increscioso non solo perchè le stazioni si trovano la maggior parte lontane dagli abitati, ma anche perchè in residenze di malaria non sempre si mantiene quel personale in buone condizioni di salute e richiede appunto maggiori esigenze. Per queste considerazioni io prego l'onorevole ministro d'interessarsi presso la Direzione dell'esercizio delle ferrovie complementari perchè voglia migliorare anche le condizioni del personale addetto a quel servizio.

Io credo che l'onorevole ministro per quanto o l'esercizio delle nostre ferrovie sia affidato a Società private, interverrà colla sua parola autorevole per ottenere per la Sardegna il miglioramento delle tariffe dei trasporti di passeggeri e merci coordinandole uniformemente nelle due reti, e se otterrà che sia migliorato lo stipendio agli impiegati nei limiti del possibile, non sarà poco di fronte alle condizioni attuali. Vivamente poi lo interesso altresì perchè veda modo se è possibile di coordinare un servizio cumulativo fra le ferrovie continentali e le ferrovie della Sardegna.

Capisco che v'è di mezzo anche la Società di Navigazione, ed a questo riguardo credo d'averne tenuto parola altra volta all'egregio nostro vice-presidente, onorevole Finocchiaro-Aprile, quando nel 1893, come ministro, presiedeva appunto il dicastero delle poste e dei telegrafi.

Vi sono certamente ostacoli per mettere d'accordo queste diverse Società, cioè la Società Sarda, la Navigazione Generale e le Società continentali; ma il Governo deve persuadersi che il nostro servizio cumulativo assolutamente non può andare: i trasporti sono difficilissimi, non solo, ma anche gravosi per il contributo che si riscuote, tale da rendere il trasporto, specialmente di prodotti agricoli, impossibile perchè le spese relative sono superiori al valore delle merci.

Io citerò un solo esempio, ed è questo: per spedire un collo in servizio cumulativo, del peso di 14 chilogrammi a piccola velocità da Cagliari a Roma si pagarono lire 3.80, mentre se si spediva questa merce con tre pacchi postali si sarebbero spese solo 3 lire, anche coll'aggiunta di un chilogrammo in più.

L'onorevole ministro vede in quale condizione si trova questo servizio cumulativo.

Le difficoltà che vi sono, l'onorevole ministro, che ha mostrato d'interessarsi per le cose della Sardegna, saprà vincerle e trovare il modo di risolvere questo difficile problema.

Questo si rende tanto più urgente oggi che il mercato di Roma è diventato quasi esclusivamente il mercato della Sardegna per molti dei principali generi di produzione, specialmente dopo la chiusura delle barriere commerciali colla Francia, che tanto danno ha apportato alla Sardegna.

Io spero che l'onorevole ministro terrà conto di queste mie raccomandazioni, senza che io più oltre allarghi la dimostrazione della necessità di provvedere urgentemente.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Barzilai.

Barzilai. Io devo richiamare l'attenzione del signor ministro dei lavori pubblici sopra alcuni fatti che già vennero segnalati da altri onorevoli colleghi, mediante interrogazioni ed interpellanze. Alludo ai traslochi arbitrari compiuti in varie occasioni, in varie città, specialmente dalla Società delle ferrovie dell'Adriatico, a danno di ferrovieri colpevoli unicamente di questo, di far parte della società detta la « Lega dei ferrovieri » la quale non ha altro scopo che quello di sostenere i legittimi diritti dalle leggi assicurati agli operai delle ferrovie.

Noi purtroppo ebbimo occasione di segnalare, alcun tempo fa, anche privatamente, al ministro dei lavori pubblici, un caso tipico di trasloco di questo genere a danno di due ferrovieri di Roma, i quali erano colpevoli di questo soltanto, di essere, l'uno, presidente della Società dei macchinisti e fuochisti, l'altro, presidente della locale sezione della Lega dei ferrovieri.

Nessuna ragione di servizio, nessuna mancanza compiuta, giustificavano questi provvedimenti.

Li giustifica, e giustifica provvedimenti analoghi, nella mente della Direzione delle

ferrovie, il desiderio di rompere questa compagine, che ha scopo strettamente e legittimamente difensivo, che i ferrovieri hanno creduto di stringere, e mantengono e prospera.

In una delle ultime riunioni degli azionisti della ferrovia Adriatica, venne sollevato un vivo reclamo da parte dei rappresentanti degli operai contro questo abuso. Il signor direttore Borgnini non ha potuto negare i fatti, ed ha creduto di giustificarli con ragioni di ordine pubblico; ma queste ragioni sono completamente fantastiche, perchè in una serie lunghissima di casi, che potrei sottoporre al ministro e che ho qui raccolti, nessuna ombra di giustificazione si trova nel contegno dei ferrovieri, che d'altronde non so come potrebbero essere minacciosi per l'ordine pubblico a Roma e non, per esempio, ad Avezzano o chi sa dove è piaciuto alla Direzione di traslocarli.

Si tratta dunque di provvedimenti presi col premeditato proposito di far sapere ai ferrovieri che la Società delle ferrovie non permette che essi facciano parte di questa lega di resistenza.

Lascio intendere al ministro quali conseguenze possa avere questo stato di combattimento della Direzione delle ferrovie.

Ripeto, io ho avuto occasione di udire dallo stesso onorevole De Martino, parole che amerei sentire ripetere dall'onorevole ministro a questo riguardo.

Egli diceva allora che il Governo non intende in nessun modo di ostacolare o favorire che si ostacoli la libertà di associazione, quando è contenuta, come nel caso, nei limiti della legge.

Onde quando invece questo ostacolo si vuol creare con una misura illecita ed indubbiamente vessatoria dalla Direzione delle ferrovie, io credo che l'Ispettorato ferroviario abbia il dovere di richiamarla ad un più umano e legittimo contegno.

I fatti ultimi hanno prodotto una certa agitazione, la quale ancora ieri si manifestava con una larghissima riunione di protesta dei ferrovieri.

Parecchie volte si è parlato della possibilità che queste vessazioni continue approdino ad una temporanea cessazione del lavoro.

L'onorevole ministro intende perfettamente quale gravità potrebbe assumere in certe circostanze uno sciopero di ferrovieri,

dato anche un servizio di così alto interesse come è quello delle ferrovie.

Creda il ministro che se le ferrovie continueranno per questa strada nella quale mettono poca intelligenza ed ancor meno umanità, a conseguenze di questo genere certamente arriveremo.

Ad ogni modo io credo che il sotto-segretario di Stato De Martino, nel modo come parlava, avrà espresso certamente il pensiero del ministro, il quale non avrà difficoltà di far sentire la sua voce autorevole, la quale arrivi fino a questi signori direttori delle reti ferroviarie pensosi di una sola cosa, di impedire che dai ferrovieri si possa reagire contro certe ingiustizie delle quali sono vittime. Perché il ministro sa che, per esempio, una delle principali ragioni per cui si è costituita questa Società tra i ferrovieri riguarda delle vere eccessività che si commettono, come quella che ho accennata, e che è stata oggetto di una discussione anche all'adunanza degli azionisti; che, cioè, in sostanza i ferrovieri vengono a lavorare non 8, nè 10, nè 12 ore al giorno, ma 18 o 20; e mentre per contratto dovrebbero essere sempre adibiti ad una determinata funzione, per economia di personale sono adibiti ad altre funzioni che nulla hanno a che fare con quelle. Di qui una grande facilità di incidenti e di disgrazie, per le quali non si meravigli il ministro, come ha fatto nel suo discorso, se non avvengono spesso delle cause.

Io potrei mettere in quarantena le cifre che a questo proposito gli furono comunicate e secondo le quali, soltanto quaranta o cinquanta cause furono fatte, perchè è a mia conoscenza che furono ben di più. Ma ad ogni modo il ministro capisce bene in quali condizioni si trovi il ferroviere di fronte alle Società.

Egli prima di tutto deve avere il patrocinio gratuito, senza del quale non può fare la causa; e quando anche riesca a farla, creda pure, onorevole ministro, che la sua situazione è tutt'altro che pari a quella delle potenti Società contro cui deve lottare.

Quindi il più delle volte egli si deve acconciare a delle transazioni e ad accettare dei sussidi a seconda che le condizioni della sua famiglia e le ragioni della difesa lo consigliano di fare.

Ad ovviare a questi inconvenienti sono dirette, ripeto, le Società tra i ferrovieri. Esse intendono di far rispettare le Convenzioni

ferroviarie ed i diritti del personale anche in caso di infortuni.

Alle Società ferroviarie naturalmente questo controllo e questo associarsi degli operai per resistere alle ingiustizie loro non piace. Ma il Ministero, il quale non ha nessuna ragione per parteggiare piuttosto per le Compagnie ferroviarie che per gli operai, credo debba sentire il dovere di dire una parola la quale faccia cessare tutti gli inconvenienti di questa specie. (*Benissimo!*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Morpurgo.

Morpurgo. Io debbo dire due sole parole.

Raccomando caldamente all'onorevole ministro la sorte del personale delle ferrovie della Società Veneta. Non altro.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Brunetti Gaetano.

Brunetti Gaetano. Presentai un ordine del giorno nella discussione generale, che potei ottenere dalla vostra benevolenza fosse rinviato alla discussione dei capitoli.

Il mio scopo non è quello di svolgerlo, perchè lo svolsi nella discussione generale. Ma siccome l'onorevole ministro mi dette allora una risposta troppo recisa e tagliente, ed io non potei replicare, non tanto per rispondere a lui quanto per giustificare la mia opinione, perchè il regolamento me lo vietava, così mi sono iscritto a questo capitolo, ed ho mantenuto il mio ordine del giorno.

Io parlai delle linee di quarta categoria e ne dimostrai la necessità, come dimostrai altresì l'urgenza di provvedere una buona volta a costruire queste linee. Ma l'onorevole ministro dei lavori pubblici, ripeto, mi diede una risposta molto breve e tagliente, cioè, che oggi il bilancio non lo permette; che al di là dei 25 milioni e mezzo non si può andare neppure di un centesimo. Aggiunse poi che al principio del secolo venturo ci sarebbero disponibili 5 milioni o poco più, e dopo qualche anno 7 milioni; sicchè queste povere linee che dal 1885 sono state rimandate di anno in anno, comincerebbero ad essere rimandate di secolo in secolo!

Dico francamente che se io non conoscessi l'onorevole ministro da molti anni, e non fossi usato ad avere quella stima di lui, che gli attesto, e per i suoi studi, e per i suoi lavori, e per quella sua serena e patriarcale bontà d'animo, avrei fatto delle sue parole un apprezzamento sinistro; ma non ho osato

di farlo, e non l'oso, perchè riconosco che egli parlò con dirittura d'animo, volendo soltanto constatare un fatto quale gli risultava dal bilancio. E sta bene; ma questa eccezione, onorevole ministro, non è nuova. Questa eccezione del limite dei 30 milioni fu fatta già dall'onorevole Branca, quando era ministro dei lavori pubblici, e dall'onorevole Saracco; ed io credo d'aver detto qualche cosa contro quest'eccezione che a me sembra assolutamente infondata; perchè se l'onorevole ministro delle finanze dicesse di non poter oltrepassare la cifra totale del bilancio, che è di 80 milioni, comprenderei la proposta come ragionevole, per mantenere l'equilibrio delle nostre finanze; se tutti gli articoli di bilancio fossero quasi cristallizzati come è questo delle ferrovie, comprenderei che la proposta fosse una legge d'eguaglianza.

Invece da quando quest'eccezione fu stabilita nel 1892 fino ad oggi, sono state presentate proposte di legge per molti milioni (e cioè un milione per il Palazzo di Giustizia; 57 milioni, con la legge del 1893, per la bonifica delle marenne toscane e di altri luoghi; 1,200,000 lire colla legge del 1895 per il padule dell'Alberese) e lo stesso onorevole Perazzi ci ha presentato diverse proposte di legge per nuove spese che abbiamo già discusse negli Uffici, come quella per l'aumento del sussidio chilometrico, ecc.

Dunque il voler rendere immutabile un capitolo del bilancio, quando altri 370 articoli si considerano mutabili, è per me qualcosa di così strano che non so rendermene ragione in modo alcuno.

Io ho sentito sempre dire, e qui ci sono molti medici e chirurghi che ne possono far fede, che quando è paralizzata la forza muscolare della distensione, ne rimane paralizzata anche quella della contrazione. Ora, per quanto riguarda questo capitolo delle ferrovie, non è paralizzata la forza della contrazione, perchè da 30 milioni fu ridotto a 25 e mezzo, ma è paralizzata la forza della distensione; vuol dire che quest'articolo del bilancio ha un organismo speciale.

Presidente. Si ricordi, onorevole Brunetti, che Ella ha già svolto il suo ordine del giorno.

Brunetti Gaetano. Ora, perchè alcuno non creda che io sia spinto a parlare da concetti regionali, che non passano neppure per l'anticamera del mio pensiero, prego la Camera

di notare che queste poche linee di 4^a categoria, indicate nella tabella B della legge 20 luglio 1888, si trovano tutte nell'Italia settentrionale, cioè la Cremona-Borgo San Donnino, e le linee Adriatico-Fermo-Amandola, Monza-Besano, Besano-Oggiono, Cento-S. Pietro in Casale, Fano-Santa Barbara, e Sondrio-Tirano; mentre non ve ne sono che due nell'Italia meridionale, cioè la Castelvefranco-Porto Empedocle, nella Sicilia, e la Lecce-Francavilla-Nardò nelle Puglie.

Dunque, o signori, vi prego di allontanare dalla vostra mente qualunque idea, che io mi ispiri ad interessi regionali, dal che io rifuggo, perchè mi pare dovere di ogni rappresentante della nazione di curare gli interessi generali del paese anzi che gl'interessi locali e speciali.

Io quindi ho presentato il mio primo ordine del giorno, ma questa mattina ne ho presentato un secondo, del quale spero che il presidente vorrà dar lettura.

Se l'onorevole ministro accetterà il secondo, ritirerò il primo.

Presidente. Ne darò lettura.

« La Camera, ritenendo opportuno un disegno di legge, che autorizzi il Governo a concedere alle linee di 4^a categoria, indicate nella legge del 22 luglio 1888, n. 5550, uno speciale sussidio chilometrico, non minore di lire 5000 per chilometro e per 70 anni, passa all'ordine del giorno. »

Brunetti Gaetano. Questo ordine del giorno è tanto semplice, che non ha bisogno di essere svolto.

Se il ministro in un suo disegno di legge propone di elevare il sussidio da 3000 a 4000 lire per tutte le linee sussidiabili, dovranno tenersi in maggior considerazione quelle linee di 4^a categoria, che debbono costruirsi dallo Stato; perchè i sussidi devono darsi di preferenza a quelle linee, che presentano un interesse nazionale.

Spero che l'onorevole ministro vorrà accettare questo secondo ordine del giorno e, se lo accetterà, glie ne sarò gratissimo.

Presidente. Dunque il secondo ordine del giorno è subordinato al primo?

Brunetti Gaetano. Il primo lo ritiro.

Presidente. Sta bene.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Matteucci.

Matteucci. Ho chiesto di parlare per rivolgere due preghiere all'onorevole ministro dei

lavori pubblici, entrambe concernenti la linea Firenze-Pistoia-Lucca-Pisa.

Diversi colleghi della Toscana presentano una domanda al ministro dei lavori pubblici perchè fosse una buona volta attivato su questa linea un treno diretto, o almeno accelerato, che permettesse di recarsi da Firenze a Pistoia e da Pistoia a Lucca in un tempo molto minore di quello che si impiega attualmente.

Difatti, chiunque abbia percorso quella linea sa che, per andare da Firenze a Lucca, s'impiegano quasi sempre quattr'ore, cioè quasi il tempo che occorre per venire a Roma.

Ma, non ostante le vivissime preghiere avanzate per ottenere un treno che non faccia perdere tutta la giornata a coloro che si debbono recare a Pisa per questa linea, mai è stato possibile di ottener nulla.

Raccomando quindi all'onorevole ministro questa giustissima istanza, che chiunque abbia percorso quella linea troverà ragionevole. Ed in ciò sono certo d'interpretare il desiderio di tutti i miei colleghi della Toscana.

L'altra domanda che io gli rivolgo, è che sia istituito il servizio di piccola velocità nella stazione di Cassignano, che si trova sulla linea di cui ho testè parlato, e dista da Lucca soli cinque chilometri.

In questo paese vi è una grandissima esportazione di prodotti agricoli, di cui si fa grande commercio coll'estero.

Siccome finora non è stato mai possibile ottenere questo servizio della piccola velocità, raccomando all'onorevole ministro d'interporre i suoi validi uffici perchè questa giustissima domanda venga favorevolmente accolta.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Parpaglia.

Parpaglia. Sarò brevissimo. Non faccio che associarmi a quanto hanno detto i miei egregi colleghi Giordano-Apostoli e Cao-Pinna raccomandando al ministro di poter ottenere le maggiori facilitazioni e i maggiori ribassi di tariffe per i trasporti in ferrovia specialmente per i più importanti prodotti della Sardegna, cereali, vini, oli e bestiame, dappoichè colla concorrenza che si ha dall'estero non è possibile che i nostri prodotti accedano ai mercati del continente se non si ottengono speciali e vere facilitazioni, tanto più che

l'Isola ha risentito gravi danni dal giorno in cui fu chiuso ai suoi prodotti il mercato francese.

Faccio poi speciale raccomandazione per un provvedimento che parrebbe di poco momento ma che è utile, e tale riconosciuto dagli uomini d'affari. L'incrocio dei treni nella linea delle ferrovie Reali tra Cagliari e Sassari si fa ora a Borore, ma senza soffermarsi; un treno parte appena arriva l'altro, avviene l'incrocio rapidamente mentre i due treni hanno una fermata di 30 minuti in Macomer, e questa stazione dista da quella di Borore di pochi chilometri.

Se invece l'incrocio avvenisse in Macomer, con una fermata per entrambi contemporanea di 30 minuti, si troverebbero in Macomer i passeggeri in arrivo dalle linee di Sassari e Cagliari; ed incontrarsi i passeggeri, concludere anche un affare, ritornare ciascuno nella stessa giornata a Sassari o Cagliari, e paesi intermedi nei due tronchi di linea sarebbe un gran vantaggio. Di più nello stesso tempo in Macomer si troverebbero i passeggeri provenienti dalle linee delle ferrovie secondarie Nuoro e Bosa mentre ora uno che da Sassari, o dai Comuni di quel tronco voglia conferire con uno che viene da Cagliari o dai Comuni intermedi delle due linee è necessario che faccia una fermata forzata in Macomer ed è obbligato a pernottarvi, e così viceversa per chi venisse da Cagliari; e lo stesso può dirsi per coloro che arrivano dalle linee Bosa-Macomer e Nuoro-Macomer. Ci sarebbe per i cittadini un notevole risparmio di tempo e si aumenterebbe la facilità delle comunicazioni. Uno da Cagliari potrebbe andare e ritornare nello stesso giorno sino all'estremo limite della Provincia mentre ora gli riesce impossibile.

A far ciò non ci può essere seria difficoltà. La distanza tra Borore, ove attualmente avviene l'incrocio dei due treni, e Macomer ove dovrebbe esser fatto, secondo io domando, si percorre in 30 minuti. Così basterebbe anticipare di 15 minuti la partenza del treno da Cagliari e ritardare di 15 o 20 minuti la partenza da Sassari ed avverrebbe l'incrocio a Macomer, pur tenendo conto della lunga fermata che avviene nella stazione di Chivivani.

Del resto trattandosi, ripeto, di una breve distanza tra Borore e Macomer tornerà facile trovare il modo di togliere l'inconve-

niente nell'interesse della comodità dei passeggeri e l'utilità del servizio ferroviario.

Io vorrei poi raccomandare vivamente che il servizio cumulativo fosse un vero servizio cumulativo e venissero tolti gli ostacoli che ora esistono. Io potrei qui citare moltissimi esempi per dimostrare che il servizio cumulativo assolutamente non esiste.

Bisogna persuadersi che, essendo la Sardegna un'isola, ma facendo parte dello Stato, il mare non deve esser d'ostacolo, non deve esser quasi una barriera ai nostri prodotti ed a tutti gli scambi col continente. La via di mare deve essere una prosecuzione della via di terra e le merci devono viaggiare senza ostacoli, senza formalità di bolle e bollette e, quello che è più, di molte spese. Ricordo che si era pensato una volta ad un vero servizio cumulativo coi piroscafi e parte delle ferrovie dell'Isola, ma l'idea era buona e perchè buona non doveva attuarsi per la Sardegna.

Dai giornali in Sardegna abbiamo appreso che il Governo ha in animo di proporre molti provvedimenti per l'Isola; ma finora non si è fatto nulla. Almeno il ministro dei lavori pubblici faccia quello che è nella sua competenza, perchè certamente tornerà utile all'Isola trasportare i suoi prodotti con la minore spesa possibile, non solo, ma con la maggiore facilità. (*Benissimo!*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Elia.

Elia. Dico poche parole per una raccomandazione.

Vivissime istanze si fanno da tempo dal comune di Varano, dagli agricoltori e dagli industriali che svolgono la loro attività nella Vallata dell'Aspio per ottenere una piccola stazione pel servizio viaggiatori e merci.

Necessità di servizio obbligarono già l'Amministrazione ferroviaria a stabilire una fermata a Varano per i viaggiatori; ma non si è ancora provveduto a costruirvi una piccola stazione necessaria così al pubblico che all'Amministrazione ferroviaria.

Io faccio quindi viva preghiera a voi, onorevole Perazzi, perchè vogliate provvedere: 1° perchè all'attuale fermata al Passo di Varano sia dato un assetto a maggior comodo dei viaggiatori, che ora sono esposti a tutte le vicende atmosferiche, e sia loro accordato il beneficio del biglietto di andata e ritorno per Ancona. 2° Perchè la stazione di Varano sia

abilitata al servizio merci a piccola velocità.

Per soddisfare queste giuste domande non occorrono spese di entità, basta un piccolo piano caricatore di sette metri di fronte, uno scambio ed un piccolo tronco di binario morto della capacità di tre o quattro vagoni; per cui la spesa sarebbe di nessun conto.

Non occorrono espropriazioni; la località favorisce la costruzione del piano caricatore ad una sola sponda che per economia può esser fatta di traverse fuori d'uso confitte a contatto l'una dell'altra sul terreno.

Lo scambio ed il binario morto possono farsi col materiale esistente nei magazzini; per cui tutta la spesa si ridurrebbe a quella di mano d'opera che sarà a mille doppi remunerata.

L'Amministrazione ferroviaria vorrebbe dare alla stazione del Passo di Varano maggiore ampiezza; ma per ciò fare occorrono somme che nel momento non si possono spendere. Io quindi mi limito a domandare soltanto il puro necessario che fatto nel modo economico da me indicato non costerà che qualche centinaio di lire, sicuro che questo non potrà essere rifiutato. Spero che l'onorevole ministro Perazzi vorrà darmi soddisfacente risposta.

Un'altra raccomandazione io debbo fare all'onorevole ministro, quella cioè di studiare con l'Amministrazione ferroviaria di abbreviare il tempo che s'impiega ora nel percorso Roma-Ancona e viceversa; da Roma a Firenze s'impiegano 6 ore; per andare ad Ancona ci vogliono più di 8 ore mentre il tratto è più breve.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Cimati.

Cimati. Fiducioso di avere dall'onorevole ministro dei lavori pubblici una risposta che suoni speranza per un'intera regione, mi permetto di rivolgergli una domanda.

Fra le linee ferroviarie in costruzione vi è l'Aulla-Lucca; linea importantissima sia dal lato militare, sia perchè destinata a mettere in comunicazione, fra di loro e col mare, due fra le più fertili ed industriali regioni d'Italia. I lavori di tale linea furono parecchi anni or sono incominciati nel versante lucchese ove anche quest'anno, venne appaltata la costruzione di un nuovo tronco. Su ciò io non ho nulla a ridire, solamente parrebbero debito di giustizia che, dovendosi procedere nel venturo anno, come si assicura, all'appalto di un altro tratto di linea, esso ap-

palto dovesse farsi per un tronco da costruirsi sul versante lunigianese, muovendo da Aulla.

Da quella parte sonvi le importanti cave di marmo di Equi che ora già danno pane e lavoro a molte centinaia di operai e, quando fossero unite alla ferrovia, diverrebbero la ricchezza di quei paesi.

Ad Aulla, a Casola, a Fivizzano ed a tutta l'alta Garfagnana sarebbero aperti nuovi orizzonti industriali e commerciali, là essendo la natura ricca di prodotti minerari ed agricoli.

Attendo dall'onorevole ministro una risposta favorevole e tanto più l'attendo, perchè sono convinto che quella linea, oltrechè di vantaggio alle brave e dimenticate popolazioni lunigianesi, sarebbe anche fonte, per chi ne assumerà l'esercizio, di un reddito lucroso e remunerativo.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Spirito Beniamino.

Spirito Beniamino. Devo rivolgere al ministro dei lavori pubblici una calda preghiera per il più sollecito spostamento della stazione di Pontecagnano, sulla linea Salerno-Eboli; imperocchè da tanti anni quelle popolazioni aspettano di vedere trasferita la stazione alla opposta sponda del fiume Piacentino.

È una questione antica e ormai matura, onorevole ministro dei lavori pubblici. Sono d'accordo i Comuni; ci sono i voti unanimi delle Camere di commercio ed altri enti interessati; l'Ispettorato della Società delle Meridionali e la Mediterranea riconoscono del pari la necessità di quello spostamento, ed intanto non si fa nulla.

La pratica resta sepolta presso il Consiglio superiore dei lavori pubblici o presso il Comitato delle strade ferrate, per motivi che non si sono mai conosciuti; non abbiamo altro che decisioni dilatorie. La importanza della cosa si manifesta sotto un duplice riflesso. Il primo riguarda le esigenze stesse del servizio ferroviario, perchè, invece di una stazione, si ha una baracca indecente e cadente, costruita oltre trent'anni fa ed assolutamente insufficiente per tutti i servizi. Si aggiunga poi che la stazione trovasi in un sito dove nemmeno le manovre ferroviarie si possono far bene.

L'altro riflesso riguarda l'interesse e l'avvenire economico del Comune, poichè in prossimità della stazione, che è parecchio lontana

dal fabbricato, non si possono elevare fabbricati per i cittadini quando la popolazione ne abbisogna.

A Pontecagnano concorrono non solo gli abitanti del comune di Montecorvino Pagliano, ma altresì quelli di alcuni mandamenti, sicchè il commercio vi ha preso un grande sviluppo. La linea non è più quella di trenta anni fa, tanto che si è riconosciuta indispensabile anche la fermata dei treni diretti. Ora è possibile rimanere in questo stato di cose?

Io raccomando all'onorevole ministro di prendere a cuore tale questione, e di studiarla da sè, evitando per quanto è possibile la trafila dei Consigli e Comitati; faccia valere la sua autorità ed io sono sicuro che i desiderii e gl'interessi vivi e legittimi di quelle popolazioni, dopo tanti anni, saranno sodisfatti; ed Ella, onorevole Perazzi, raccoglierà la gratitudine della intera cittadinanza.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Carotti.

Carotti. È mio dovere di richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro dei lavori pubblici sopra una questione che interessa la sicurezza dei viaggiatori transitanti per la linea Milano-Novara-Torino, vale a dire sopra i nuovi segnalamenti semaforici fatti costruire l'anno scorso in seguito alle mie vive insistenze, riconosciute giuste anche dall'Ispettorato.

Questi segnalamenti non servono affatto, perchè, invece di essere raccordati con i deviatoi, o cogli scambi che dir si vogliano, non fanno altro che segnalare l'arrivo del treno al disco. Ma vi ha di più: si è sbagliata perfino l'ubicazione della cabina semaforica, talchè, mentre erasi riconosciuta la necessità di applicare i segnalamenti semaforici anche alla importante stazione di Novara, dove transitano parecchie centinaia di treni, si è dipoi accertato che furono denari buttati.

Quindi confido che l'onorevole ministro vorrà occuparsi della cosa. Per non disturbarlo, mi ero rivolto direttamente all'Ispettorato; ma, non avendo avuto mai risposta, sono stato costretto a dirigermi qui all'onorevole ministro perchè egli si accerti che le lagnanze sieno fondate, come lo afferma anche tutto il personale di stazione e quanti hanno conoscenza tecnica in materia.

E da questa questione di carattere generale passerò ora brevemente ad una di carattere particolare. Sulla linea Novara-Mi-

lano c'è la stazione di Trecate, la quale fornisce un forte contingente di mercanzia soprattutto di latticini con un movimento di oltre 50 mila lire. Orbene, per mancanza di un modesto magazzino di merci, parte di quel commercio prende la linea tranviaria per poter essere trasportato dalla Milano-Nord; così, per una malintesa economia della Mediterranea, si finirà col far deviare un commercio importante che potrebbe arrecare utili notevoli alla Società stessa.

Vi è anche un grave inconveniente. Obbligato il personale di stazione a ricoverare momentaneamente queste merci, deve metterle nella sala della terza classe, sicchè abbiamo prima, seconda e terza classe, tutte insieme riunite con grande ingombro, soprattutto di utensili dei molti braccianti che da questa stazione di Trecate si recano all'estero; di modo che i viaggiatori sono costretti a stare al di fuori della stazione all'imperversare delle variazioni atmosferiche.

È una modesta preghiera che ha già rivolta più volte, ma sempre indarno al Governo quel Consiglio comunale: e si noti che quattro grossi Comuni, che ascendono complessivamente a 14,000 abitanti, si servono di quella stazione, mentre stazioni molto inferiori hanno il loro magazzino per le merci.

Confido che l'onorevole ministro vorrà provvedere a togliere questo grave sconcio.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Sacchi.

Sacchi. Nella discussione generale, per dimostrare lo stato di depressione in cui si trovano in Italia i lavori ferroviari e la difficoltà di poterli riprendere, l'onorevole ministro ha dato tre esempi: allacciamento della stazione di Trastevere con quella di Termini; la Cuneo-Ventimiglia; la Cremona-Borgo San Donnino. Questi tre esempi sono certamente molto eloquenti: ed io mi tratterò intorno ad uno, quello, cioè, che concerne la ferrovia Cremona-Borgo San Donnino.

A proposito di questa ferrovia, l'onorevole ministro ha già descritto una condizione di cose veramente anormale. Vi è un gran ponte sul Po, un'opera colossale, che ha costato parecchi milioni allo Stato: ebbene, questo ponte non mette in comunicazione la stazione di Cremona con alcun paese, ma solamente con la riva destra del Po.

Questa constatazione di fatto, oltrechè

dall'onorevole ministro Perazzi, fu rilevata con non meno incisiva parola dall'onorevole Saracco e anche da parecchi relatori della Commissione del bilancio. Tutti han detto che era impossibile che quest'opera dovesse rimanere senza la naturale sua attuazione, anzi con grave danno dello Stato, atteso il deperimento nell'armatura; poichè tutti intendono che non si possono fare spese adeguate di manutenzione sulla parte di una linea che non è in esercizio.

Ora io vorrei far notare all'onorevole ministro una certa differenza che v'è fra gli esempi stessi da lui indicati. Nella Cuneo-Ventimiglia non solamente difficoltà d'ordine finanziario si oppongono, ma nessuno ignora quali altre grandissime difficoltà vi siano. Nondimeno, volendo anche limitarsi a quella parte, a cui accennava l'onorevole ministro, vale a dire portare insino a Tenda la linea, ad ogni modo ci troveremo sempre dinanzi ad un risultato parziale, mentre la vera linea rimarrà incompiuta. Invece prego il ministro di considerare che completando, perchè si tratta di completare soltanto, la linea Cremona-Borgo San Donnino non è che si compia un'opera locale, ma un'opera la quale porta immediatamente al raccordamento di una rete d'oltre Po con la ferrovia al di qua del Po; perchè le linee ferroviarie le quali mettono capo a Cremona, non potendo ivi varcare il Po, rimangono poco attive e perfino passive, mentre sarebbero attivissime una volta che a Cremona trovassero lo sfogo per l'oltre Po.

Questo hanno riconosciuto molte volte le varie autorità alle quali fu demandato lo studio di siffatta questione.

Perciò io vorrei che, avendo i vari ministri che si sono succeduti al dicastero dei lavori pubblici riconosciuta la necessità di provvedere, si venisse una buona volta ai fatti. Tanto più che, se vi è una linea, la quale si debba considerare come cominciata e reclamante la sua esecuzione, in conformità dei criteri che hanno ispirato varie leggi speciali presentate fin qui, è precisamente questa di cui parlo. Ed unico modo di provvedere seriamente si è che lo Stato, il quale aveva già stanziato i fondi per questa linea, li ristabilisca. Un precetto elementare di sana economia è quello d'impedire che siano inutilizzate opere già fatte e che pure costarono spese ingenti.

Ma vuolsi fare una ulteriore considerazione.

L'altra mattina, quando l'onorevole Di Rudinì parlava del porto di Roma, ebbe giustamente ad osservare che una questione di metodo si impone: quella, cioè, di eccitare le energie locali, di abituare le popolazioni a non richiedere tutto dallo Stato, e a fare assegnamento sopra le proprie forze.

Ebbene, se v'è un caso, lo posso dire e l'onorevole ministro lo può certiorare, in cui le Amministrazioni locali hanno dato prova d'energia, non solo, ma hanno dato prova di sottomettersi ai sacrifici pecuniari occorrenti, è precisamente questo che concerne il consorzio della ferrovia Borgo San Donnino, che, come l'onorevole ministro sa, è un consorzio formato di pubbliche Amministrazioni, dei Comuni cioè che troverebbonsi sulla linea.

Quindi, anche per quel principio a cui giustamente faceva riferimento l'onorevole presidente del Consiglio l'altro giorno e che tutta la Camera ha approvato s'impone viepiù la finale attuazione di questa linea.

È vero che noi ci troviamo in ristrettezze finanziarie; ma io domando se questo sistema di non far più niente in Italia sia proprio giovevole all'economia nazionale.

Permettetemi, onorevoli colleghi, di dire che questo sistema forse potrà essere utile all'economia grezza e materiale del bilancio, ma è essenzialmente dannoso per le sorti del nostro paese. (*Bravo! Bene!*)

Bisogna aprire uno spiraglio per uscire da questo nikilismo di lavori a cui siamo giunti, e ricordarsi che i lavori pubblici sono elemento prezioso di vitalità nazionale.

Onorevole ministro, nel frattempo, poichè io confido che la necessità stessa delle cose s'imporrà e bisognerà pure che la linea Cremona-Borgo San Donnino sia compiuta, nel frattempo, dico, vorrei pregare l'onorevole ministro d'interporre la sua autorità affinché fosse meglio trattata la Provincia di Cremona rispetto agli orari delle linee.

L'onorevole ministro si convinca che le continue insistenze del Comune e della Camera di commercio di Cremona e dei deputati di quella Provincia, per avere qualche miglioramento d'orario sono giustificate. Io stesso feci alcuni progetti coi quali dimostravo come, con lievi modificazioni, si sarebbero potute soddisfare le esigenze del commercio e

dei viaggiatori. Ebbene, invece di migliorare, non so perchè, si è sempre peggiorato.

Si domandava per esempio lo spostamento di un quarto d'ora nell'orario, per avere una certa coincidenza, e la Società ha, è vero, spostato l'orario, ma di un'ora e in senso contrario. Insomma è una lotta della Società contro tutte le legittime esigenze delle rappresentanze amministrativa e politica di Cremona.

Io quindi desidero che l'onorevole ministro intervenga, ed esamini egli la questione. Io sottoporro a lui i progetti che avevo fatti per la Società, e mi rimetto completamente alla sua equità perchè i diritti di una importante Provincia siano una buona volta riconosciuti. (*Bene!*)

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

De Nicolò. Se è vero che quest'ispettorato delle ferrovie deve vigilare acchè le Società esercenti adempiano alle prescrizioni delle leggi e dei regolamenti ferroviari, e nel caso di violazioni richiamarli alla loro osservanza, sono certo che l'onorevole ministro saprà con tutta energia trovare un provvedimento per riparare ad un grave inconveniente, intorno a cui mi permetto di richiamare la sua attenzione.

I regolamenti ferroviari importano come obbligo assoluto che dei passaggi a livello sulle strade ordinarie, le ferrovie possono fare uso per il solo tempo necessario al passaggio dei treni.

Ora, all'importantissima stazione centrale della città di Bari, sono trent'anni che accade un gravissimo inconveniente per il poco sviluppo dato all'area interna di quella stazione. I treni che manovrano (e manovrano in tutte le ore del giorno e della notte) ingombrano quasi continuamente il passaggio a livello. E siccome al di là di questo passaggio a livello si trovano i sobborghi, i più importanti stabilimenti industriali, l'ufficio stesso della grande velocità ed i magazzini di deposito, l'agglomeramento che si verifica in quasi tutte le ore del giorno e della notte è tale e tanto, in quella località, da poter dare continuamente luogo a disgrazie e ad inconvenienti di qualsiasi genere, e anche a danni ingenti per il commercio.

La Camera di commercio locale, l'amministrazione comunale hanno presentato più

volte, e sempre indarno, istanze e voti perchè questo sconcio fosse tolto.

La Società delle ferrovie non ha trovato mai il momento nè il modo opportuno per mettersi in regola.

Io capisco che ciò importerebbe alla Società ed al Governo una grave spesa, perchè bisognerebbe assolutamente che la stazione, dal punto in cui ora si trova, cioè in mezzo all'abitato, fosse trasportata e ricostruita in un altro.

Ma siccome si tratta di richiamare la Società al rispetto delle disposizioni regolamentari che essa viola con offesa al diritto dei privati ed agli interessi economici e commerciali di una cospicua città, io mi raccomando all'onorevole ministro affinchè studi la questione e la risolva.

Io so che l'amministrazione comunale di Bari sta per intentare un giudizio alla Società Adriatica. Ora, prima che questo giudizio possa aver luogo, siccome si tratta di far funzionare l'ufficio di ispettorato ferroviario nel modo più semplice, cioè obbligando la Società ferroviaria al rispetto delle leggi e dei regolamenti, così io confido che l'onorevole ministro vorrà prendere impegno di richiamare la Società Adriatica al rispetto della legge: e così si potrà evitare, oltre i molti inconvenienti accennati, anche questo giudizio che è imminente fra il comune di Bari e la Società ferroviaria.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Menotti.

Menotti. Io prendo a parlare per raccomandare caldamente all'onorevole ministro di voler dare le necessarie disposizioni affinchè si venga una buona volta alla costruzione della stazione di Sangianno sulla linea Gallarate-Laveno. Sono dieci o dodici anni che funziona da stazione un piccolo baracchino, costruito in legname, mentre il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha già approvato da parecchi anni il progetto per una stazione in materiale, che non si trova mai la strada di attuare. Si tratta di un centro importantissimo, perchè mette capo alla borgata di Garavate, che conta circa duemila abitanti; e d'inverno, in quella località, il freddo si fa sentire enormemente. Qualche volta arriva a 17, a 18, fino a 20 gradi sotto lo zero. L'onorevole ministro comprenderà in quale disagio i viaggiatori che devono usufruire quella piccola stazione si trovino, quando i treni ritardino

o quando essi stessi arrivino prima del tempo, dovendo rimanere in mezzo alla neve, e con quella temperatura, che come ho detto, scende fino a 18 e 20 gradi sotto zero! Può immaginare i lagni di quella popolazione! I Consigli comunali, le Società, tutte le rappresentanze locali hanno fatto udire le loro lagnanze i giornali locali se ne sono occupati. Io non tedierò la Camera riportando ciò che essi dicono, ma prego caldamente l'onorevole ministro di voler prendere a cuore questa legittima domanda di una intera popolazione che lavora e produce. Pochi giorni sono si diceva, essere ormai tempo di fare in modo che le ferrovie esistenti servano allo scopo per cui sono costruite, anzi che farne delle nuove. Ebbene io questo appunto desidero: e mi rivolgo alla ben conosciuta equanimità dell'onorevole ministro affinchè voglia provvedere.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Ricci Paolo.

Ricci Paolo. Ho chiesto di parlare per fare all'onorevole ministro alcune raccomandazioni...

Salaris. Inutilmente.

Ricci Paolo. Non so se sarà inutilmente, ma io debbo farle.

Presidente. Non raccolga le interruzioni, continui.

Ricci Paolo. Tempo fa, mi occupai affinchè il treno diretto 68 del mattino facesse una breve fermata al porto di Recanati.

Questo treno è l'unico che di giorno metta in comunicazione il mandamento di Recanati composto di 21,000 abitanti e parte quello di Potenza-Picena, che si compone di 12,000 abitanti, con la capitale.

So che il ministro accolse favorevolmente la mia domanda; ma so anche che all'ispettorato è giunta risposta poco benevola da parte della Direzione generale delle ferrovie Adriatiche.

Erano evidenti la equità e la ragionevolezza della domanda fatta dal comune di Recanati; e perciò pregherei l'onorevole ministro di voler prendere a cuore la questione e fare anche un atto di giustizia, dando anche a quelle località questa fermata del treno diretto: perchè, ripeto, è l'unico treno di giorno che le congiunga con Roma, mentre ci sono stazioni di minore importanza che hanno fermate di giorno e possono usufruire della facilità di comunicazioni con la capitale del Regno.

E giacchè mi trovo a parlare, mi permetto di fare anche un'altra raccomandazione che si riferisce alla celerità dei treni da Roma ad Ancona. Mentre da Roma a Napoli, con 249 chilometri di percorso, da Firenze a Roma con 316, s'impiegano cinque ore circa, noi ne impieghiamo sette e mezza per andare in Ancona e percorrere 295 chilometri.

È vero che nel tratto Foligno-Ancona e Foligno-Terni vi sono delle salite che naturalmente fanno ritardare un poco la celerità del treno; ma nondimeno non sono giustificate queste due ore e mezza di più che si impiegano da Roma ad Ancona.

Aggiungerò poi che anche il materiale impiegate in servizio di questa linea è il peggiore che io abbia potuto riscontrare viaggiando, come ho fatto, in quasi tutta l'Italia.

Mi è accaduto perfino di vedere in un treno tre soli scompartimenti di prima classe, due dei quali riservati; di maniera che ad alcuni viaggiatori s'impose di passare in seconda classe, in mancanza di scompartimenti di prima.

Non mi occupo di esaminare a chi fossero destinati quelli riservati; credo che chi li aveva non li dovesse avere: ma questa è un'altra cosa. Quindi io prego l'onorevole ministro di fare in modo che il servizio proceda con maggiore regolarità, tanto per ciò che ha tratto alla velocità dei treni, quanto per ciò che concerne il materiale.

Non ho altro da dire.

Presidente. L'onorevole Bertesi ha facoltà di parlare.

Bertesi. Io desidero di fare una raccomandazione al ministro.

La stazione di Carpi è di secondo ordine, ma è trattata peggio che se fosse di quarto.

In origine, essa bastava ai bisogni del paese; ma lo sviluppo sempre crescente del commercio della città e dei Comuni limitrofi, l'ha resa insufficiente.

Ci troviamo ora in questa condizione: che i viaggiatori non hanno che due sale d'aspetto, ed anche indecentissime. L'uscita è fatta per un viottolo scoperto, vicino al pozzo. Le merci a grande velocità, costituite in gran parte da uno dei nostri commerci principali, l'esportazione dei suini, sono poste nei locali adibiti pei viaggiatori; di modo che questi si trovano in continuo contatto con un popolo assai poco pulito ed anche molto sussurrone. Molte volte

occorre scavalcare le gabbie che racchiudono questi piccoli esseri, per entrare nella stazione. Inoltre a Carpi non c'è tettoia: per modo che si sta esposti, d'inverno, all'acqua ed alla neve.

Non abbiamo nemmeno un locale per le spedizioni a grande velocità, perchè, ripeto, per queste sono usati i locali che dovrebbero essere riservati ai viaggiatori.

Il piano scaricatore delle merci a piccola velocità non basta più; diguisachè, molte volte, specialmente nel tempo dei trasporti delle uve e dei vini, per alcuni giorni di seguito i contadini che vanno coi carri alla stazione, debbono aspettare davanti al piano scaricatore, che venga il loro turno di scarico.

Uno dei commerci più importanti del nostro Comune è anche quello dei trucioli, e se ne fa la spedizione per pacchi postali. Orbene, non c'è un locale nella stazione che li ricoveri, e debbono rimanere esposti alle intemperie: lochè arreca un danno gravissimo a questo commercio, perchè la merce è delicatissima ed ingiallisce subito se esposta alla umidità.

Anche per questo bisogno è necessario di provvedere. La provincia di Modena ed il comune hanno reclamato parecchie volte. Io stesso, come consigliere provinciale, feci una interpellanza in proposito. La Provincia si occupò della cosa; furono chiamati tutti gli interessati: e si mandò un memoriale alla Direzione delle ferrovie, la quale fece fare gli studi opportuni e fu compilato un primo progetto che importava una spesa di 150,000 lire, se ben ricordo, che fu poi ridotto a 17,000 lire!

Tutto quello che si potè ottenere si restrinse alla costruzione di un casello a 300 metri dalla stazione.

Dietro le nostre insistenze, la Società delle ferrovie mandò una seconda Commissione che fece un altro progetto per lavori i quali, se eseguiti, soddisferebbero almeno ai primi e più urgenti bisogni; ma questo progetto si è smarrito nei meandri della grande burocrazia ferroviaria.

Prego dunque l'onorevole ministro di persuadersi della necessità di aggiungere nella stazione di Carpi un binario; di provvedere una grue; di costruire un altro piano scaricatore; di destinare altre sale per i passeggeri; di costruire locali appositi per le

merci, al fine di evitare quella sconcezza, contraria anche alle più elementari norme igieniche, di mescolare i viaggiatori coi suini. (*Si ride*).

Prego quindi l'onorevole ministro di far ricerca del progetto cui ho accennato e di dare ad esso sollecita attuazione, perchè credo chesi trovi dinanzi al Consiglio dei lavori pubblici per la necessaria approvazione.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Caldesi.

Caldesi. Ho già richiamato l'altro giorno l'attenzione del ministro sopra il modo col quale viene esercitata la linea Faenza-Firenze. L'onorevole sotto-segretario di Stato De-Martino, molto cortesemente, mi rispose che si era appunto nel primo giugno modificato l'orario nel senso di accordare un treno accelerato. Questa concessione, però, come già feci osservare, è assolutamente irrisoria, perchè in nulla cambia, anzi peggiora il servizio di quella linea. Inquantochè il treno accelerato, se può giovare per i viaggiatori che vanno da Faenza a Firenze, nulla giova al transito grande che dovrebbe avere quella linea di prima categoria, perchè non si è avuto cura di mettere in coincidenza i treni di Faenza coi treni che vengono dalle Puglie e dalle Marche. E questo era appunto lo scopo della ferrovia Faenza-Firenze: di avvicinare, cioè, le regioni adriatiche alla Toscana.

Ora dunque, di nuovo richiamo l'attenzione dell'onorevole ministro su questo fatto. E faccio notare che sono già trascorsi i due anni che la legge accorda alle Società ferroviarie per stabilire i treni diretti sulle nuove linee di prima categoria.

I due anni dall'esercizio, dico, sono trascorsi; salvo che non si voglia considerare come costruzione della linea, anche la stazione di Faenza, ciò che non credo possibile. E poichè a Faenza si è fatto una grande ed ampia stazione che ha molti e vasti locali per macchine, per attrezzi, per vetture, ecc., vorrei anche pregare il signor ministro di vedere se non fosse il caso di mettere in questa stazione anche qualche officina per la riparazione delle macchine o delle vetture. Credo che vi sia già una proposta dell'ispettorato a questo proposito, ed io vorrei pregare il ministro di prenderla in considerazione. E non aggiungo altro.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Artom di S. Agnese.

Artom di Sant'Agnese. Ebbi occasione di proporre un quesito dottrinale ad uno dei predecessori dell'onorevole Perazzi, ma la risposta non mi soddisfece molto.

Questo quesito, sempre dal punto di vista dottrinale, mi pare abbia qualche importanza per gli eventuali apprezzamenti parlamentari dei problemi ferroviari.

Il quesito era il seguente:

Essendo la nomina dei direttori generali delle grandi società ferroviarie soggetta all'approvazione del Governo, mediante Decreto Reale, può il Governo revocare eventualmente questo Decreto, ove ragioni gravi lo consiglino? Il ministro, al quale ho alluso, mi rispose, che gli *exequatur* concessi ai vescovi non si possono più revocare ed estese la massima al caso da me indicato.

Come ho accennato avanti, questa risposta non mi persuase appieno.

Non intendo affatto su questo capitolo e in tema di discussione di bilanci di discorrere a lungo sull'esplicazione del quesito da me proposto; ma mi limito a pregare l'onorevole ministro, se lo crede, di esprimere al proposito la sua opinione autorevole.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Cavagnari.

Cavagnari. Tra le molte ed assennate raccomandazioni, che vengono fatte da ogni parte della Camera, consenta l'onorevole ministro, che anch'io ne faccia una.

Credo che sia nota all'onorevole ministro ed a tutti i colleghi l'importanza, che da qualche anno a questa parte hanno assunto due città della Liguria; voglio alludere a Rapallo ed a Santa Margherita.

Là affluiscono numerose colonie si nostrane che straniere, vuoi d'inverno per il clima temperato, vuoi d'estate per la cura dei bagni.

Ora per quante sollecitazioni si siano fatte all'amministrazione della « Mediterranea » per ottenere che qualcheduno dei tanti diretti che passano giornalmente colà, facesse una sosta, non siamo riusciti nel nostro intento. Tenuto conto di questa condizione di cose, vorrei pregare l'onorevole ministro, perchè si compiacesse di alzare la sua molto più potente voce verso quest'amministrazione, affinché il giusto desiderio di quelle due città sia appagato e almeno uno dei treni diretti, tanto numerosi, che percorrono quella linea

faccia una breve fermata tanto a Rapallo quanto a Santa Margherita.

Non ho altro da aggiungere. Spero che il ministro vorrà accogliere la mia modesta preghiera.

Diligenti. Chiedo di parlare.

Presidente. È stato presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera invita il Governo a provvedere affinché l'Ispettorato ferroviario eserciti i suoi diritti e adempia i suoi doveri nel curare gl'interessi dell'erario e del pubblico verso le Società ferroviarie.

« Lazzaro, De Marinis, Piccolo-Cupani, Cimati, Bracci, Elia, Vitale, Cavagnari, Taroni, Balenzano, De Nicolò, De Bellis, Matteucci. »

L'onorevole Diligenti ha facoltà di parlare.

Diligenti. Poichè molti fanno domande, parrebbe che coloro che non ne fanno fossero sodisfatti.

Perciò mi fo lecito di rammentare che, da tempo, fu promesso un ampliamento alla stazione di Cortona che è assai produttiva mentre è trattata come una stazione di nessun conto.

Sono scarsi i locali e anche più scarsi i binari, che non si prestano agl'incrociamenti di treni che vi si fanno.

Ultimamente, è vero, è stato tolto un gravissimo inconveniente, che si verificava la sera, nell'incrocio del diretto che viene da Roma, con quello che viene da Firenze. Attesa la brevità del binario, si costringevano i viaggiatori a passare per una specie di gola, che si stabiliva fra i due treni, l'uno accanto all'altro, con disturbo gravissimo, specialmente delle persone di una certa età, che non godono molta robustezza e, in generale, di tutti, perchè c'era anche il pericolo di essere schiacciati, se si fosse mosso un treno prima del tempo.

Ora questo inconveniente è stato rimosso, credo, da pochissimi giorni, perchè l'incrocio di questi due treni si fa invece adesso alla stazione di Terontola, ciò che si sarebbe evitato se si fossero fatti i lavori di ampliamento alla stazione di Cortona. Ma gli orari possono mutare e l'inconveniente potrebbe ripetersi. Ritengo perciò che la soluzione vera e definitiva debba esser quella di ampliare

la stazione di Cortona tanto scarsa ormai per i bisogni del servizio ferroviario.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Agnini.

Agnini. Fino ad ora abbiamo udito chiedere al ministro dei lavori pubblici modificazioni di orari nelle corse dei treni, ampliamenti di stazioni, ed altre comodità per viaggiatori e per il commercio; si permetta invece a me una parola sul trattamento del personale ferroviario, poichè ci troviamo al capitolo dell'Ispettorato ferroviario.

Presidente. Onorevole Agnini, l'argomento è stato già trattato da altri; capisco che Ella usa del suo diritto, ma la pregherei per lo meno di abbreviare il suo dire.

Agnini. Sarò brevissimo; ma si consenta che io mi associ agli altri per interessare l'onorevole ministro di valersi appunto dell'Ispettorato ferroviario, affinché tuteli il personale delle ferrovie contro gli abusi delle Amministrazioni, specialmente per ciò che riguarda gli orari di servizio che sono addirittura eccessivi.

L'anno scorso richiamai l'attenzione del ministro Saracco su questo proposito: e per suo invito, raccolsi e gli fornii alcuni dati; ma io debbo supporre che nessun provvedimento sia stato preso poichè si continua a lamentare l'eccesso dei turni di servizio, che raggiungono talvolta le 16, 17 ore, e anche più, con discapito, come ognuno comprende, della salute fisica dei ferrovieri ed anche della regolarità del servizio e della sicurezza dei viaggiatori.

E mi associo all'onorevole Barzilai nell'invitare il ministro ad impedire, per mezzo dell'Ispettorato governativo, che, col pretesto delle esigenze di servizio, si traslochino da un capo all'altro della penisola i ferrovieri, i quali fanno una lecita propaganda fra i loro compagni in favore della loro classe con il legittimo intendimento di tutelarne mediante una associazione gli interessi di fronte alle Società.

Coloro i quali commettono una così grave colpa, vengono di punto in bianco sbalestrati da un capo all'altro d'Italia, con danno gravissimo delle loro famiglie, e non di rado mandati in luoghi di malaria, forse con il cristiano proposito che una buona febbre tolga dai piedi codesti lavoratori che ardiscono tutelare dignitosamente i propri diritti di uomini e di impiegati.

Per ultimo interesse il ministro ad impedire che, per ragioni di economia, la Società non torturi di continuo il personale, specialmente i macchinisti e fuochisti, con continue riduzioni nelle competenze. Proprio oggi ricevo un telegramma che mi avvisa che l'Amministrazione della Mediterranea ha diminuito del 25 per cento le competenze sugli assegni per combustibile, materie grasse, ecc. che, per consuetudine, erano accordate ai macchinisti e fuochisti del deposito di Rivarolo-Ligure.

È studio perseverante delle Società ferroviarie di ritagliare da ogni parte, e sempre a danno del personale, per alimentare l'annuo dividendo degli azionisti: ma questo sistema non può a meno di produrre malcontenti, agitazione, e perciò, anche per ragioni d'ordine pubblico, se non valgono considerazioni di umanità e di giustizia, spero che l'onorevole ministro vorrà esercitare sul serio quella sorveglianza di cui le convenzioni danno diritto al Governo sulle Società, ad efficace tutela del personale ferroviario.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Ghigi.

Ghigi. Ho una modestissima preghiera da fare all'onorevole ministro. Da oltre dieci anni abbiamo in esercizio il piccolo tronco della Ferrovia Bologna-Verona che dovrebbe già aver raggiunto il suo ultimo obiettivo, che è invece ancora di là da venire. Ma su questo argomento avrò occasione durante questa discussione di intrattenere la Camera. Intanto faccio osservare che ci troviamo a questo: il tronco della Bologna-Verona presentemente in esercizio, finisce a San Felice, e di là, per seguitare, bisogna o percorrere le strade rotabili, o profittare di una ferrovia Modena-Mirandola-Finale per dirigersi a Modena, e di qua verso Mantova-Verona.

Ora, accade di solito che il nostro treno da Bologna arriva a San Felice, quando il treno della Mirandola è partito o è sulle mosse di partire, senza attendere che i viaggiatori abbiano tempo di discendere ed approfittare di quel treno. Cotesto inconveniente gravissimo è lamentato da quella popolazione la quale potrebbe agevolmente valersi della linea Bologna-Verona per le sue relazioni col Modenese, e, viceversa, è in condizione di non poterne approfittare.

So che è vivamente reclamato un provvedimento; ed io vorrei che il ministro richia-

masse le due Società esercenti (giacchè trattasi di due Società distinte), ad intendersi fra loro per provvedere meglio ai propri interessi ed anche alle legittime esigenze del pubblico servizio.

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

Ferazzi, ministro dei lavori pubblici. Risponderò ai singoli oratori seguendo l'ordine col quale essi hanno svolto le loro raccomandazioni. Procurerò di esser brevissimo; (*Bravo!*) ma la Camera mi compatirà, se non risponderò ad ogni singola domanda.

Principierò dal mio vecchio amico Lazzaro. Egli si duole che, nel treno diretto Foggia-Brindisi, non vi sia la fermata a Cisternino. Veramente, l'Ispettorato ha, parecchie volte, insistito presso la Società Adriatica perchè i treni diretti numeri 69-70 si fermino a Cisternino; ma la Società ha sempre risposto non essere conveniente stabilire quella fermata, perchè, ormai, sopra il diretto Foggia-Brindisi, che ha un percorso di 234 chilometri e su cui vi sono 21 stazioni, il treno diretto si ferma in 19 stazioni, laonde due sole stazioni rimangono prive del diretto; e sono quelle di Orta Nova e di Cisternino.

Lazzaro. Sono 48 stazioni.

Perazzi, ministro dei lavori pubblici. Sono 21 sul tratto Foggia-Brindisi. Parlo di questo tratto.

Ora io riprenderò in esame la questione, e vedrò se sia conveniente ordinare che i predetti treni si fermino anche a Cisternino.

L'onorevole Lazzaro si duole della formazione dei treni, si duole cioè che l'Italia finisca a Roma, ossia, che il miglior materiale sia destinato alle linee che vengono a Roma e che pel resto d'Italia, specialmente per le Province delle quali egli si occupa, il materiale ferroviario sia in pessime condizioni. Io potrei dire all'onorevole Lazzaro che anche su altre linee, pur troppo, le vetture non sono tutte in buone condizioni. Si procura bensì di fare che le Società le riparino, le tengano pulite, ma ciò non basta; bisognerebbe sostituire al materiale antico un materiale nuovo.

Lazzaro. Almeno le linee di prim'ordine.

Perazzi, ministro dei lavori pubblici. L'onorevole Lazzaro parla di linee di prim'ordine, ma il discorso ch'egli fa in riguardo a quelle speciali linee è un discorso che si fa in Piemonte, in Lombardia per molte altre linee

dove il materiale delle linee secondarie non è in buone condizioni.

L'onorevole Clementini ha sollevato due questioni. La prima, che desidererebbe fosse facilitato il trasporto dei legnami nel Veneto.

Ora, la Società Adriatica stabilì già una tariffa molto ridotta per il trasporto dei legnami agli effetti di vincere la concorrenza marittima e fluviale, e so anche che quella Società ferroviaria è disposta a tradurre in provvedimento effettivo una riduzione per il trasporto del legname anche agli effetti di facilitare questo trasporto.

L'onorevole Clementini, inoltre, raccomanda che si studi di facilitare i viaggi d'andata e ritorno, e soprattutto i viaggi che conducono alla capitale del Regno. Questa è una questione molto importante. In diritto, ossia ai termini delle convenzioni, non possiamo richiedere alle Società di stabilire il servizio di andata e ritorno, con tariffe ridotte, per percorsi maggiori di 150 chilometri.

In fatto poi sono in corso trattative, e le Società non si sono punto dimostrate contrarie a istituire dei biglietti d'andata e ritorno per percorsi superiori ai 150 chilometri.

La Società Sicula ha già convenuto di adottare dei biglietti d'andata e ritorno, con validità prolungata, secondo la maggiore lunghezza del percorso e d'introdurre dei biglietti circolari con itinerario combinabile a scelta dei viaggiatori.

Le medesime proposte sono ora in esame presso le altre due Società, ed io spero che si potrà riuscire a rendere più esteso l'uso dei biglietti d'andata e ritorno al di là del limite dei 150 chilometri.

L'onorevole Angiolini ha fatto una descrizione molto viva delle condizioni nelle quali si trova la stazione di Prato. È vero purtroppo che la stazione di Prato si trova in condizione eccezionale, tanto che nel disegno che sarà discusso, spero, fra breve, per lavori e provviste, l'onorevole Angiolini troverà che vi è un fondo destinato a migliorare le condizioni della stazione di Prato.

Il mio amico Giordano-Apostoli, e con lui gli onorevoli Cao-Pinna e Parpaglia, hanno richiamato l'attenzione del ministro sopra uno studio che fu fatto parecchi anni fa per ridurre le tariffe alla Compagnia Reale di Sardegna, presso a poco nei limiti delle

tariffe stabilite per la rete secondaria di Sardegna.

Inoltre hanno raccomandato che si trovi modo di mutare la formula in base alla quale si liquidano gli averi della Compagnia Reale allo effetto di rendere la Società interessata allo sviluppo del traffico.

Io ho esaminato il lavoro fatto allora, e non risulta dagli atti per quale motivo l'affare non abbia altrimenti progredito. Credo che il motivo consista in ciò, che da calcoli fatti si era ritenuto che l'erario avrebbe dovuto subire una perdita iniziale di oltre 200,000 lire. E dico iniziale, perchè questa perdita probabilmente sarebbe andata diminuendo di anno in anno, se il traffico si fosse svolto in larghe proporzioni. Ad ogni modo io riprenderò in esame la questione.

Non credo che la Compagnia Reale si opporra a mutare i patti delle vigenti convenzioni, sebbene le condizioni della Società siano così buone, che, anche non concludendo niente, essa ha modo di dare ai suoi azionisti un utile sufficiente. Ad ogni modo mi adopererò per indurre la Società ad esaminare con me se sia possibile di ridurre le tariffe, ed anche di modificare la formula del corrispettivo a carico dello Stato, allo scopo di rendere la Società cointeressata allo svolgimento del traffico.

L'onorevole Parpaglia ha sollevato la questione dell'incrocio dei treni a Macomer anzichè nel punto dove ora avviene. Esaminerò anche questa questione secondaria, e ove sia possibile, procurerò che l'incrocio abbia luogo a Macomer.

L'onorevole Cao-Pinna ha detto che sarebbe bene che il Governo si adoperasse affinché fra la rete Sarda, la Navigazione italiana e la rete continentale si faccia il servizio cumulativo.

È questa una questione degna di studio; ed io la esaminerò volentieri, sebbene possa prevedere d'incontrare difficoltà. È certo che ove si potesse ottenere dalle Società interessate di considerare agli effetti delle tariffe come una linea sola tutto il percorso fra la Sardegna ed il continente, il provvedimento che ne risulterebbe meriterebbe di essere attuato il più presto possibile.

L'onorevole Cao-Pinna ha detto inoltre che il personale delle linee secondarie di Sardegna è pagato poco e soprattutto è mal ricompensato quello che è obbligato ad abitare in

luoghi di malaria. Io non credo che il Ministero dei lavori pubblici abbia diritto di intervenire per regolare gli stipendi degli impiegati delle Società sarde. Ad ogni modo, anche per sentimento umanitario, cercherò la maniera d'invitare la Società ad esaminare con benevolenza questa questione.

L'onorevole Vagliasindi ha di nuovo sollevata la questione della ferrovia circumetnea raccomandando che si procuri di aumentare la velocità dei treni oltre il limite stabilito dal Ministero in seguito all'inchiesta.

Ora io gli faccio osservare che l'inchiesta da me ordinata ha dimostrato che la linea non è in buone condizioni, che alcune curve sono ristrette, che il materiale mobile non è tale da garantire la sicurezza dei viaggiatori.

Di fronte ad un tale stato di cose mi pare che era dovere imprescindibile del ministro, esaminare se non convenisse, per evitare disastri ulteriori, ridurre almeno la velocità dei treni. Questo è per intanto il provvedimento, che il ministro ha dovuto adottare; se il consorzio provvederà affinché la Società esercente la linea metta la strada in ordine, adotti un materiale più sicuro, si che tutto proceda con maggior sicurezza, io non esito a dichiarare che il Ministero allora permetterà una velocità maggiore. Ma per intanto, nell'interesse della sicurezza pubblica, a me non è lecito di revocare il provvedimento dato. Però posso dire all'onorevole Vagliasindi, che mi adopererò perchè tutte le prescrizioni che sono state emanate da me sieno eseguite; e se non fossero eseguite provvederò, perchè la linea sia messa in buon ordine nel più breve tempo possibile.

L'onorevole Ceriana-Mayneri desidera che gli orari vigenti sulla linea Torino-Roma siano riveduti, agli effetti di far sì che il percorso si compia in un tempo più breve. Tra altro egli mi domanda: perchè il treno diretto della mezzanotte si fermi a Genova 50 minuti. Questo treno diretto si ferma a Genova 50 minuti, perchè vi deve attendere il treno di Milano.

Così essendo fra l'arrivo dei due treni devono intervenire per obbligo di regolamento 20 minuti, e questi 20 minuti sono destinati ad aspettare il treno di Milano; e gli altri 30 minuti sono necessari perchè nella stazione di Genova le manovre sono difficili e per quanto presto si facciano esse richiedono una mezz'ora di tempo.

Ad ogni modo assicuro l'onorevole Ceriana che m'interessa vivamente affinché le comunicazioni fra Milano, Torino e Roma possano avvenire nel minor tempo possibile e che farò ristudiare la questione.

Egli inoltre, per un sentimento umanitario molto lodevole, domanda se non sarebbe possibile, senza grave spesa, di provvedere al riscaldamento delle terze classi.

Certo su tutte le linee non sarebbe possibile di attuare un provvedimento di questo genere dall'oggi al domani, perchè occorrerebbe una spesa molto ragguardevole; ma io procurerò che almeno per i treni notturni, nelle parti settentrionali d'Italia, si applichi per quanto sia possibile gradatamente anche il riscaldamento per le terze classi.

L'onorevole De Felice si duole che l'Ispettorato dia luogo a inconvenienti; deplora la sua condiscendenza verso la Società e per comprovare queste sue affermazioni ha addotto due fatti.

Ora mi sia lecito di dire che l'Ispettorato sostiene una lotta diuturna, pertinace ed io posso testimoniare qui alla Camera; esso ha anche un alto sentimento d'indipendenza. È certo però che le Convenzioni non danno all'Ispettorato ossia al Ministero un'autorità così da poter ottenere certi risultati che a prima vista parrebbe si potessero ottenere, perchè s'incontra il diritto delle Società e di fronte a questo diritto la nostra azione si arresta.

I fatti da lui accennati sono questi: due impiegati dell'Ispettorato sono passati al servizio della Società Sicula.

Si tratta di due allievi, che erano pagati dallo Stato con 2,500 lire all'anno, i quali hanno chiesto da principio l'aspettativa, a cui avevano diritto per legge. Più tardi l'Ispettorato, avendo saputo che questi due impiegati avevano chiesto l'aspettativa per prestare servizio nella Società Sicula, li ha invitati a dimettersi dal servizio dello Stato.

Invitati a dar le dimissioni, le dettero e passarono al servizio della Compagnia.

Mi par dunque che l'amministrazione non meriti perciò alcun rimprovero.

Non si può obbligare un impiegato dello Stato a rimanere in servizio; quando esso domanda di essere dispensato dal servizio, mi pare che non si possa negarglielo.

Ma questi due impiegati, entrando al servizio della Società Sicula, hanno occupato dei

posti, che avrebbero dovuto, secondo il giudizio dell'onorevole De Felice, essere occupati da capi di stazione.

Ed aggiunge che il danno ai capi di stazione potè avvenire perchè le Società non hanno mai, secondo quanto fu riferito all'onorevole De Felice, presentato i ruoli organici, e perchè i regolamenti di servizio non furono mai approvati dal Ministero.

Ora quello, che una volta ha detto il compianto Genala alla Camera, cioè che gli organici e i regolamenti erano stati presentati, è una verità vera.

Ho qui innanzi a me l'organico, e il regolamento di servizio.

E ho esaminato se di fronte all'organico o se di fronte al regolamento di servizio avesse la Società Sicula il diritto di nominare un estraneo al posto di ispettore del movimento. Io debbo dichiarare all'onorevole De Felice che, sia in base all'organico, sia in base al regolamento, questo diritto la Società l'ha, perchè l'ispettore del movimento non appartiene al gruppo dei capi stazione: trattasi di due gruppi di organici distinti l'uno dall'altro.

Il diritto della Società, che nasce da questo regolamento e da questo organico, mi pare che non si possa mettere in contestazione. La Società poteva nominare un estraneo al posto d'ispettore del movimento.

L'onorevole De Felice ha detto che tutto ciò avvenne perchè quest'organico e questo regolamento non furono mai approvati dal Ministero. Ora io non credo che dall'articolo 103 derivi nel Ministero nè il diritto, nè il dovere di approvare gli organici ed il regolamento, perchè questo articolo 103 dispone in questi termini:

« Il primo ruolo organico applicato al personale esistente dovrà prima della sua approvazione essere comunicato al Governo, il quale dovrà constatare se il ruolo medesimo è compilato in conformità delle prescrizioni del presente capitolato. »

Ora il ruolo organico fu presentato: il Ministero lo ha esaminato agli effetti indicati in questo paragrafo dell'articolo 103. Non vi constatò alcuna deroga alle prescrizioni del capitolato. Il suo dovere è compiuto. Non aveva obbligo di approvarlo e si è astenuto dall'approvarlo, anche perchè l'approvazione sua, poichè non era richiesta, non sembrava utile.

Soggiunge lo stesso articolo:

« Il concessionario, con un regolamento che sarà, prima della sua attuazione, comunicato al Governo, il quale dovrà constatare se in esso sono rispettati i patti del presente capitolato, determinerà le norme per l'avanzamento, la sospensione e dispensa dal servizio degl'impiegati. »

Ora il regolamento che io aveva poco fa in mano, dispone appunto su questa materia nel modo indicato in questo paragrafo. Ma il paragrafo stesso non impone al Governo l'obbligo di approvare il regolamento. Doveva soltanto il Governo esaminare se in questo regolamento fossero stati rispettati i patti stabiliti dal capitolato. Quindi, a mio giudizio, la mancanza dell'approvazione per parte del Governo non è un motivo per far ritenere che la Società abbia una libertà assoluta.

La Società ha l'obbligo di osservare e l'organico e il regolamento, malgrado che nè l'organico nè il regolamento siano mai stati approvati dal Ministero.

L'onorevole Ferrucci invita il ministro a vedere se non sia il caso di riorganizzare meglio il personale dell'ispettorato, ed inoltre se non sia il caso di rivedere il regolamento sulla polizia delle ferrovie del 1873, perchè ritiene questo regolamento invecchiato.

Io, per quella poca esperienza che ho potuto acquistare in questi pochi mesi che sono al Ministero dei lavori pubblici, non ho sentito il bisogno, finora, di provvedere alla riorganizzazione del personale dell'ispettorato. Lo farei quante volte l'esperienza mi dimostrasse che questa riforma sia necessaria ed utile. E lo farei anche quando avessi il convincimento che sia opportuno che le Convenzioni continuino nei termini stabiliti presentemente dalla legge.

Invece io penso che le convenzioni attuali debbano essere profondamente modificate (ed ho dichiarato in questa Camera, in un'altra occasione, che intendevo appunto rivedere le convenzioni per cercare di ottenere un servizio delle nostre ferrovie migliore dell'attuale), così per ora non posso prendere impegno verso l'onorevole Ferrucci di provvedere alla riorganizzazione del personale. Quanto al regolamento del 1873, fatto dal compianto Spaventa, neppure credo (per quanto risulta a me) che sia necessario di riformarlo.

Ferrucci. C'è già un progetto!

Perazzi, *ministro dei lavori pubblici*. Una riforma è stata già fatta e l'ho qui. Finora a me non risulta, che sia necessario di fare alcuna modificazione agli ordinamenti attuali.

L'onorevole De Marinis ha richiamato l'attenzione del ministro sopra la convenienza di ampliare la stazione di Vietri ed anche perchè i treni diretti si fermino alla stazione di Vietri.

Quanto all'ampliamento della stazione, che mi risulta importante, posso assicurare l'onorevole De Marinis, che gli studi di miglioramento sono in corso d'esame. E credo, che, se sarà approvato il disegno di legge per lavori e provviste, si potrà provvedere anche per questa stazione, se non nel modo desiderato dall'onorevole De Marinis, certo in un modo da rendere meno sensibili gli inconvenienti, che si verificano ora.

L'onorevole Daneo ha richiamato l'attenzione del ministro sopra una condizione singolare di cose, che si verifica a Torino, per effetto di un Decreto, che stabilì la servitù di espropriazione sopra terreni e fabbricati che si sarebbero dovuti acquistare per costruirvi la stazione così detta di Valdocco.

Egli ha ragione di dolersi che dall'87 si mantenga una tale servitù sopra quelle proprietà.

Nel 1887 fu fatto il primo Decreto che approvò, in massima, un piano di espropriazione con scadenza al 21 giugno 1890. Questo primo Decreto fu prorogato dal 1890 al 1895 e finalmente un'altra proroga fu accordata con scadenza al 31 dicembre 1896.

Posso assicurare l'onorevole Daneo che io non sottoporro alla firma di Sua Maestà alcun Decreto che accordi ulteriore proroga. Quindi, con la fine di quest'anno, cesserà questa servitù.

Ma l'onorevole Daneo mi pare che non possa esser soddisfatto di questa sola mia risposta, perchè credo egli desideri che alcuna cosa si faccia per la stazione di Valdocco.

A costruire questa stazione provvederanno i nostri figli in epoca assai lontana da oggi. Frattanto dirò all'onorevole Daneo che la Società ferroviaria, la quale dovrebbe provvedere alla espropriazione delle predette proprietà, fino dallo scorso anno propose d'inscrivere nell'elenco dei lavori e provviste da farsi nel venturo novennio al quale si rife-

risce il disegno di legge da me più volte citato in questa discussione e che la Camera discuterà fra qualche giorno, un fondo di lire 160,000. Nei limiti di questo fondo il Ministero ha già autorizzato la Società a combinare col municipio di Torino le espropriazioni che sia possibile di fare.

Gli onorevoli Barzilai ed Agnini hanno richiamata l'attenzione del ministro sopra i traslochi che si dicono frequenti di ferrovieri e di operai ferroviari da un sito ad un altro d'Italia, e vorrebbero che l'Ispettorato impedisse questi traslochi, che facesse cessare gli orari eccessivi ed anche che non si diminuissero certe competenze. Io credo di aver già detto in altra occasione che per parte mia nessun'azione farò per impedire che l'associazione dei ferrovieri si svolga nei limiti della legge e della libertà. Credo anzi che anche le Società ferroviarie dovrebbero, a mio giudizio, non impedire quello svolgimento. Piuttosto si dovrebbe fare da noi ciò che fecero Governi molto illuminati, e cioè procurare che alla testa di queste associazioni vi siano uomini i quali sappiano, rispettando le leggi e i diritti dello Stato, mirare al nobile fine umanitario del miglioramento della condizione degli operai. Io auguro che anche in Italia queste Associazioni si svolgano nell'ambito della legge, ed abbiano a capo degli uomini veramente capaci a raggiungere il giusto scopo, quello cioè di migliorare le condizioni dei ferrovieri.

Con tali intendimenti mi adopererò a che ciò avvenga, ma queste Associazioni debbono capire che le Società hanno il diritto di disporre del loro personale, e che l'azione del Governo è definita dalle Convenzioni. Può il Governo intervenire quando le Società credono nel loro interesse di traslocare degli impiegati? Io non credo. Altra cosa è il diritto dello Stato, ed altra è l'azione personale del ministro. Per diritto lo Stato non ha facoltà di impedire questi traslochi; l'azione personale del ministro può far sì che il danno subito dai ferrovieri sia il minore possibile. A tale intento umanitario presterò l'opera mia: al di là però non posso andare perchè non ne ho il diritto.

L'onorevole Morpurgo mi raccomanda il personale delle ferrovie della Società Veneta. Nell'ordine del giorno trovo iscritto il disegno di legge per accordare al Governo la facoltà di fare un nuovo contratto di eser-

cizio di queste ferrovie. Io terrò conto delle raccomandazioni dell'onorevole Morpurgo, e procurerò che, nella nuova convenzione, se avrò la facoltà di stipularla, si tenga conto degli interessi di questo personale, ed anche che l'orario sia non troppo gravoso.

L'onorevole Brunetti propone questo ordine del giorno:

« La Camera ritenendo opportuno un disegno di legge che autorizzi il Governo a concedere alle linee di 4ª categoria, indicate nella legge 20 luglio 1888, uno speciale sussidio chilometrico, non minore di 5,000 lire per chilometro, e per 70 anni, passa all'ordine del giorno. »

All'onorevole Brunetti posso rispondere, d'accordo col ministro del Tesoro, in questi termini: che se la Camera, quando discuterà il disegno di legge, da me presentato pochi giorni fa, e col quale invoco la facoltà di concedere ferrovie accordando un sussidio fino a 4000 lire per chilometro, se la Camera, ripeto, proporrà che per le linee già contemplate dalle leggi anteriori il sussidio possa essere elevato fino a 5000 lire per chilometro, questa proposta accetterò. Sarei molto lieto, e credo che l'Amministrazione dei lavori pubblici farebbe un buon affare, se alcune di queste linee, invece di essere costruite a spese dello Stato, fossero costruite per iniziativa privata, con sussidio esteso fino a 5000 lire per chilometro.

L'onorevole Matteucci raccomanda che sia istituito un treno diretto o almeno accelerato sulla linea Lucca-Pisa. Io esaminerò se sia possibile, e se è possibile sarà un provvedimento che sarei molto lieto di poter attuare. Inoltre egli desidera che sia istituita la piccola velocità alla stazione di Castignano.

Non so se nel progetto per lavori e provviste sia contemplata questa stazione; ad ogni modo se si tratta di spesa piccola, quando quella legge fosse approvata vedrò se sarà possibile d'imputare al fondo delle impreviste la somma occorrente per istituire la piccola velocità, nella stazione di Castignano.

L'onorevole Elia vorrebbe prima di tutto che alla stazione Passo di Varana si facesse il servizio di merci costruendo una piccola stazione.

Debbo rispondere all'onorevole Elia nei medesimi termini nei quali ho risposto testè all'onorevole Matteucci; quando il Parlamento avrà approvato il disegno di legge per lavori e provviste vedrò se vi sia modo di soddisfare

anche questo piccolo interesse. Egli vorrebbe inoltre che s'istituissero biglietti di andata e ritorno per questa piccola stazione: vedrò se sarà possibile di farlo. Di più egli chiede, e l'onorevole Ricci si è associato a lui, che sia accelerato il treno da Roma ad Ancona: anche questa questione esaminerò. L'onorevole Ricci ha già messo innanzi la difficoltà, che deriva dall'essere quella linea a forti pendenze; ad ogni modo se sarà possibile di accelerare il treno Roma-Ancona procurerò che si faccia.

L'onorevole Cimati desidererebbe che si incominciasse il lavoro dell'Aulla-Lucca, versante Aulla.

Onorevole Cimati, l'Aulla-Lucca è tra le linee che sono oramai senza fondi.

Se ne potrà riparlare nel 1900, allorquando si avranno fondi per costruzioni nuove.

Ma, prima del 1900, non è lecito di parlare di nuove costruzioni ferroviarie. Incominceremo le nuove ferrovie nel secolo venturo. (*ilarità*).

L'onorevole Spirito Beniamino ha parlato dello spostamento della stazione di Ponte Cagnano, ed ha nella mente che quest'opera sia ritardata per effetto del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Io non conosco l'affare, ma posso assicurare l'onorevole Spirito che il Consiglio superiore non ha nè facoltà, nè modo d'impedire che una proposta fatta dal Ministero abbia il suo corso.

Spirito Beniamino. È stato il Comitato!

Perazzi, ministro dei lavori pubblici. Neppure il Comitato. Probabilmente, poichè questo spostamento importa una spesa, e poichè niun fondo per ciò è a disposizione dell'Amministrazione, e non potrà esserlo se non dopo che la Camera abbia approvato il disegno di legge per lavori e provviste, l'affare è rimasto sospeso; il progetto sarà stato bene studiato, sarà il più perfetto possibile, ma, mancando il fondo, la pratica non avrà potuto avere ulteriore corso.

Se la Camera approverà quel disegno di legge, allora sarà il caso di vedere se quest'affare possa avere il suo corso.

L'onorevole Carotti ha domandato due cose. La prima è di sapere per quale motivo i segnalamenti semaforici non abbiano dato, nell'applicazione che n'è stata fatta, tutto quell'utile che se ne poteva sperare.

Esaminerò la cosa, e vedrò se sia per in-

curia dell'Amministrazione che quest'opera di progresso non abbia dato tutto l'utile possibile.

Ha domandato inoltre che la stazione di Trecate sia fornita di un magazzino di merci. Ma danaro per ora non ne abbiamo; dobbiamo quindi attendere che sia approvato il progetto pei lavori e provviste. A me non è dato che di ripetere ancora una volta vivissima preghiera alla Commissione del bilancio perchè porti presto innanzi alla Camera questo progetto, per poter dare soddisfazione a molti piccoli ma importanti interessi.

L'onorevole Sacchi, mi pare, vorrebbe che io dichiarassi che la Cremona-Borgo San Donnino è in condizioni eccezionalmente più gravi di quelle altre costruzioni ferroviarie che ho citato qualche giorno fa. Certo questa linea è in condizioni molto eccezionali, perchè si è fatta una strada da Cremona al Po, si è fatto un grandioso ponte sul Po, si è prolungata la strada anche al di qua del ponte, e questo complesso d'opera non può essere utilizzato perchè la ferrovia non arriva fino a Borgo San Donnino.

Ma non facciamo paragoni. La stazione di Trastevere è in condizioni ugualmente anormali. Abbiamo speso per essa quasi otto milioni, e non serve attualmente che per una piccola linea, quella di Viterbo.

L'altro caso da me citato è quello della Cuneo-Ventimiglia, la quale ormai ci costa circa 28 milioni e, per ora, appena sarà uscita dalla galleria di Tenda, finirà in un prato.

Ora è ammissibile che si sia speso un così ingente capitale per andare a finire in un prato? Indiscutibilmente questa linea dovrebbe avere la precedenza sopra quella raccomandata dal mio amico Sacchi. Ad ogni modo io credo che qualunque ministro dei lavori pubblici, il giorno in cui potesse avere qualche fondo per la costruzione di nuove linee ferroviarie, dovrà tener conto che vi sono dei casi, come quelli che io ho citati e che sono i più caratteristici, a cui bisogna provvedere.

La nostra condizione è gravissima senza dubbio. L'aver votate con la legge del 1879 molte linee ferroviarie e l'averle incominciate tutte contemporaneamente ci ha portato a questo risultato. Noi abbiamo dato uno sviluppo straordinario alle opere pubbliche, abbiamo aumentate le spese per la guerra e per la marina in una misura assai larga (certo lodevolissima perchè si trattava della

patria) ed abbiamo contemporaneamente abolita una tassa importantissima. Noi ora sentiamo il risultato di questo programma politico iniziato nel 1879.

Le conseguenze sono quelle che dovevano essere, ossia l'assurdo. Ne abbiamo sotto gli occhi gli esempi. Si potrà rimediare, non c'è dubbio. Un passo dopo l'altro.

Ora è probabile che la finanza italiana risorga, ma un passo dopo l'altro, e soprattutto occorre astenersi dal fare spese improduttive.

L'onorevole Sacchi mi ha anche detto che si rimette alla mia equità, perchè studi gli orari di Cremona per migliorarli. Mi faccia una proposta e la esaminerò con tutta la cura possibile.

L'onorevole De Nicolò raccomanda all'attenzione del ministro, una questione che ha molta analogia ad una questione che abbiamo innanzi noi novaresi. La stazione di Novara, si trova in condizioni analoghe di quella di Bari. Noi abbiamo la grande strada del Sempione che presso Novara è interrotta da un passaggio a livello sul quale passano cento e più treni al giorno; e questa grande strada è interrotta non solo dal passaggio dei treni, ma dalle manovre che vi fanno i treni. E così avviene che gli operai che stanno al di là (perchè il centro operaio è fuori di Novara) non possono rientrare in città, e devono rimanere lì aspettando che aprano il passaggio a livello, e sono obbligati d'inverno a star là sulla neve, per aspettare di poter passare sul passaggio a livello. Anche noi di Novara aspettiamo che il disegno di legge per i lavori e provviste, ci dia i mezzi per riparare a questo gravissimo inconveniente. Io dunque, come studierò con amore la questione del passaggio a livello di Novara, così studierò quello di Bari.

L'onorevole Menotti ha raccomandato la stazione di Sangiano, dicendo che si tratta di una stazione che è frequentata da popolazioni laboriose. Dirò all'onorevole Menotti che studierò la questione, che non conosco, e che se sarà possibile di fare qualche cosa, lo farò con molto piacere.

L'onorevole Ricci, oltre che l'acceleramento del treno sulla linea Roma-Ancona, ha raccomandato al ministro di vedere se è possibile di ottenere che a Recanati si arresti il diretto n. 68. Il Ministero ha fatto quello che poteva ma ritornerò sulla questione e pro-

curerò che almeno durante la stagione dei bagni il treno si fermi a Recanati.

Il servizio del materiale, ha soggiunto, è pessimo. Veramente ho già risposto poc' anzi ad un altro interrogante su quest'argomento, nel senso che ci troviamo male un po' tutti. Invero il materiale non è in buone condizioni, specialmente sopra alcune linee. Io ho già richiamato l'attenzione delle Società sopra questa questione che è grave, e tornerò ad esaminarla affinché, nei limiti delle somme che possono essere destinate al miglioramento del materiale, si faccia tutto quello che è possibile.

Egli ha pure citato un fatto doloroso per me, perchè sarebbe una violazione del contratto; egli ha detto che in un treno, mentre vi erano tre scompartimenti di prima classe, ve ne erano due riservati.

Se la cosa è in questi termini, essa costituisce una violazione alle precise disposizioni che regolano la concessione degli scompartimenti riservati. Io esaminerò questa questione, perchè se le Società hanno il diritto di concedere degli scompartimenti riservati, esse hanno l'obbligo di osservare il regolamento che regola queste concessioni.

L'onorevole Bertesi con parole vibrante ha raccomandato la stazione di Carpi. Egli vorrebbe una grue, un piano caricatore e dei locali decenti per i viaggiatori...

Io esaminerò, onorevole Bertesi, queste sue raccomandazioni, e nei limiti delle somme, che possono essere ricavate dal progetto « lavori e provviste » se sarà approvato, procurerò che anche la stazione di Carpi abbia qualche miglioramento.

L'onorevole Caldesi dice che il treno accelerato sopra la Faenza-Firenze è derisorio.

Accetti intanto questo, onorevole Caldesi; si vedrà, quando la linea sarà in perfetto esercizio, se sarà possibile stabilire anche un treno diretto.

Quanto alla officina di riparazioni, che, secondo lui, dovrebbe essere trasportata da Rimini a Faenza, io vedrò di che si tratta; non conosco la questione.

L'onorevole Artom di Sant'Agnesa mi ha rivolto questa domanda: se i direttori generali delle ferrovie i quali sono proposti dalle Società, ma nominati per Decreto Reale, possano essere per Decreto Reale revocati. Io posso rispondere che, se le Convenzioni non contengono

delle disposizioni speciali, la medesima autorità, che fa un atto, può revocarlo.

L'onorevole Cavagnari desidera che almeno uno dei treni diretti faccia fermata, suppongo durante la stagione dei bagni, a Rapallo ed a Santa Margherita. Ho già messo in corso di esame questa proposta, che mi è stata fatta giorni fa, e credo che si troverà modo di soddisfare nella stagione dei bagni a questo desiderio dell'onorevole Cavagnari.

L'onorevole Diligenti vorrebbe vedere ampliata la stazione di Cortona.

Quando io abbia la legge per lavori e provviste, vedrò se con quei fondi si possa soddisfare anche questo desiderio dell'onorevole Diligenti. Presentemente dovrei rispondere che non ho i mezzi con cui provvedere.

L'onorevole Chigi desidera che io studii se sia possibile di procurare che vi sia coincidenza fra i treni della linea Bologna-Vercelli che termina a Sanfelice, e gli altri treni.

È una questione troppo speciale per assumere impegni; l'impegno che posso assumere è questo: di studiare la questione.

E così credo di aver risposto ai vari oratori che mi hanno fatto l'onore di rivolgermi alcune considerazioni.

Rimane un ordine del giorno così concepito:

« La Camera invita il Governo a provvedere affinché l'Ispettorato ferroviario eserciti i suoi diritti e adempia ai suoi doveri nel curare gli interessi dell'erario e del pubblico verso le Società ferroviarie ».

Qual'è la portata di quest'ordine del giorno? Se è diretto a fare un rimprovero all'Ispettorato, quasi ritenendosi che per il passato non abbia esercitato i suoi diritti ed adempiuto ai suoi doveri, io non lo potrei accettare, perchè ho già detto e posso ripetere qui innanzi alla Camera, che l'Ispettorato è in lotta continua per mantenere alti i diritti dello Stato, e che l'Ispettorato esercita un'azione diuturna e l'esercita nel miglior modo possibile. Se quest'ordine del giorno poi è diretto ad incoraggiare me e l'Ispettorato a mantenere alto il diritto dello Stato nei termini delle Convenzioni, l'accetto con molto piacere. E così ho terminato e ringrazio la Camera di avermi ascoltato con benevolenza.

Presidente. Invito l'onorevole Brunetti Gaetano a dichiarare se insista nel suo ordine del giorno.

Brunetti Gaetano. Ringrazio l'onorevole mi-

nistro, il quale ha accettato nella sua sostanza il mio ordine del giorno.

Presidente. Ma lo ritira o lo mantiene?

Brunetti Gaetano. Il ministro dei lavori pubblici, ha detto che non intende di proporre uno speciale disegno di legge, ma che, se si proporrà un articolo aggiuntivo alla legge da lui presentata, egli lo accetterà. Io quindi lo pregherei di mettersi d'accordo con la Giunta parlamentare, che deve esaminare quel disegno di legge da lui proposto, anzichè aspettare che qui alla Camera, o da me o da altri, venga fatta una proposta speciale.

Presidente. Dunque l'onorevole Brunetti Gaetano ritira l'ordine del giorno.

L'onorevole Lazzaro insiste?

Lazzaro. Il concetto del mio ordine del giorno è appunto quello accennato dall'onorevole ministro, e cioè di fare in modo che la Camera col suo voto incoraggi l'onorevole

ministro nell'opera sua, affinché alla sua volta l'ispettorato sia spinto a fare sempre meglio.

Presidente. Allora, mantenendo l'onorevole Lazzaro il suo ordine del giorno, nel senso ad esso dato dall'onorevole ministro, e che il proponente conferma, lo metto a partito.

(È approvato).

Così rimane approvato il capitolo 58 con lo stanziamento di lire 820,000.

Il seguito di questa discussione è rimandato ad altra seduta antimeridiana.

La seduta termina alle 12,45.

PROF. AVV. LUIGI RAVANI

Direttore dell'ufficio di revisione.

Roma, 1896. — Tip. della Camera dei Deputati.

