

CXCIX.

1^a TORNATA DI GIOVEDÌ 9 LUGLIO 1896

PRESIDENZA DEL VICE-PRESIDENTE BONACCI.

INDICE.

Atti vari:

Relazione (*Presentazione*):

Istituti universitari di Torino (SUARDI GIANFORTE) Pag. 7402

Disegno di legge:

Lavori ferroviari (*Seguito della discussione*) . . 7379

Oratori:

BISCARETTI	7379
BUTTINI	7380
DE RISEIS G.	7384
ELIA	7386
FERRUCCI	7382
MORPURGO	7386
NICCOLINI	7391
PANTANO	7386
PERAZZI, <i>ministro dei lavori pubblici</i>	7392
RAVA	7394
RUBINI, <i>relatore</i>	7392
SANGUINETTI	7394

La seduta comincia alle ore 10.

Lucifero, *segretario*, legge il processo verbale della seduta antimeridiana precedente, che è approvato.

Seguito della discussione sul disegno di legge: Lavori e provviste per le linee in esercizio delle Reti ferroviarie Mediterranea, Adriatica e Sicula.

Presidente. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione sul disegno di legge: Lavori e provviste per le linee in esercizio

delle Reti ferroviarie Mediterranea, Adriatica e Sicula.

La discussione generale continua. Ha facoltà di parlare l'onorevole Guerci.

(*Non è presente*).

Non essendo presente, perde la sua iscrizione. Do facoltà di parlare all'onorevole Biscaretti.

Biscaretti. Sarò brevissimo, e spero, con questo solo merito, che potrà avere il mio dire, di ottenere la benevolenza tanto della Camera quanto dell'onorevole ministro.

Non è intenzione mia di fare un discorso, ma solo evitare possibilmente un grave inconveniente.

Ciò premesso, vengo subito alla questione. Intendo dunque di parlare dei passaggi a livello, assai numerosi sulle nostre linee ferroviarie, ma si tranquillizzi il Governo, non vengo a chiedere, nè cavalcavie, nè altri lavori costosi; sarei certo, se avessi a domandare questo, di ottenermi dal Governo un cortese rifiuto, cortese quanto mai, ma non meno rifiuto.

Ai passaggi a livello dunque accade, che il bravo cantoniere, ottimo impiegato, il quale ha la responsabilità assoluta del servizio, quando si avvicina l'ora segnata nell'orario o quella che gli viene data dal correntale giornaliero per i facoltativi, chiude i cancelli e fa benissimo; ma così arresta qualunque movimento commerciale. Se poi il cantoniere possiede un cuore gentile lascia socchiusi i

cancelli e tutto al più qualche amico di lui se la passa lesto, lesto; altrimenti fermata assoluta, e così ira di Dio, da parte di tutti i disgraziati che si vedono la strada chiusa, e costretti a rimanere al sole o all'acqua, cosa poco piacevole; indi ire, questioni, litigi, che qualche volta diventano serii, e che terminano poi sempre in una bella e brava contravvenzione; fermata poi completa del commercio, ed in una parola, inconveniente assai grave per i servizi pubblici.

In Italia poi i treni hanno la buona abitudine di non essere mai in orario. I cancelli sono chiusi all'ora indicata, ma l'ora indicata passa e il treno non passa, o almeno ha il solito suo ritardo. Potrei indicare delle località ove sovente si è costretti di aspettare, certe volte, sino a 45 minuti; informino i passaggi della linea da Genova a Spezia e dell'altra da Genova a Ventimiglia. Non so di altre località, ma posso assicurare che in quelle da me accennate, ho veduto personalmente quanto dico alla Camera, e da ciò si potrà giudicare quanto la pazienza del cantoniere quanto quella del disgraziato che aspetta la libera via, è messa a dura prova.

Come si potrebbe evitare questo inconveniente, in poche parole lo dirò, poichè è dovere, credo, di chi censura, di suggerire il mezzo di togliere la causa di queste sue censure.

Si eviterebbero, a parer mio, questi gravi inconvenienti collocando semplicemente ad ogni passaggio un campanello d'avviso che informi il cantoniere quando il treno parte dalla stazione vicina, e così la sosta delle comunicazioni sarà limitata a quel breve tempo che impiega il treno a percorrere quella distanza. Se non erro, in Francia ed in Germania esiste già questo.

Mi si può osservare che vi è pericolo se per caso il campanello non avesse da funzionare per qualche interruzione nella linea. Ma a questo rispondo che allora sussiste l'ora fissata per il passaggio dei treni, e su questo si regola allora il cantoniere.

Mi si può dire pure che generalmente il macchinista avvisa il cantoniere, ma quest'avviso arriva sempre quando non vi è più tempo per la chiusura dei cancelli. Non parlo poi di certe linee ove esistono curve contro curve e gallerie ove non si vede e non si sente l'avvicinarsi del treno, sulle rive del

mare, questo sovente fa più rumore di quello. Ma essenzialmente si procuri di togliere questi inconvenienti. Meglio di me il collega Fiamberti potrebbe dirvi che vi è un gentile paese della riviera Ligure che è per la metà della giornata tagliato in due, condizione poco comoda e punto invidiabile, mi pare.

Veniamo ora alla questione della spesa, cosa assai essenziale. Ebbene, onorevoli colleghi questa sarebbe veramente modesta. Esistendo già lungo la linea ferroviaria tutte le linee telegrafiche, come pure le pile per la produzione della corrente elettrica, la spesa d'impianto si ridurrebbe dunque ad un po' di filo metallico di piccolo diametro, qualche isolatore e gli apparecchi di avvertimento, cioè il famoso campanello. Il lavoro di sorveglianza e di manutenzione non sarebbe aumentato, poichè chi sorveglia e mantiene le linee può facilmente fare l'identica cosa per le nuove linee. Quello che sarebbe sensibilmente aumentato sarebbe la sicurezza tutti, poichè disgraziatamente si è già verificato di cantonieri i quali, stanchi da un troppo lungo servizio, si addormentano via dalla stanchezza, ed allora possono accadere disgrazie gravi.

E qui dovrei far punto, ma facendo assuefazione sulla cortesia dei colleghi e dell'onorevole ministro, mi permetto di fare un'altra preghiera, ed è che si voglia rammentare occuparsi anche del modo col quale è allestito il personale ferroviario. Coloro che hanno l'alloggio, è vero che sono protetti da un tetto, ma che razza di tetto! Così deve procurare che nelle nuove costruzioni di macchine e di vagoni tanto i macchinisti come i frenatori nel loro penoso servizio sieno più difesi contro le intemperie, e di questo ci viene un buon esempio tanto dall'America come dalla Francia e dalla Germania.

E mi accorgo ora che per una semplice questione di campanello ho finito di impegnare la Camera molto lungamente. Spero nel gentile suo perdono, come spero me stesso nell'opera dell'onorevole ministro.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Buttini.

Buttini. Io lodo il ministro e la Giunta bilancia per lo scopo che si sono proposti con questo disegno di legge, di provvedere a fornire alla Cassa degli aumenti patrii i mezzi necessari per poter funzionare

Lodo poi in modo speciale il relatore per la diligenza e l'amore con cui studiò l'argomento e cercò di trovare il mezzo di disciplinare meglio, relativamente alle spese, questa materia così delicata.

Ma non posso trattenermi dal manifestare due dubbi, che quando mai non venissero in me dissipati dalle risposte del ministro e del relatore, mi metterebbero nella condizione di non potere con tranquillità dare il mio suffragio a questo disegno di legge. Il primo dubbio per me è un dubbio di opportunità. È realmente, allo stato delle cose, opportuno un disegno di legge col quale si provveda in questa materia per un periodo di nove anni, ossia per tutta la durata delle Convenzioni vigenti con le grandi Società ferroviarie? A questo riguardo io per verità non posso che condividere in buona parte le obbiezioni che furono, con tanto ingegno e tanta eloquenza, sollevate e svolte dall'amico deputato Rava.

A me pare che dopo l'esperienza che si fece, dopo la critica che venne tante volte fatta sia in questa Camera, e dai banchi dei deputati e dai banchi del Governo, sia dalla Corte Suprema dei conti, relativamente al modo con cui si ebbero a distribuire ed erogare queste spese nel periodo trascorso, sia da proporsi la domanda: se realmente, quando siamo già giunti all'ultimo periodo delle Convenzioni, sia proprio conveniente allargare ancora i poteri delle Società, in quanto alle gestione di questi fondi; se realmente poi sia opportuno di prendere una deliberazione in questo senso, all'indomani di una decisione colla quale si stabiliva di fare un'inchiesta circa il modo con cui avesse proceduto l'esecuzione delle Convenzioni ferroviarie sino ad oggi, quando specialmente poi questa inchiesta la si vuol compiere in un termine piuttosto breve, in soli mesi sei. Questo è il mio primo dubbio. Quindi, mentre sono disposto a votare i fondi che saranno riconosciuti necessari, desidero, che, invece di approvare provvedimenti che durino per tutto il novennio, ne restringiamo la portata al solo esercizio prossimo.

Ma sorge in me un secondo dubbio, relativamente ai mezzi, con i quali si vorrebbero provvedere i fondi di cui si tratta. È una cosa grave, onorevoli colleghi: a pochi giorni di distanza noi abbiamo visto due disegni di legge, nei quali è stato proposto ugualmente un aumento sulle tasse ferroviarie per

alimentare la Cassa di previdenza presso le Società ferroviarie, e per far fronte alle spese della Cassa per gli aumenti patrimoniali.

Io mi domando se proprio questa disposizione sia opportuna; e chiedo: che effetto la medesima produrrebbe nel paese? È noto ancora questo, che, mentre, trattandosi del disegno di legge sulle Casse di previdenza, la proposta della tassa venne dai banchi del Governo, in questo disegno di legge dessa partì come cosa di propria iniziativa, dalla Giunta generale del bilancio. Si dirà che siamo nel sistema delle tasse blande; ma dobbiamo ricordare altresì quale sia già l'effetto delle tasse attualmente vigenti sul movimento ferroviario locale.

E qui mi sento in dovere di fare una domanda precisa all'onorevole ministro dei lavori pubblici. Crede egli che lo Stato, proprietario delle ferrovie, debba adottare una serie di provvedimenti per allontanare dalle sue linee il movimento locale, per sbarazzarsene e per obbligare coloro, i quali potrebbero servirsi delle sue ferrovie per andare da paese a paese, a preferire altri mezzi di comunicazione?

Io credo che lo Stato, proprietario di ferrovie, non debba per questo far la guerra alle ferrovie economiche ed alle tramvie; e per parte mia ho votato e voterò sempre qualunque proposta che miri ad avvantaggiare la posizione di questi enti ferroviari minori. Ma altro è stabilire favori, nelle costruzioni ed anche nell'esercizio, per questi enti ferroviari minori; ed altro è che lo Stato, proprietario della rete principale, aumenti, mano a mano, le sue tariffe in modo da invogliare il pubblico a servirsi di altri mezzi, anziché della rete ferroviaria sua propria.

Attualmente che cosa vuol dire l'applicazione della tassa di bollo e della tassa del 13 per cento per i piccoli percorsi?

Noi abbiamo già sulle nostre ferrovie un sistema che è fatale per il piccolo movimento, quello degli arrotondamenti chilometrici. Quando si fa la misura delle distanze, si arriva all'asse della stazione vicina: sforzando la misura di pochi palmi il percorso da cinque mila metri si porta a 5001 o 5002, ed allora si applica la tassa di sei chilometri. E quando poi si tratta di applicare la tariffa c'è un altro arrotondamento, quello del prezzo e della tassa del tredici per cento, che porta il costo della percorrenza di 5000 e pochi

metri, anche con una tariffa di soli 4 centesimi e mezzo per chilometro, a centesimi 35. Poi viene il soldo del bollo ed avete 40 centesimi.

E così si pagano, in terza classe, 40 centesimi sempre per percorrere appena un palmo oltre i 5 chilometri!

Riassumendo, possiamo dire che, secondo le tasse attuali, nel movimento locale, nel movimento che si fa nel raggio di 12 chilometri, la terza classe, tutto sommato e calcolato, già viene ad avere una tariffa che parte da un massimo di 10, e va a finire ad un minimo di oltre 6 centesimi per ogni chilometro.

E se guardate poi alla seconda classe, troverete un massimo di circa 12 ed un minimo di almeno 9 centesimi.

Ed è con un sistema di questa fatta che voi venite ancora a presentare due disegni di legge, uno dei quali aumenta di un soldo la tassa su tutti i biglietti ad eccezione di pochi di terza classe, e questo che reca altro aumento sopra tutta la tassa sulla grande velocità. In tale stato di cose, ben posso chiedervi: quale idea si farà il Paese della vostra politica ferroviaria e quali effetti essa avrà sullo sviluppo del movimento locale sulle ferrovie dello Stato?

Io credo che, con l'imporre queste piccole tasse man mano che si verifica qualche nuovo bisogno sulle ferrovie, lo Stato riuscirà proprio a far la concorrenza a sé stesso ed a sviare il movimento dalle proprie linee.

Abbiamo già approvato, ed oggi, dopo i lievi emendamenti del Senato, stiamo per approvare una seconda volta un disegno di legge relativo alle tramvie ed alle ferrovie economiche.

Votiamolo, e votiamo magari altri provvedimenti che contengano concessioni ancor maggiori per queste arterie del piccolo traffico; ma non votiamo una serie di provvedimenti che danneggerebbero direttamente l'attuale movimento locale sulle nostre linee. Questa è la seconda serie delle mie osservazioni, alle quali mi attendo adeguatamente risposte dal Governo.

Ma un'ultima cosa debbo osservare.

Abbiamo sentito ricordare l'altro giorno dall'amico Rava le discussioni avvenute al tempo delle Convenzioni sull'esercizio ferroviario e paragonare i risultati degli introiti anteriori alle Convenzioni cogli attuali. Tutto

quello che egli disse è vero ed esatto. Ed mi ricordo che in quella discussione ebbi assumere la difesa delle Convenzioni unicamente dal lato della percentuale; ed ebbi sostenere che quella percentuale non metteva le critiche che le venivano fatte, per l'onorevole ministro proponente, correndo contro a sogni rosei ed alle previsioni di aumento annuo medio del 3 e mezzo per cento non aveva tenuto conto di un coefficiente negativo che si sarebbe sviluppato, di anno in anno, per l'effetto che sulla rete vecchia avrebbero portato tutte le nuove linee complementari allora in costruzione, col distrarre ed assorbirne una parte del movimento sostituendo (per la distanza diminuita) percezioni minori a quelle maggiori per gli identici traffici.

Or bene questa perturbazione derivante dall'apertura delle nuove linee complementari ormai è cessata; e possiamo ritenere che ora in poi il movimento ferroviario, se non avrà uno sviluppo del 3 e mezzo per cento all'anno, per lo meno non sarà più soggetto a quella grande depressione che si verificò nello scorso decennio, ma si avvierà a mano nuovamente verso un costante grado di incremento.

Ora che finalmente svanì quella causa gravemente perturbatrice delle nostre reti, l'onorevole ministro che sia utile venire a sostituirvene un'altra, che consisterebbe appunto in questa serie di provvedimenti con cui vengono ad aggravare le tariffe, e si fa col deviare il movimento locale? Questi i miei dubbi: se mi verrà data una risposta che valga ad eliminarli io approverò il disegno di legge; altrimenti, con mio rincrescimento gli voterò contro. (*Bene!*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Ferrucci.

Ferrucci. Quello che hanno detto eloquentemente gli onorevoli Rava e Buttin brevia molto ciò che intendo esporre alla Camera; poichè convengo in molte delle osservazioni, specie in quella che si riferisce ai danni, che deriverebbero dal proponimento della tassa sui trasporti a grande velocità.

Però mi permetto di richiamare l'attenzione della Camera su qualche punto dello scorso dell'onorevole Rava, che non mi sembra perfettamente esatto.

Se ho ben inteso, egli ha ritenuto

sulla somma stabilita nell'allegato B da destinarsi al miglioramento delle linee, le quali erano allora in esercizio, si fosse provveduto a tutti i bisogni di quelle linee. Si è provveduto a quei bisogni, che esistevano due o tre anni prima delle Convenzioni, perchè le verificazioni su quelle linee erano state fatte naturalmente qualche anno prima; ma questi bisogni crescono continuamente con lo sviluppo delle ferrovie e del traffico.

Quindi l'allegato B era, per così dire, il precursore delle Casse per gli aumenti patrimoniali con le quali si sarebbe dovuto continuare ad eseguire queste opere di miglioramento delle reti date in appalto. Dunque è naturale che, essendo mancati i mezzi coi quali si dovevano alimentare le Casse degli aumenti patrimoniali, e non essendosi poi voluto forzare troppo il credito coll'emettere continuamente delle obbligazioni, perchè queste obbligazioni dovevano essere garantite dallo Stato, si è poi trovata deficiente la Cassa degli aumenti patrimoniali e si è dovuto alimentarla con stanziamenti straordinari.

Ora si domanda di fare un nuovo stanziamento di lire 79,000,000 da spendersi in nove anni.

Il progetto ministeriale, quale ci è presentato, è semplicissimo: esso riconosce che le spese veramente necessarie per questi nove anni che ancora restano al compimento del primo periodo delle Convenzioni, ascendono a 9,000,000 di lavori; ad essi il Ministero propone di provvedere per metà con assegnazioni annue sul bilancio dello Stato per 4 milioni e mezzo, e per l'altra metà con una anticipazione, che le Società si sono impegnate a dare, egualmente per nove anni.

Il sistema che propone la Giunta del bilancio è alquanto diverso, e, secondo me, più complicato, più incerto, meno efficace e meno sicuro, inquantochè le anticipazioni delle Società e gli stanziamenti del Governo rappresentano una somma determinata; mentre non è tale quella che risulta dalle proposte della Giunta.

Gli onorevoli Rava e Buttini hanno già combattuto molto virilmente l'aumento della spesa sui trasporti a grande velocità e le loro considerazioni sono giustissime.

È poi da considerarsi che, mentre questa la massima risorsa sulla quale la Giunta conta per procurarsi 39 milioni e mezzo, essa riesce molto incerta nel risultato.

Infatti, se diminuirà il traffico, se si sposteranno le classi dei viaggiatori, se diminuirà, come diceva benissimo l'onorevole Buttini, il movimento locale, avremo una somma minore, e quindi, al solito, una disillusione, la quale indurrà la Camera a dover prendere nuovi provvedimenti per eseguire questi lavori.

La Giunta del bilancio poi riduce un poco la somma dell'importo di questi lavori, lo riduce di 2 milioni, ed applica questa riduzione appunto sul fondo assegnato per il miglioramento ed ampliamento delle stazioni. Ora io credo che questa riduzione non sia opportuna; in quanto che, se c'è un difetto sentito sulle nostre reti ferroviarie, è quello della ristrettezza delle stazioni, e specialmente della mancanza di binari abbastanza numerosi ed estesi.

Ci sono molte stazioni che sono rimaste come erano trent'anni fa, quando il traffico era molto minore.

Quindi io credo che non si dovrebbe ammettere questa riduzione di due milioni, e che si dovrebbero tener fermi i 79 milioni della proposta ministeriale, che sono il risultato di successive e larghe riduzioni fatte sulle proposte delle Società; onde possiamo essere sicuri che questo preventivo non è esagerato.

Basta ricordare i bisogni che ci sono nelle stazioni di Milano, di Bologna, di Genova ed in tante altre, per convincersi che la proposta riduzione non è ammissibile.

La Commissione poi provvede a sette milioni e mezzo circa, facendoli anticipare dal terzo fondo di riserva per il rinnovamento del materiale mobile.

Fino ad ora questo fondo per il rinnovamento del materiale mobile ha fornito alle Casse 25 milioni; se noi ne leviamo altri sette milioni e mezzo, si riduce quasi a niente. E di più sopra questi sette milioni e mezzo che pigliamo in prestito siamo obbligati a pagare gli interessi.

Rubini, relatore. Abbiamo il contributo delle Società.

Ferrucci. Vi è bensì un altro fondo, quello delle anticipazioni a fondo perduto, di 8,150,000 lire. Invece nel progetto ministeriale l'anticipazione che dovevano fare le Società era di 39 milioni e mezzo, senza interessi.

Vi era bensì detto che alla fine del no-

vennio si dovevano fare i conti, ma si prevedeva che in caso di prolungamento dei contratti, quella anticipazione non dovesse più essere rimborsata. Io credo infatti che questa anticipazione di 39 milioni e mezzo sia completamente giustificata dal fatto che in questi 10 o 11 anni abbiamo consegnato alle Società migliaia di chilometri di nuove ferrovie, e forse più di 100 milioni di materiale mobile.

È quindi necessario che lo Stato abbia una garanzia maggiore, anche perchè noi diamo alle Società *à forfait* i lavori del primo e del secondo fondo di riserva. Se le Società non adempissero ai loro obblighi, non è bene che il Governo abbia in mano una garanzia? Perchè è evidente che, quando si dovranno rinnovare i contratti, dovremo avere dalle Società delle garanzie maggiori di quelle che si ebbero nel 1885, quando si consegnò loro una molto minore quantità di linee e di materiale mobile.

Di più nel sistema della Giunta del bilancio la riserva per i casi impreveduti è diminuita di 1,300,000, mentre gli interessi sono aumentati di 2,000,000.

Per conseguenza il sistema proposto nel disegno ministeriale per provvedere a questi 79 milioni di lavoro è molto più semplice, più razionale, più sicuro di quello che è stato proposto, sebbene con grande diligenza di studio, ma con criterii finanziari forse troppo rigidi, dalla Giunta del bilancio.

Siccome poi vedo che una gran parte degli oratori, che hanno finora parlato, sono contrari all'aumento della tassa sui trasporti a grande velocità, se non si ammette quell'aumento, cade tutto il sistema di provvedimenti che, per ottenere questi fondi, è stato proposto dalla Giunta del bilancio.

Io non so se la mia voce avrà abbastanza autorità presso la Giunta per indurla a ritirare la sua proposta, e ad attenersi al progetto ministeriale; ma, ad ogni modo, credo che, quando verremo alla discussione degli articoli, per semplificare il lavoro e per evitare discussioni inutili, si potrebbe mettere in discussione per primo l'articolo 10 del progetto della Giunta; poichè se la Camera ammetterà la tassa, allora si potranno discutere tutte le altre disposizioni del progetto stesso, altrimenti bisognerà necessariamente ritornare al progetto ministeriale.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Palizzolo.

(Non è presente).

Ha facoltà di parlare l'onorevole Di Lorenzo.

(Non è presente).

Ha facoltà di parlare l'onorevole Iseis Giuseppe.

De Riseis Giuseppe. Non ho che poche cose da rivolgere all'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Non entrero ora a discutere del merito di questa legge della quale gli oratori che ne hanno parlato hanno ragionato ampiamente, risolvendo, se sarà il caso, di prendere la parola sugli articoli per rilevare le gravi conseguenze che risulterebbero per l'agricoltura e specialmente per il commercio delle uve, frutta e degli ortaggi delle Provincie meridionali, dagli aumenti di tariffe proposti dalla Commissione sui trasporti a grande velocità.

Ora nelle poche osservazioni che voglio fare mi propongo uno scopo assai più ristretto.

Del modo come corrispose questa legge delle Convenzioni ferroviarie che si riferisce alle casse per gli aumenti patrimoniali degli allegati B, noi avemmo assai poco da dire, e l'egregio relatore ha dimostrato a misura che si accrescevano i bisogni dei lavori e provviste dell'esercizio delle ferrovie, venivano a diminuire i mezzi per farvi fronte.

Non voglio entrare ad esaminare se i lavori per i quali si attinse a questa legge siano stati perfettamente corrispondenti allo scopo per il quale fu istituita, nè se in alcune occasioni soverchiamente largamente toccare il superfluo, mentre in altre si è avuta la soddisfazione dei bisogni più indispensabili.

Ciò mi trarrebbe troppo lungi.

Debbo però rilevare che da oltre un secolo, dacchè hanno vigore queste Convenzioni, malgrado le reiterate richieste, le autorizzazioni dei municipi ed i reclami degli interessati, si è provveduto assai inadeguatamente, o non si è provveduto affatto alle esigenze più stringenti del servizio delle linee che si svolgono nelle Provincie abruzzesi.

Ed a provarlo citerò qualche esempio.

Alla Roma-Castellammare Adriatica questa cenerentola delle linee italiane, stinano i vagoni di scarto di tutte le

che nella stagione invernale non gascano abbastanza i viaggiatori dal freddo le intemperie.

Ma a questo proposito non posso esimermi accomandare all'onorevole ministro che questa importante ferrovia non sia trattata come una linea secondaria, ma e per gli orari, e per la comodità dei viaggiatori, si faccia merispondere allo scopo pel quale fu costruita, di congiungere cioè la capitale del Regno con le Province Abruzzesi e con la via litoranea.

Ma la deficienza più grave ed invano filamentata è quella dei magazzini di deposito della velocità, di passaggi a livello, di ponti e di altre necessarie opere di complemento in molte stazioni delle nostre linee, questa mancanza risentono gli effetti sui viaggiatori, quanto lo sviluppo dei commerci.

La stazione di Castellammare Adriatico è fra le più importanti della linea Ancona-Foggia, mettendovi capo la Roma-Avezzano-L'Aquila-Sulmona, la Caianiello-Isernia, dovrebbe essere provvista di una tettoia per garantire i viaggiatori che trasbordano dalle linee per Ancona o per Foggia, e questa tettoia, concessa a stazioni anche secondarie, non è ancora invano reclamata.

La stazione di Montesilvano vuole essere veduta d'un locale ove mettere al commercio le uve delle quali fa copiosa esportazione.

Montesilvano e Torre dei Passeri sono diventati un emporio del ricco commercio di esportazione di uve fresche per tavola e per vino. La merce così delicata è soggetta a deperire se esposta alle intemperie, e spesso una pioggia compromette il raccolto di un anno e fa sciogliere profittevoli commerci o è cagione di richiami degli acquirenti stranieri.

Nelle stazioni di Casalbordino e di Torino di Sangro, ed in altre, manca il magazzino per le merci a piccola velocità.

Ma in quelle località converge il commercio di un vasto ed ubertoso territorio, e così avviene che, per deficienza di veicoli di trasporto, le merci sono lasciate per più giorni esposte al pericolo di marcire nel sole o se la stagione è piovosa.

Comuni di due mandamenti rivolsero molte petizioni in proposito, ma senza risultato.

Così si reclamò invano un passaggio sotto livello alla stazione di Vasto, indispensabile per la sicurezza e pel transito dei cittadini, e non citerò altri esempi per non abusare della indulgenza dei colleghi.

È però evidente che quella parte della nostra rete ferroviaria è tenuta in uno stato di abbandono che non sarebbe più a lungo tollerabile.

Faccio riflettere all'onorevole ministro che il progredito sviluppo della viabilità, l'aumento della produzione agricola per vaste estensioni di terra poste a coltura, e l'impianto di notevoli industrie, crea delle nuove esigenze che è dovere di soddisfare, tanto nell'interesse della pubblica ricchezza, quanto in quello degli stessi traffici.

I proventi di quei commerci alimentano gli introiti delle ferrovie che furono costruite per facilitarli e svilupparli e non è giusto che si neghino i più indispensabili mezzi per realizzare quei benefici dei quali lo Stato e le Società prendono così larga partecipazione. Spero che il regime della legge che discutiamo, assicurando in modo più soddisfacente il rifornimento dei fondi delle casse per gli aumenti patrimoniali, le metterà meglio in grado di corrispondere alle esigenze del servizio. Ed invoco che nei lavori e nelle provviste di materiale che avranno a farsi in questo periodo che rimane a compimento delle Convenzioni ferroviarie, non sieno dimenticate le provincie Abruzzesi ed i benefici vengano nella mia regione concessi in ragione delle esigenze dei tempi e con sentimento di retta giustizia distributiva.

Non si chiedono spese di lusso, ma si domanda solo quanto è strettamente necessario alla comodità ed alla sicurezza dei viaggiatori ed è indispensabile a preservare da gravi danni i prodotti della nostra agricoltura, danni che si risolvono in un deprezzamento delle merci, in una inferiorità nella concorrenza commerciale ed infine in un aggravio sulla pubblica ricchezza di quella regione finora troppo trascurata.

Mi auguro che in avvenire l'Ispettorato ferroviario non mancherà di rappresentare queste necessità del servizio ferroviario delle nostre Provincie e che il Governo appagherà quelle esigenze, nei limiti dei fondi dei quali dispone, ma con sentimento di equità e di giustizia che deve presiedere in tutti gli atti della pubblica amministrazione.

Mi riservo, se sarà il caso, di tornare sull'argomento.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Niccolini.

Niccolini. Una semplice raccomandazione all'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Sulla linea Firenze-Livorno vennero cambiate tutte le travature metalliche ai ponti minori che esistono su quella linea, perchè essi furono riconosciuti pericolosi al transito ferroviario, ma non si è preso lo stesso provvedimento per il ponte sull'Arno che presenta maggiori pericoli.

Ci fu un tempo nel quale anche quel ponte, fra Signa ed Empoli, si disse che presentava dei pericoli abbastanza seri, e fu anzi ordinata la perizia relativa pel cambiamento completo delle travature. Alcuni imprenditori di quella località, i quali erano desiderosi di poter dar lavoro ai numerosi scalpellini delle prossime cave delle Convoline, che oggi versano in gravissime condizioni, prepararono il Ministero dei lavori pubblici di concedere che il ponte, anzichè costruirsi in ferro, venisse costruito in pietra, con un'economia di oltre 250 mila lire, e con maggiore vantaggio, sia dal lato estetico che da quello della solidità.

Fu presentato il disegno ed una perizia à forfait, per evitare che, come generalmente avviene nelle costruzioni ferroviarie, la spesa si avesse poi a raddoppiare o triplicare. Ebbene; siccome il progetto era serio e la Società sarebbe stata obbligata a preferirlo, mentre aveva già in corso trattative con alcune fabbriche di travature metalliche, i pericoli del ponte di Camaione scomparvero tutto ad un tratto, e non se ne parlò più.

Ora io domando: se quei ponti di piccolissimi tratti, di 5 o 6 metri, sono stati tutti cambiati, perchè presentavano seri pericoli; quando gli stessi pericoli si presentano sopra un ponte di tratto maggiore, come quello di Camaione, perchè non si provvede e non si provvede?

Raccomando perciò all'onorevole ministro di impegnarsi a richiamare a sè questo progetto, di verificare se i pericoli esistono, ed in tal caso di far sì che il ponte in un modo o nell'altro sia costruito; se poi codesti pericoli non vi sono, naturalmente io non sollecito l'onorevole ministro perchè si facciano in questo momento delle spese non necessarie.

Qualora poi egli si risolvesse per la rico-

struzione del ponte, io gli raccomanderei cordamente, giacchè le popolazioni di quelle località versano in condizioni economiche facilissime, di prendere in considerazione il progetto di un ponte in pietra, la quale è in vasi in quella località e permette di costruire un ponte più solido, più economico e più artistico.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Morpurgo.

Morpurgo. Io raccomando l'aumento del materiale per il trasporto delle merci.

Avviene spessissimo che, alla stazione di Genova in particolar modo ed anche in altre stazioni, manchino vagoni per inoltrare le merci, che sono sbarcate.

I cotonieri specialmente possono dire che cosa in argomento; ed in tutti i rami dell'industria e del commercio se ne risentono gli inconvenienti.

I bastimenti portano dall'America e dall'Indie i carichi di cotone, ma, per mancanza di vagoni, le balle debbono rimanere giacenti settimane, qualche volta anche mesi, allo sbocco, con danno evidente delle merci e delle ditte, che queste merci attendono.

Il danno delle ditte stesse è causato da più ragioni; non soltanto cioè dal deterioramento del cotone, bensì anche dalla giacenza del capitale e dall'eventuale interruzione del lavoro.

Molte volte dai cotonieri si fecero reclami in proposito. Si tentò di ovviare all'inconveniente col mandare alla stazione di Genova e a quelle altre dov'eravi deficienza, vagoni da altre località, ma questi non bastarono.

È provato oramai che il materiale per il trasporto delle merci è insufficiente, e quindi io raccomando vivamente che esso sia aumentato. Spero che tanto il ministro quanto i lavoratori vorranno riconoscere giusta questa servazione, ed accogliere la mia domanda.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Elia.

Elia. Due sole parole per rammentare all'onorevole ministro Perazzi la raccomandazione fattagli in altra sede, intorno alla sistemazione della stazione di Varano, pel servizio viaggiatori che per quello delle merci a piccola velocità, e alla costruzione economica di un piano caricatore.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro.

Perazzi, ministro dei lavori pubblici.

che parole, perchè mi pare che la Camera sideri che io sia molto breve.

Allorquando l'illustre mio predecessore fece la consegna del Ministero dei lavori pubblici, fra gli altri disegni di legge, mi presentò quello che ora stiamo discutendo, e me lo raccomandò con grandissimo calore e con termini che gli aveva costato un lungo studio, ed uno sforzo non lieve per vincere tante difficoltà.

Io accolsi, come era mio dovere, dall'onorevole Saracco, questa viva raccomandazione; tutto più perchè già da un anno il Governo era trovato nella impossibilità di soddisfare i obblighi delle Convenzioni, nessuna somma essendo stata destinata alla Cassa degli interessi patrimoniali.

Imperocchè, o signori, è bene ricordare che a carico della Società sono bensì le spese per l'esercizio, ma le spese per provvedere agli interessi patrimoniali sono, secondo le Convenzioni, a carico di altri fondi che sono appunto quelli intitolati: fondi delle Casse patrimoniali. E poichè queste Casse non trovarono un alimento nel mezzo sul quale venne fondata la legge delle Convenzioni, così si è dovuto ricorrere, non ora per la prima volta, ma anche negli anni decorsi, ad altri espedienti. Quindi non è a dire che si tratti ora di una spesa nuova non contemplata dalle Convenzioni: non è da dire che se la spesa non si fa per le ferrovie, la somma che ora si destina allo scopo cui il disegno di legge provvede, potrebbe essere destinata ad altri servizi. Guai se la Camera credesse che si possa provvedere, per esempio, all'esercito coi mezzi che si destinano alle Casse patrimoniali. Sarebbe una decisione di più: perchè da una parte non avremmo mezzi per provvedere all'esercito, dall'altra parte avremmo le nostre ferrovie in tale stato da non poter più essere esercitate.

L'onorevole Saracco, nel presentarmi questo disegno di legge, mi disse, come già accennai, che un grande sforzo egli aveva voluto fare per indurre le Società a non insistere per ottenere una somma molto più importante, tre volte più importante di quella che è prevista col presente disegno di legge. Qual'è la conseguenza legale di questo disegno di legge?

La conseguenza è che le Società si assumono l'obbligo di consegnare in buono stato, al termine del contratto, le linee da esse eser-

citate. Questo è l'intendimento del disegno di legge, e questo è il risultato che si otterrà se la Camera vorrà approvarlo.

Quindi a me ha fatto una dolorosa impressione che un giovane deputato così pieno di ingegno, come l'onorevole Rava, il quale ha avuto l'onore di appartenere al Ministero precedente, sia venuto qui a combattere vigorosamente un progetto che l'onorevole Saracco, d'accordo con l'onorevole Sonnino, mi aveva raccomandato con parole calorosissime perchè destinato a provvedere ad un servizio pubblico di prima necessità e di grandissima importanza.

Non dirò che mi abbia stupito il linguaggio dell'onorevole Rava, perchè io sono ormai vecchio, e trent'anni di vita politica mi hanno insegnato molte cose.

Io mi rammento, per esempio, che uno dei dolori più acuti che provò Quintino Sella (e io ringrazio l'onorevole Rava di averlo voluto ricordare) fu quando si discusse il riscatto delle ferrovie dell'Alta Italia. Uno degli oratori più eminenti che parlarono contro quel contratto fu un amico intimo di Quintino Sella che, contro la mia opinione, lo aveva incoraggiato a provvedere al riscatto di quella rete.

Io mi rammento che Quintino Sella dubitava di sé medesimo; dubitava cioè se quell'amico potesse mai avere compreso il sentimento di dolore che arrecava all'animo suo, coll'insorgere come faceva contro un contratto che il Sella si era rassegnato a concludere nell'interesse pubblico, anche per suggerimento suo.

Rava. Ma io non l'ho mai consigliato ad alcuno questo contratto!

Perazzi, ministro dei lavori pubblici. Un'osservazione fatta dall'onorevole Rava e che mi ha colpito, fu quando egli disse: togliamo i corpi opachi.

Se vi ha uno in questa Camera che desidera di togliere di mezzo i corpi opachi, sono io: io che ho detto in quest'Aula, e l'ho ripetuto nell'altro ramo del Parlamento, che a mio giudizio sarebbe stato necessario ed urgente di provvedere all'esercizio delle ferrovie mediante contratti nuovi. Le Convenzioni ferroviarie hanno dato risultati che non hanno soddisfatto alcuno; nè gli azionisti, che appena appena ritraggono un modesto interesse del loro capitale; nè il pubblico che si trova male servito; nè l'erario, che non ha trovato in quelle Convenzioni quel lucro che

aveva sperato d'ottenere. Mutiamo adunque le Convenzioni!

Zavattari. Non hanno soddisfatto nemmeno gli impiegati che lavorano, onorevole ministro!

Perazzi, ministro dei lavori pubblici. Non hanno soddisfatto neppure gli impiegati che lavorano! Anche questo è vero! E perciò dico: mutiamo le vigenti Convenzioni!

E qui sorge, per parte degli oppositori, una prima obiezione. Dal momento, si dice, che avete in animo di mutare le Convenzioni, perchè mai insistete per avere i mezzi per arrivare alla fine del primo periodo di esse, cioè per nove anni?

Io credo mi sia facile rispondere a questa obiezione. Se io riesco a fare nuovi contratti e se questi avranno l'approvazione del Parlamento, cesserà l'effetto delle leggi precedenti e della legge che discutiamo, perchè evidentemente nei contratti nuovi si terrà conto di questa legge.

Ma è pure evidente che trattandosi di così grossi affari, è bene che il ministro ed il Parlamento abbiano piena ed intera libertà d'azione; perchè, in contratti così difficili, che coinvolgono gl'interessi di tutto il paese, può benissimo avvenire che un ministro creda di fare un contratto degno dell'approvazione del Parlamento, ma che la Camera o il Senato credano che il soggetto meriti di esser meglio studiato. Ed allora in quale condizione si troverebbe il Governo? Nella condizione di dover subire la legge delle Società: legge che io non vorrei subire.

Perciò io credo che coloro i quali sono ispirati dal vivo desiderio che ispira il ministro, di avere, cioè, la possibilità di far nuovi contratti nell'interesse pubblico, dovrebbero associarsi a me per dare al Governo i mezzi con cui provvedere a questo importante servizio per tutta la durata delle Convenzioni in corso; dal che, come ho detto, nessun pregiudizio potrà derivare allo Stato.

Io non risponderò partitamente alle critiche vivissime fatte dall'onorevole Rava agli attuali contratti. Gli dirò solamente che se io ho acquistato il convincimento che, nell'interesse pubblico è necessario e urgente di sostituire alle Convenzioni attuali contratti nuovi, egli è perchè ho dovuto alla prova convincermi che vi sono difficoltà insormontabili nell'attuazione delle convenzioni se volessi ritrarre da esse un risultato che

sodisfaccia completamente all'interesse pubblico. Le obiezioni dunque fatte dall'onorevole Rava hanno certamente una importanza, sebbene alcune io credo siano state fatte più che altro per arte oratoria. Citerò ad esempio quella da lui fondata sopra un supposto interesse del 5.75 per cento...

Rava. È il suo progetto, onorevole ministro!

Perazzi, ministro dei lavori pubblici. Sì, è vero, nella relazione ministeriale fu accennato all'interesse del 5.75, ma al solo effetto di dimostrare che, se le Società anticipano un determinato capitale senza interesse, offrono all'Erario un lucro di tanto...

Sanguinetti, della Commissione. Il che non è esatto.

Perazzi, ministro dei lavori pubblici. Ella dirà che non è esatto; chi ha compilata la relazione dirà invece che è un'ipotesi ragionevole; ne vuole una prova? Le Convenzioni attribuiscono al materiale mobile l'interesse del 6 per cento.

Sanguinetti, della Commissione. Attualmente è da tre al quattro.

Presidente. Ma, onorevole Sanguinetti, non interrompa!

Perazzi, ministro dei lavori pubblici. Frat tanto l'interesse commerciale è del 6 per cento. Del resto non è altro che un'ipotesi assunta non per fondarvi un contratto, ma per far vedere quanto avrebbe lucrato lo Stato ricevendo le proposte anticipazioni senza interesse.

Un'altra osservazione che ha fatto impressione sulla Camera è stata quella fatta dall'onorevole Rava col dire che lo Stato aveva male interpretate, con grave danno suo, le Convenzioni, ponendo a carico delle Casse patrimoniali il rifacimento delle traversine.

Io ho voluto procurarmi il parere del Consiglio superiore, citato dall'onorevole Rava, che risale al 1887; e quindi ne posso parlare con intera imparzialità. È vero, questo parere (non so se compilato da un ingegnere versato nel servizio ferroviario) dice che a carico delle Casse patrimoniali non deve gravare la spesa per il rifacimento delle traversine. Ma poichè il Consiglio superiore dichiarava che non aveva esaminato la questione dal punto di vista giuridico e poichè, trattandosi di applicare un contratto bisognava pure che qualcuno esaminasse anche la questione legale, il Ministero si rivolse all'Avvocatura Erariale generale, l

quale, con un parere lunghissimo in data 25 maggio 1887, esaminò la questione e la risolse nel senso che, a suo giudizio, a termini del contratto, la spesa per il rifacimento delle traversine deve essere a carico delle Casse patrimoniali.

Io non citerò qui gli argomenti legali addotti in appoggio di tale parere. Dirò soltanto un fatto che metterà la Camera in grado di apprezzare la importanza dell'argomento.

Quando furono studiate le Convenzioni, per determinare la spesa media di esercizio, si esaminarono le spese di esercizio di parecchi anni e si fece una certa classificazione delle spese medesime. Questo calcolo servì a determinare la percentuale a beneficio dello Stato e a beneficio delle Società. Ora in questo studio la spesa per il rinnovamento dell'intero armamento metallico, comprese le traversine, non venne classificata fra le spese d'esercizio. Quindi prescindendo dagli argomenti legali che furono addotti dall'Avvocatura erariale, una considerazione la quale colpisce è questa: che, nell'elenco delle spese così dette d'esercizio non figurava la spesa delle traversine, e che quella spesa era stata messa a carico delle Casse patrimoniali.

Rava. Ma alla Camera si disse proprio il contrario.

Perazzi, *ministro dei lavori pubblici*. Onorevole Rava, Ella è giovane e assisterà lungamente alle discussioni parlamentari, ed imparerà questo: che le discussioni parlamentari giovano fino ad un certo punto, perchè qui ci sono coloro che sostengono una determinata tesi ed il ministro che si difende nel miglior modo possibile. (*Si ride*). Ma quello che è scritto nella legge, e soprattutto quello che è scritto nel contratto rimane, ed i magistrati giudicano in base al contratto e non in base ai discorsi fatti alla Camera.

È dunque una questione molto grave, e non si può affermare che l'Ispettorato l'abbia decisa non a ragion veduta. Essa fu decisa dopo un lungo studio e con un decreto firmato dal ministro del tempo. Ella, onorevole Rava, ha detto in un'altra parte del suo discorso che era rimasto stupito come una certa percentuale di spese fosse stata determinata con un decreto dell'ispettore generale delle ferrovie. Sappia, onorevole Rava, che l'Ispettorato generale non fa alcun atto importante, il quale non abbia il consenso del ministro. Ed io ho dovuto accertare coi miei occhi che quel tale de-

creto dell'Ispettorato fu fondato sopra una relazione fatta al ministro del tempo, nel margine della quale relazione è scritto di carattere di quel ministro: « *Sta bene: si dia corso.* »

Rava. Ma non c'è firma. (*Ooh! — Rumori*).

Perazzi, *ministro dei lavori pubblici*. Sì, c'è la firma del ministro di quel tempo.

Io auguro a Lei, onorevole Rava, di essere presto ministro dei lavori pubblici, e vedrà che le decisioni importanti sono sempre fondate sopra decreti del ministro.

A questo proposito aggiungerò che il Ministero dei lavori pubblici è organizzato meglio di quello che generalmente si dica.

Ho udito tante volte criticare l'organizzazione del Ministero dei lavori pubblici, anche da ministri: ma io che di amministrazione m'intendo un poco, per essere stato per molti e molti anni nella pubblica amministrazione, ho dovuto convincermi che quella del Ministero dei lavori pubblici è un'organizzazione seria. E intanto ripeto che tutti gli atti importanti del dicastero hanno la firma del ministro, la quale non apparirà nel decreto pubblicato, ma apparisce negli atti, perchè, prima di fare il decreto, si riferisce al ministro per iscritto e si aspetta che il ministro prenda la risoluzione, la quale è sempre espressa con la firma del ministro medesimo.

Potrei dire molte cose in risposta ai diversi argomenti messi innanzi dall'onorevole Rava; ma credo di avere detto abbastanza per dimostrare come il progetto che stiamo discutendo sia di un'importanza veramente singolare e come esso meriti di essere dalla Camera discusso; e che le critiche che si fanno alle Convenzioni, inducono il Ministero, e possono indurre anche il Parlamento, a studiare e ad approvare nuovi contratti.

Risponderò ora ai due dubbi messi innanzi dall'onorevole Buttini.

È opportuno che questo disegno di legge abbia la durata di nove anni? Io l'ho già detto: credo necessario che il potere esecutivo abbia piena libertà d'azione per studiare i nuovi contratti; e credo soprattutto necessario che il Parlamento non sia obbligato a esaminare e approvare i nuovi contratti a data fissa. E ripeto altresì che se io fossi abbastanza fortunato da concludere contratti che il Parlamento potesse approvare, il disegno di legge che ora stiamo per votare non impedirebbe, anzi faciliterebbe, l'attua-

zione di quelle proposte che io spero di poter fare alla Camera.

L'onorevole Buttini muove un altro dubbio. È bene di aumentare le tariffe ferroviarie? Io stesso sono perfettamente convinto, l'ho detto nell'altro ramo del Parlamento, che le Società, se avessero piena libertà d'azione e piena responsabilità, diminuirebbero le tariffe, almeno su molti articoli, per rendere più vivace il traffico. Ma tutti sanno, e l'onorevole Buttini più che qualunque altro, che le Casse ferroviarie non hanno più fondi.

Ora come provvedervi?

È meglio provvedervi con una tassa applicata allo stesso movimento ferroviario, o con una tassa applicata ad altri cespiti? Io credo che sia più logico e conveniente applicare una piccola tassa sul movimento ferroviario.

Forse la tassa porterà qualche disturbo, ma non credo che la tassa sia così alta da diminuire il traffico sopra le nostre ferrovie tanto più che essa non colpisce che il movimento ferroviario a grande velocità.

Per ciò che riguarda questa tassa lascerò alla Commissione del bilancio il compito di giustificare la proposta che essa ha fatta, che io ho accettata e che prego la Camera di accettare.

Il sistema del Ministero consisteva nel far sì che lo Stato nel suo bilancio dovesse sopportare una metà della spesa e che altra metà dovessero provvedere le Società mediante anticipazioni allo Stato per nove anni senza interesse. Ma la Commissione del bilancio ha obiettato che alla fine del contratto lo Stato si sarebbe trovato con un debito di circa quaranta milioni verso la Società; che le Società avrebbero fatto valere questo loro credito; e che lo Stato si sarebbe trovato imbarazzato a pagarlo tanto più che deve allora restituire anche il prezzo del materiale mobile.

Da principio ho sostenuto che io non vedeva una grande difficoltà nella proposta di contrarre questo debito, tanto più che tutti i paesi d'Europa, perfino l'Inghilterra, hanno sempre provveduto e provvedono alla Cassa degli aumenti patrimoniali alienando obbligazioni; e mi pareva che se, invece di emettere obbligazioni, si fosse contratto un debito verso le Società per nove anni e senza interesse, non si sarebbe pregiudicato alcun principio, nè l'interesse pubblico.

Non mi pareva insomma una proposta, la

quale contraddicesse ai principii severi di una buona finanza. Ma la Commissione del bilancio è stata più severa di me, ed ha ritenuto che non convenisse fare un nuovo debito; ed allora poichè una soluzione doveva esser trovata, è avvenuto in questo caso come avviene in tutte le cose umane, si è transatto da una parte e dall'altra pur di venire ad una soluzione, pur di avere un progetto così importante portato davanti alla Camera con l'appoggio autorevolissimo della Commissione generale del bilancio.

Io non credo che l'obbiezione che è stata fatta, sia tanto grave da impedire alla Camera di approvare questo disegno di legge.

L'aggravio che potrà derivare al movimento ferroviario, da questo piccolo aumento di tariffa sul movimento a grande velocità (perchè è esente dall'aumento il traffico che si effettua a piccola velocità) non credo che possa produrre quella perdita di traffico, a cui accennava l'onorevole Buttini.

Del resto, che il disegno di legge in esame soddisfi ad un vero bisogno pubblico, lo hanno dimostrato i discorsi fatti dai vari oratori.

L'onorevole Biscaretti per il primo ha raccomandato che si provveda ai passaggi a livello, meglio di quello che non si faccia adesso.

L'onorevole De Riseis raccomandò che certe stazioni degli Abruzzi sieno messe in un stato civile, più soddisfacente ai bisogni del traffico.

L'onorevole Niccolini ha raccomandato che si studi di rifare un ponte che pare pericoloso.

L'onorevole Elia ha pure raccomandato con vive parole la stazione di Varano.

Nella discussione del bilancio, furono molti i deputati, i quali raccomandarono di provvedere a servizi, a cui non puossi provvedere altrimenti che coi fondi delle Casse patrimoniali. Tutto ciò avrà convinto la Camera, che il disegno di legge mira a soddisfare ad un vero bisogno.

E deve esser così: la vita che è prodotta dal movimento ferroviario, è una vita reale e la vita reale ha bisogno di essere alimentata; e non c'è dubbio che il disegno di legge provvede ad un vero e reale bisogno.

Io conchiuderò dunque il mio dire pregando la Camera di approvare questo disegno di legge, il quale fra altri molti bisogni prov-

vede al grande traffico che da Genova si svolge su Torino e su Milano.

È doloroso, io l'ho già detto alla Camera, è doloroso che un gran porto come quello di Genova non abbia la capacità di smaltire prontamente le merci che riceve; nei momenti di grande traffico avviene che i treni in partenza da Genova formano una linea continua fino a Milano perchè nella stazione di Milano la merce non può essere scaricata.

Possiamo ammettere nell'interesse pubblico che un tale stato di cose continui?

Io prego l'onorevole Rava, che è uomo di molto ingegno, di aderire a questo disegno di legge, perchè, stia certo, con la sua attuazione si provvederà ai molti bisogni che sono vivamente sentiti dalle popolazioni sparse su tutte le parti del Regno. (*Bene!*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Pantano.

Voci. La chiusura! la chiusura!

Pantano. Poche osservazioni per unirmi sinceramente a coloro, i quali hanno espresso il desiderio che si provveda alle più urgenti necessità del momento, senza pregiudicare una questione così grave ed importante, come quella cui fu accennato.

L'onorevole ministro invocò, ad ausilio dell'opera sua, il legato lasciategli dal precedente ministro cogli studi accurati sulla materia già fatti dall'onorevole Saracco.

Non metto questo menomamente in dubbio ed anzi ammiro la gentilezza del suo pensiero, ed anche quella connessione, che dovrebbe sempre esservi, per quanto riguarda i lavori, tra un Governo e l'altro; ma faccio notare che già un'altra volta egli ha sciolto un voto, lasciategli in eredità dall'onorevole Saracco, voglio dire il disegno di legge sulle strade provinciali e nazionali, che la Camera approvò, ma che è un provvedimento inadeguato ai bisogni del paese.

Ma « cosa fatta capo ha ».

Questa legge riguarda materia assai delicata, perchè tutte le riparazioni, le quali erano alle Società attribuite dalle Convenzioni ferroviarie, furono pensatamente trascurate fino al punto, in cui una bufera, una diga rotta, un temporale le facessero rientrare nella categoria delle riparazioni per danni causati da forza maggiore. Ma l'onorevole ministro invoca a suo beneficio questo, che conviene ad ogni modo disciplinare una materia così

delicata, di fronte alla insufficienza delle Casse patrimoniali.

L'onorevole ministro disse: « io modifierò, se avrò l'onore di stare ancora al Governo, le Convenzioni ferroviarie, di cui riconosco l'insufficienza. » Ed io mi auguro, non per l'adesione che, ora come ora, do alla politica del Governo, ma per Lei personalmente, per questo proposito da Lei espresso, che Ella possa durare nell'ufficio suo fino al punto di poter rendere al paese questo grande servizio, di modificare le Convenzioni ferroviarie, che furono una delle ragioni primarie della nostra decadenza economica, anche dal punto di vista della difesa nazionale.

Ma in pari tempo dico a Lei: perchè vuole precludersi la via a questa modificazione delle Convenzioni, attribuendo fin d'ora alle Società diritti che esse sapranno far valere, mentre fra concessione e concessione v'è differenza? Ella, onorevole ministro, che è incanutito nella vita parlamentare, sa bene che nei contratti bilaterali fra le Società e lo Stato, i patti a favore dello Stato, attraverso ai sindacati, restano cosa nulla, ma il minimo dei diritti che si dà alle Società, è fatto da loro valere per mille.

Ed ora come vuole Ella che con animo sereno e coscienzioso, pur rispettando e rendendo omaggio alla bontà ed alla lealtà delle sue intenzioni, noi veniamo a votare una legge, che abbia la durata di nove anni? Ella, che, di fronte all'esperienza fatta, ha in mano uno degli argomenti maggiori per premere sulle Società ferroviarie, onde consentano a patti più umani e più conformi alla economia nazionale, come si può spogliare di questi diritti, e dare una nuova arma alle Società, perchè ne accampino dei nuovi dal canto loro? In presenza di un'inchiesta ferroviaria con la quale si mette la mano su questa materia delle riparazioni fatte per danni causati da pretesa forza maggiore, e su tutte queste famose costruzioni fatte a cottimo, possiamo noi a cuor leggero votare l'odierna legge? E si tratterebbe di votarla con un'aggiunta della Commissione, la quale viene a proporci un aumento sulla grande velocità, nelle condizioni in cui versa l'economia del paese; mentre ancora non possiamo farci un concetto chiaro se lo spostamento minimo o massimo di queste tariffe possa avere ripercussioni incidentali gravissime, specialmente in Sicilia, dove lo sviluppo del traffico è accentuatissimo.

Così, mentre da un lato noi cercheremmo di migliorare le condizioni economiche dell'isola, dall'altro lato verremmo a vulnerarle, accrescendo la potenzialità delle tariffe delle amministrazioni ferroviarie.

Non voglio tediare la Camera con un esame minuto dell'argomento. L'onorevole Rava ha fatto (forse l'onorevole ministro potrà trovare troppo fini le sue indagini sopra taluni punti, ispirate dall'amore della materia) una disamina abbastanza grave del problema ferroviario, e che merita di essere presa in grande considerazione. E sono lieto di riconoscerlo, sebbene io sia stato avversario della politica del Gabinetto, di cui egli fece parte. Ma, in determinate questioni, bisogna elevarsi al di sopra delle tendenze di parte, e guardare all'interesse collettivo del paese. Per tutte queste ragioni ho firmato di gran cuore l'ordine del giorno dell'onorevole Rava, con cui si dà facoltà al ministro di disporre di 4,500,000 lire occorrenti per l'anno in corso a far fronte alle necessità del momento, ma con il quale si chiede altresì che la parte sostanziale della legge sia rimandata all'anno prossimo, per un più maturo esame, dopo che l'inchiesta ferroviaria avrà messo la Camera ed il Governo in condizione di poter deliberare con piena conoscenza di causa e con serenità di giudizio.

Presidente. Essendo stata chiesta la chiusura, domando se sia appoggiata.

(È appoggiata).

Sanguinetti. Chiedo di parlare contro la chiusura.

Presidente. L'onorevole Sanguinetti ha facoltà di parlare contro la chiusura.

Sanguinetti. Spero che la Camera non vorrà chiudere la discussione. Si tratta di un disegno di legge che importa la spesa di molti milioni. (Rumori).

Ormai l'esperienza c'insegna quali sono le conseguenze di questi disegni di legge. Se la Camera persiste a voler la chiusura, io mi valgo dei mezzi che mi dà il regolamento, e domanderò la votazione nominale. (Rumori).

Presidente. Essendo stata appoggiata la chiusura, la metto a partito.

(È approvata).

La discussione generale è chiusa, riservati i fatti personali e la facoltà di parlare al relatore.

L'onorevole Rava ha facoltà di parlare per fatto personale. Accenni al suo fatto personale.

Rava. Onorevole presidente, ha sentite quante volte, forse per sua troppa benevolenza, l'onorevole ministro ha citato il mio nome. Io dirò solo poche parole e accennerò subito perchè, mio malgrado, debba dirle.

Il mio primo fatto personale, onorevole colleghi, deriva da un rimprovero amichevole che mi ha diretto l'onorevole ministro, quale con l'autorità che gli viene dalla lunga esperienza parlamentare, mi ha accennato nientemeno di combattere troppo giovanilmente un progetto, ch'è stato studiato dall'Amministrazione di cui ho fatto parte ultima e modestissima, come tutti i miei colleghi ben sanno.

Orbene, io ringrazio l'onorevole ministro delle parole troppo benevole, che ha usato mio riguardo fino a farmi certi complimenti che sono usciti proprio dirò così... fuori del rotale.

Egli facendomi il richiamo citato, fo ha ricordato per fermo la grande simpatia e la grande deferenza che sento per la sua persona, appunto perchè sono giovane.

Poniamo dunque una questione assolutamente politica, come il ministro m'insegna: **Perazzi, ministro dei lavori pubblici.** La responsabilità è mia!

Rava. Come potrebbe un ex sotto-segretario assumere la responsabilità, dato e concesso che ciò fosse necessario, di un disegno di legge che fu studiato, dicono, ma che non è stato nemmeno pubblicato, dall'Amministrazione precedente e che porta ora in fronte i nomi degli onorevoli Perazzi e Colombo? (C'è chi potrebbe indovinarlo se non v'ha nella relazione pur una parola che accenni all'opera dei predecessori?)

Ma, a parte ciò, io posso e debbo averne la responsabilità di tutti i provvedimenti, che sono stati sia pure anche solo studiati dal Decastero, di cui ho fatto parte, ma non posso assumere la responsabilità di quelli che studiavano in altri Ministeri e non erano pronti, e di cui io ignoravo fino il nome.

Io quindi proprio mi sento e mi credo libero assolutamente di esaminare ogni progetto di legge presentato alla Camera.

E c'è ben divario: l'illustre ex-ministro onorevole Saracco credeva utile continuare le Convenzioni ferroviarie (e così è detto nella

azione, che porta la firma dell'onorevole Perazzi) fino alla scadenza del primo ventennio. L'onorevole ministro Perazzi ci ha nettamente dichiarato invece, che a novembre intende presentare nuove Convenzioni. Così il problema viene spostato. Ed aggiungo di più che ciò che noi ora discutiamo, è il sistema della Commissione del bilancio, sistema ben diverso da quello immaginato dicono dall'onorevole Saracco, ma presentato dall'onorevole Perazzi. Infatti, ora soltanto compare una tassa nuova per 16 milioni.

Ma ciò che mi ha dispiaciuto, onorevole ministro, è quando Ella ha ricordato un fatto di Quintino Sella, ed ha detto che questi dal suo banco di ministro si rammaricò profondamente, perchè sentì combattere un suo provvedimento da chi, in privato, gli aveva consigliato di farlo.

È giusto!

Ora, onorevole ministro, io non ho mai consigliato ministri a dare milioni alle Casse patrimoniali, a mettere tasse sui trasporti ed a favorire troppo le Società esercenti. Sono 31 anni, quasi, che mi onoro di esser in questa Camera ed ho la mia linea netta di condotta.

E ora a questo proposito, onorevole ministro, permetta anche a me un ricordo storico mia difesa. Se Ella vuol esumare ricordi alle trasformazioni avvenute nelle idee degli uomini per le Convenzioni ferroviarie, ben oltrebbe guardare intorno a sè stesso, (come vede, sono io costretto a dirglielo) e vi troverà qualcuno, che nel 1884 le ha vivamente combattute negli Uffici e che poi, diventato ministro, seppe accettarle e farle passare.

Io comprendo adesso dalle dichiarazioni dell'onorevole ministro, perchè nella relazione del Ministero ci sia qualche critica alla relazione presentata nel 1894 della Giunta del bilancio precedente; relazione, che era stata criticata dall'onorevole suo collega Carmine.

Mi pareva ciò un poco strano, e lodavo questa indipendenza di giudizio, ma adesso, che so quella relazione essere prodotto di giudizi del ministro precedente, comprendo.

L'onorevole ministro mi dice: Io, contrariamente al timore dell'onorevole Rava, voglio vere le mani libere pei contratti nuovi, e...., ed a questo si impegna per nove anni e dà alle Società 77 milioni da spendere!

È un metodo diverso di considerare le cose; non lo discuto e passo innanzi: e ringrazio volentieri il ministro egregio che, per quanto

abbia trovato la critica mia alquanto acuta, ha ammesso, tacendone, per buoni ed esatti i fatti che io ho citati.

Per le traversine, però, che diventa una questione di milioni, egli osserva: si badi, quello che si dice alla Camera ha un valore, ma quello che si scrive nei contratti ne ha un altro.

Ha ragione; ed è per codesto appunto che io mi industrio di far scrivere chiaro nei contratti, quando vengono presentati alla Camera. È vero il parere del Consiglio superiore. Ma aggiunge: C'è un parere dell'Avvocatura erariale che esclude le traversine dalle spese di ordinaria manutenzione. Sta bene, e sarebbe stato utile di pubblicarlo, come faceva l'onorevole Buttini, qualche anno fa, nelle sue belle relazioni sul consuntivo. Sono gravi materie ed importano milioni. E tanto maggiore era la necessità di pubblicare questo parere, in quanto che, dal ministro Genala, nel 1885, fu risposto ad un preciso quesito della Camera che le traversine da rinnovarsi proprio, entravano nelle funzioni ordinarie della manutenzione. La risposta ufficiale, tecnica è stampata.

Qui era il Ministero dei lavori pubblici, ente continuativo, che affermava; era un corpo tecnico che si pronunciava e rispondeva in iscritto e a stampa ad una precisa domanda della Camera per chiarir rapporti contrattuali non ancora, si badi, approvati.

A me pare, onorevole ministro, che, dopo una sentenza di tribunale, si potesse cambiare l'idea; e far una transazione magari. Ma fino a che una sentenza non fosse venuta, un parere, semplicemente un parere, dell'Avvocatura erariale non basta, quando si tratta di milioni che si debbono mettere a carico dei contribuenti.

Perazzi, ministro dei lavori pubblici. Il ministro allora aveva firmato.

Rava. L'onorevole ministro mi ha rimproverato anche di aver criticato certe norme, assai dannose, perchè ho osservato che non portano la firma. Ci fu l'ordine del ministro, egli dice.

Queste norme le ho qui; hanno la data del 24 dicembre 1887 e non hanno la firma di nessun ministro.

E siccome portano un nuovo, ignorato impegno di spesa del 7 e mezzo per cento in compenso da darsi alle Società per tutti i

lavori che esse facevano per conto dello Stato e sono stati 200 e tanti milioni, così io completo l'idea mia e dico: onorevole ministro, la firma non c'è, ma, se anche ci fosse stata, non parmi che il ministro, con un semplice ordine d'ufficio o, peggio ancora, con sole *norme interne di servizio*, avesse diritto d'imporre questa grave spesa alle finanze italiane. Ci voleva un Decreto Reale e magari una legge, in quanto che si trattava di un impegno nuovo che nelle Convenzioni non esiste. Il ministro non mi ha contraddetto questi fatti e sta bene.

Dunque ho chiarito la mia idea e confermato che le norme del 1887 così come sono pubblicate, ed altre ne vennero di poi, non hanno firma del ministro. Anzi prego di nuovo l'onorevole ministro di andar cauto perchè in uno degli articoli del suo progetto si ricordano certe norme, e vi si dà forza. E concludo.

In quanto alla questione ferroviaria, onorevole ministro, amo chiarire le cose. Ella sa ed i colleghi sanno quanto io faccia giusta stima delle ben piccole mie forze, e come me ne viva qui, modestamente combattendo qualche lotta per le idee di cui sono convinto. Ma nella questione ferroviaria, dicevo, onorevole ministro, io la prego col sentimento rispettoso di un giovane verso un vecchio illustre ed insigne, non mi ricordi l'autorità di Tizio o di Sempronio, ministri prima o poi; io non ho avuto legami, non ho contribuito a nessuna Convenzione, non ho fatto parte di alcuna Commissione che abbia stabilite norme che io abbia poi avuto obbligo di coscienza di criticare. Studio e penso da me e citerò per mia giustificazione il verso di un poeta che fu molto amico dell'Italia:

Mon verre n'est pas grand, mais je bois dans mon verre.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

Rubini, relatore. Io dovrò esser più breve di quello che intendevo, in quanto mancano soltanto venti minuti alle dodici. Me ne duole, perchè lo svolgimento delle proposte della Giunta del bilancio esige che si facesse una corsa, se non lunga almeno completa, attraverso il campo delle disposizioni attuali onde chiarire meglio le future. Io ringrazio i precedenti oratori, e specialmente l'onorevole Rava che ebbe per me e per la mia relazione parole gentili, le quali veramente mi hanno toccato. Mi rincresce però che, ciò non

ostante, egli non creda le nostre proposte degne di approvazione.

Egli e qualche altre collega si sono doluti che questa discussione venga in una stagione poco propizia. Disgraziatamente fu sempre così: anche l'anno scorso, e quell'altro ancora i più gravi problemi della finanza dello Stato si trattarono nel mese di luglio. D'altronde onorevole Rava, non si può aver la scelta del momento per la discussione, dovendosi obbedire ad una disposizione precisa di legge. E' stato un vero torto (non certo di questa Amministrazione) quello di avere indugiato tant'ad obbedirvi. La Camera doveva esaminare questa legge sin dal marzo del 1895, per l'articolo 8 della legge 22 luglio 1894. E, se ebbi davanti a sé il disegno di legge soltanto nell'aprile del 1896, non fu colpa nè del ministro Perazzi, nè della Giunta del bilancio, nè del relatore pel suo modesto ufficio.

L'onorevole Rava, che è stato il più pederoso critico di questo disegno, ha però fatto in complesso la censura delle Convenzioni del 1885 e della loro applicazione, anzichè la censura del presente progetto, onde vorrei sperare che la critica possa avere bensì il suo effetto ma non pregiudicare l'approvazione di questo disegno.

Va riconosciuto che, finanziariamente, risultato della gestione dei primi tre fondi di riserva, cui era imposto l'obbligo della manutenzione e della conservazione dell'ente ferroviario, non si può dire sia stato cattivo.

Il primo fondo, che comprendeva una dotazione di lire 200 a chilometro per le reti Adriatica e Mediterranea e di lire 250 per la rete Sicula, e doveva prevedere e provvedere al riparo dei danni cagionati da forza maggiore, chiude il decennio con circa otto milioni di *deficit*. Esso non poteva funzionare completamente con questo assegnamento perchè l'accessione delle ferrovie nuove poteva naturalmente la necessità di un numero ragguardevole di danni causati dalle intemperie. Per l'avvenire però quest'assegnamento dovrebbe bastare, perchè ora il numero delle ferrovie nuove è sempre minore, e le vecchie si vanno consolidando.

Il secondo fondo invece, che riguarda la rinnovazione dell'armamento del piano stradale, presenta un fenomeno inverso: esso chiude il decennio con sei milioni di avanzo. Ed è più naturale, perchè le prime spese di rinnovamento non sono a carico di questo fondo, e

delle Casse patrimoniali. Per l'avvenire poi, la dotazione di questo fondo, che è di lire 150 a chilometro per le reti Adriatica e Mediterranea e di lire 175 per la rete Sicula, potrà non essere eccessiva, perchè maggiori pesi verranno a cadere sulle spalle di esso via via che l'armamento dovrà rinnovarsi.

Ma se, dal punto di vista finanziario, le gestioni di questi due fondi, messe insieme, hanno raggiunto un equilibrio o quasi, salvo un leggiero *deficit*, dal punto di vista amministrativo invece si deve ritenere che i risultati non siano altrettanto fortunati.

Si tratta invero di un controllo minuzioso affidato all'Ispettorato su 12,000 e più chilometri di ferrovie, diretto a vedere se le proposte spese sono tutte necessarie e se le spese furono fatte in quei determinati modi e termini; e tutto questo controllo e riscontro, il quale poi ha da attraversare una lunga griglia di pratiche burocratiche, si esercita sopra quattro milioni di spesa o poco più. Voi vedete dunque che si manifesta chiara e convenienza di facilitare la gestione eliminando una parte di questo riscontro, perchè così l'Ispettorato, libero dal peso di una liuturna e molesta sorveglianza, possa invece dedicare tutta la sua opera a vigilare quello che veramente merita ed è necessario di vigilare.

Ecco come si giustifica il primo gruppo delle proposte del nuovo disegno di legge, il quale accolla alle Società quei due servizi, inerenti al primo ed al secondo fondo, mediante il corrispettivo fisso di 350 lire annue al chilometro per la Mediterranea e l'Adriatica e di 425 per la Sicula. E le Società accettano il partito, rinunciando alla eventuale partecipazione del prelevamento sul prodotto lordo iniziale ed in quello sul prodotto soprainiziale che sarebbero di competenza dei detti fondi. Su questo punto mi pare che gli oratori, i quali hanno parlato, non criticarono il disegno di legge: anche l'onorevole Rava pare l'ammetta.

Rava. Come Lei, senza entusiasmo.

Rubini, relatore. Non rimane quindi che raccomandare la proposta alla Camera, se non come un affare sicuro ed utilissimo, almeno come una vera semplificazione amministrativa. Le ragioni dei litigi scemeranno, perchè litigi non è possibile che sorgano se non quando eventualmente le spese di riparo ai danni cagionati da forza maggiore potessero avere dei

punti di contatto con le spese di manutenzione. Il disegno di legge vi provvede col prescrivere ispezioni frequenti, e coll'istituire un Collegio poco numeroso di arbitri colle facoltà di amichevoli compositori. Ed anche dal punto di vista finanziario siamo assicurati che i patti sono equi e convenienti, inquantochè abbiamo veduto come tutto concluda a ritenere equilibrati i mezzi e le spese. Quando si combinino i due fondi, il secondo colma la deficienza del primo.

In quanto al terzo fondo di riserva, cioè quello che deve provvedere al rinnovamento dei rotabili, e che è dotato con un uno e un quarto del prodotto iniziale, le sue sorti sono finanziariamente anche migliori sino ad oggi; ed è naturale, perchè si tratta di materiale quasi nuovo, che richiedeva poche sostituzioni. Perciò la risorsa dell'uno e un quarto per cento ha potuto bastare non solo a coprire i bisogni, ma ad accumulare 28 milioni circa di avanzo alla fine del decennio; dei quali 28 milioni, 25 si poterono imprestare alle Casse patrimoniali, di cui discorrerò in appresso, e gli altri 3 milioni sono attualmente disponibili.

Altrimenti si pone la questione per le casse.

Qui siamo in presenza di un vero disastro finanziario. E questo disastro avvenne perchè le previsioni finanziarie non si sono verificate, mentre invece purtroppo si sono verificate tutte le spese insieme alle complicazioni amministrative.

Questo fondo doveva alimentarsi colle obbligazioni, ed il servizio delle obbligazioni doveva farsi a sua volta, come faceva osservare l'onorevole Rava, con un prelevamento sopra un prodotto incerto, cioè con una quota del prodotto lordo superiore all'iniziale; ora invece di un aumento di prodotto, noi abbiamo avuto una diminuzione, e quindi è mancato l'alimento, mentre le spese non sono mancate.

Qui domando alla Camera un po' d'attenzione, e la sua benevolenza, perchè l'argomento non è tanto facile, e da potersi sbrigare in poche parole.

Se l'ufficio delle Casse si fosse limitato al servizio dei miglioramenti, allora la mancanza delle risorse non sarebbe stata tanto grave, perchè i miglioramenti o non si sarebbero fatti (non essendo, come migliora-

menti, necessari), oppure si sarebbero fatti in misura molto limitata.

Ma non è così, cari colleghi, perchè fin dall'origine le Casse furono caricate di tali e tanti servizi, che l'essersi o non essersi manifestato il supero sul prodotto iniziale non concluse mai a diminuirne sensibilmente i carichi.

Così le Casse fino dall'origine dovevano pensare alla rinnovazione dell'armamento. Ora domando io se queste spese sono di miglioramenti, oppure se non siano vere spese di manutenzione necessarie anche quando il traffico diminuisce. E potrei qui moltiplicare gli esempi. Dunque le spese hanno superato le risorse. Si dovette perciò con apposite leggi nel 1887 e nel 1888 autorizzare le Casse ad assumere un prestito di 60 milioni, del quale poi esse non avevano mezzo di pagare neppure gl'interessi che andarono quasi tutti a crescere la dotazione dei veicoli.

Così ancora, le Casse dovevano pensare al rinforzo dei ponti e delle travate metalliche, dei muri e degli argini, a consolidarli, ad allargare trincee e mettervi ripari. Or tutto questo è necessario soltanto quando il traffico aumenta? No, egregi signori, ed ecco perchè da una parte ci troviamo in condizioni finanziarie disastrose, e dall'altra si è in certo modo infiltrato nel pubblico un giudizio, che non è perfettamente esatto, intorno al modo con cui le Casse hanno funzionato. Imperocchè il pubblico, credendo che le Casse dovessero unicamente servire a migliorie dipendenti dall'aumento del traffico e vedendo che aumenti sul prodotto iniziale non si verificavano, pensava che le Casse venivano compulsate a torto, ed a torto si aggravassero di spese e di debiti.

Ma invece non è così. La verità è che il fondo, come vi diceva, doveva provvedere a moltissime spese che coll'aumento del traffico non avevano nulla da vedere. È un errore gravissimo, fondamentale delle Convenzioni, ed io vorrei che la mia debole parola riuscisse a penetrare nell'animo degli ascoltatori, ed a convincerli che una grossa parte di guai è dovuta a questo errore.

Ma (e qui viene un altro punto) credete voi che, malgrado la mancanza degli introiti, le Casse avessero a limitare la loro azione alle sole spese di manutenzione, delle quali io vi ho discusso? Interrogate il vostro animo, onorevoli colleghi. Chi di voi avrebbe voluto

che non si mettesse la luce elettrica nelle stazioni, che non si illuminassero a gaz e non si riscaldassero i vagoni, che i treni non corressero più rapidi unicamente perchè il prodotto iniziale non voleva saperne di crescere? Orbene, tutte queste spese si sono dovute fare a carico delle Casse patrimoniali.

Credete voi che un paese il quale, se non come gli altri, certo in qualche maniera vuol pure camminare sulla via della civiltà, potesse rinunciare a questi progressi, unicamente perchè le previsioni del 1883 non si erano verificate? Ripeto, interrogate la vostra coscienza, e riflettete come ognuno di voi viene qui spesso a ripetere che i treni vanno troppo lentamente, che le carrozze sono scomode, che bisogna rinforzare i ponti metallici, che, come ha detto oggi l'onorevole De Riseis, bisogna talora aprire gli ombrelli nei vagoni, per ripararsi dalla pioggia che s'infiltra da ogni parte.

Ora a tutto questo, o quasi, deve provvedere la Cassa degli aumenti patrimoniali.

Ed a tutte queste esigenze si aggiunsero quelle militari. Lo ha detto anche l'onorevole Rava.

Nel 1888 sorse improvvisamente l'idea che sovrastava un grande pericolo militare, e lì, a tamburo battente, si dovette provvedere al riattamento delle linee, che si dicevano essere ancora in disordine, malgrado le spese fatte cogli allegati B; dimodochè le Casse furono gravate, d'un tratto, di altri 84 milioni di spese fatte con debiti; e notate che esse dovettero pagare anche gli interessi sulle somme provvedute per fare quei lavori.

Finiti questi milioni, non si è più provveduto, sino al 1894, ad altro che a fornire alle Casse, sul Tesoro, le somme necessarie per fare il servizio dei debiti; ma come i bisogni rinascono ogni giorno, si ripigliò a fare altri debiti così, alla chetichella, a babbo morto, imperocchè le Società hanno diritto di provvedere, anche senza autorizzazione, ai casi di urgenza.

Insomma si tratta, come vedete, di una complicazione veramente curiosa, e noi ci troviamo ingolfati in tali difficoltà, che non vediamo il modo di trarcene fuori, se non con nuovi provvedimenti.

Può darsi (anzi è naturale che sia così) che anche le Società abbiano dato una spinta. È la solita storia dell'inquilino e del padrone di casa. L'inquilino cerca sempre di

avere dei miglioramenti, per stare più comodo nel suo alloggio. Le Società quindi, valendosi dei bisogni militari e delle esigenze delle popolazioni, che qui si ripercuotono a mezzo dei deputati, favorivano, magari eccitavano, domande di migliorie, perchè, poco o tanto, esse influiscono sempre a far diminuire le spese di esercizio.

Se questo è vero, è fatto troppo umano perchè se ne faccia una cosa di capitale importanza e di condanna assoluta. Se poi vi furono degli abusi, su di essi bisogna invece essere rigorosi, e non dobbiamo lasciarli senza punizione. La Giunta generale del bilancio non ha creduto però di dovere percorrere questo campo poichè vi provvederà la Commissione d'inchiesta che la Camera ha deliberato alcuni giorni fa. A noi basta di avere lasciato impregiudicata tutta quanta la materia, coll'aggiunta all'articolo 9 di una disposizione, che riserva tutte le questioni controverse, riferibili al passato.

Fatto sta adunque che, per tutto quanto è di necessità assoluta o relativa, le Casse si trovano ad avere speso nel decennio 206 milioni (e non 330, onorevole Rava, perchè Ella vi ha aggiunto anche i fondi dell'allegato B) in conto capitale, oltre, al 31 dicembre 1895, la somma di milioni 33,750 in conto d'interessi. E naturalmente chi provvedeva a questi interessi? Provvedeva sempre il Tesoro; perchè vi è un articolo 61 del capitolato coll'Adriatica, corrispondente ad uno di pari numero colla Mediterranea e ad un altro colla Sicula di cui non ricordo il numero, il quale dice che lo stato attivo e passivo della Cassa è stato attivo e passivo del Governo. E quest'articolo è stato confermato da una sentenza della Corte di Appello di Roma, pronunciata in occasione di una lite a proposito dei noli del materiale rotabile.

La spesa media fu quindi nel decennio di circa 20 milioni annui oltre gli interessi. Ma con questo sistema non si può mica andare avanti; è possibile continuare a far debiti, non avendo neanche i danari per pagare gli interessi? È possibile lasciar tutto alla mercè del caso, quando, come vi dimostrai, una gran parte del servizio delle Casse è servizio di assoluta necessità, senza di cui i treni non potrebbero correre, e per il quale le Società potrebbero valersi e si valsero di altre disposizioni, ben peggiori, del capitolato, che le abilitano a provvedere d'urgenza, con diritto

a rimborso di spesa a piè di lista, senza previa autorizzazione?

Badate dunque, onorevoli colleghi, non vi fate impressionare troppo da quelle parole che sono state dette in questa discussione, e cioè: voi volete impegnare una grossa somma con le Società; volete impegnare ancora un novennio. No; il novennio è già impegnato, e la spesa la dobbiamo fare, perchè c'è la sentenza della Corte d'appello, che confermò le disposizioni dell'articolo 61.

L'unica conseguenza a cui si verrebbe, quando dessimo ascolto a coloro che forse non hanno bene meditate queste disposizioni, è che lo Stato dovrebbe continuare a lasciare fare egualmente le spese senza i controlli che noi abbiamo introdotto nel disegno di legge e senza il contributo delle Società.

Occorre infatti che si provveda anche ad avere un contributo dalle Società. Io vi dissi che le Società, più o meno, godono di queste spese fatte dalle Casse. Ciò malgrado le Convenzioni del 1885 le esoneravano completamente da qualunque concorso nella spesa. Incominciò l'onorevole Saracco, col disegno di legge che presentò alla Camera nel 1894, a farle concorrere per un undicesimo della spesa; ma, pur troppo, ciò avvenne per un solo esercizio. Ebbene, questa buona iniziativa non deve andar perduta. D'altra parte le Società hanno interesse ancor'esse che le Casse vengano sistemate, e che si possa da una parte e dall'altra procedere con maggior tranquillità nel disimpegno dei rispettivi uffici.

Per un altro verso, non essendosi verificata la previsione del 1885, e dovendosi per conseguenza erogare del denaro, che non proviene dall'esercizio ferroviario ma dal bilancio, ossia da tutti i contribuenti, è mestieri che i controlli siano rafforzati.

Non è più il caso di continuare ad agire come si è fatto dal 1885 in poi, perchè con tale sistema il controllo parlamentare non può esercitarsi utilmente, come utilmente non può esercitarsi quella della Corte dei conti.

E perchè? Perchè al Parlamento non si presentava che lo stato di previsione sommario delle Casse, non quello delle singole spese, ed alla Corte dei conti non era necessario di presentare il conto preventivo, ma bastava che si presentasse solo quello consuntivo.

Anche a questo dunque si doveva provvedere; e vi si provvede col presente disegno di

legge, con quelle disposizioni che ne formano la parte amministrativa, mentre le altre costituiscono la parte finanziaria.

La richiesta di nuove spese è di 79 milioni da parte del Governo.

La Giunta generale del bilancio, dopo aver fatto eseguire da due dei suoi membri la nota delle spese, ha creduto bene di diminuire di due milioni l'assegno stabilito per le stazioni; e mi duole che l'onorevole Ferrucci abbia, a questo proposito, criticato ciò che la Giunta generale del bilancio ha creduto di fare.

L'onorevole Ferrucci ha supposto che questi due milioni fossero dedotti dalla somma, che si vorrebbe assegnare all'Adriatica, così vagamente. Invece no, onorevole Ferrucci; la somma di due milioni fu dedotta, perchè dall'esame delle richieste si riconobbe che trattavasi di spesa non sufficientemente giustificata e che essa poteva dedursi, senza menomamente turbare la disposizione finanziaria della presente legge, senza menomamente turbare la necessità dei provvedimenti tecnici, che con essa legge si mira di ottenere.

L'onorevole Rava però disse: il relatore è scettico a riguardo di questi bisogni.

Veda, onorevole Rava, a ciascuno il suo. La Giunta generale del bilancio ed il relatore non possono assumere responsabilità amministrative. Questa responsabilità è del Governo. Ma voleva l'onorevole Rava che i due delegati della Giunta generale del bilancio, o che tutta la Giunta generale in corpo andasse a percorrere 12,000 chilometri di ferrovie italiane, per riconoscere ad ogni chilometro quale fosse l'opera da farsi, quale quella da migliorare? Evidentemente ciò non era possibile.

Il nostro non è scetticismo. Dico, anzi, che l'elenco delle spese ci si presentò coi caratteri, tutto, non di lusso, di utilità.

Abbiamo dovuto basare il nostro giudizio sugli elementi di fatto che ci furono forniti dal Ministero dei lavori pubblici; e naturalmente, avendo dovuto attingere a dati altrui resta ad altri la responsabilità completa delle proposte.

Del resto, anche da una considerazione sommaria si può essere tranquillati che non vi è esagerazione nella domanda.

Per il passato, come già dissi, abbiamo speso 20 milioni all'anno; a questi 20 milioni si debbono aggiungere altri 15 milioni o quasi,

degli allegati B. Ora si domanda di spendere 77 milioni in un novennio; quindi in media 8 milioni e mezzo all'anno.

Ma 8 milioni e mezzo all'anno potrebbero essere troppi ancora; questo è vero. Noti però l'onorevole Rava che questo dubbio deve scomparire dall'animo suo quando consideri (e lo ha già considerato con me), che alle Casse patrimoniali si sono affibbiati dei servizi che sono di vera manutenzione e di assoluta necessità. Quindi, solo pensando che a questi servizi di manutenzione e di necessità per 12,000 chilometri si fa fronte con 8 milioni e mezzo all'anno, credo che già per tale fatto si debba allontanare dall'animo nostro il dubbio che si tratti di una somma troppo grossa, eccedente i bisogni.

Ma esaminiamo un po' più da vicino questa cifra, perchè, trattandosi di pubblico danaro, io voglio sperare che i miei colleghi mi credano altrettanto geloso quanto altri...

Molte voci. Sì, sì!

Rubini, relatore. Ora la Commissione governativa istituita per studiare le cause dei ritardi dei treni e che presentò il suo resoconto fin dal 1889, stabilì, per le sole reti Adriatica e Mediterranea, e per i soli servizi di ampliamento delle stazioni e delle officine, di raddoppiamento dei binari e degli apparecchi di sicurezza (lasciando in disparte tutte le altre opere che sono elencate negli altri 8 numeri degli allegati e delle Casse), stabilì che si dovessero fare spese per 112 milioni. Questo nel 1889.

Ma dal 1889 in poi, quando si faccia il conto delle spese, che furono messe a carico delle Casse, coi fondi che ad esse vennero forniti e dai prestiti e da altre piccole risorse, si trova che solamente 45 milioni appartengono a questa determinata categoria di lavori, da eseguire sulle reti Adriatica e Mediterranea. Quindi rimarrebbero ancora i bisogni indicati fino dal 1889 per 67 milioni. E badi, onorevole Rava, che non sono delle Società queste proposte, perchè, se dovessi venire con le proposte e con le domande delle Società, dovrei salire alla cifra di 369 milioni. Ora quelle assolutamente io non le guardo. Io parlo del risultato del lavoro di una Commissione nominata dal Governo, e di cui facevano parte anche uomini parlamentari.

Dunque rimase da eseguire un corpo di lavori per 67 milioni. Ma poi ci sono altri lavori, quelli costituiti dalle altre 8 cate-

rie. Se voi avete la pazienza di fare lo spoglio della tabella A, che è unita al disegno di legge, voi troverete che questi altri lavori riflettenti le reti Mediterranea ed Adriatica, importano 32 milioni di lire. Aggiungete i 9 milioni delle Sicule, e arrivate a 108, senza che si siano messi in conto i nuovi bisogni nati dal 1889 al 1895. Orbene, se sopra questi 108 milioni, che sarebbero il fabbisogno antico, si domandano 77 milioni, mi pare che anche per questo verso risulti chiaro che i 77 milioni non sono una spesa eccessiva. Del resto, quando si volessero addurre degli esempi, sia nostri dello addietro, sia dell'estero, voi vedreste che questa somma, che ora si chiede, è molto piccola in confronto di essi. Ma gli esempi non valgono; imperocchè bisogna vedere quali sono le linee e quali sono i bisogni nostri e quelli altrui. Io questi esempi perciò non li porto.

Però credo aver dimostrato che, trattandosi in gran parte di lavori di necessità assoluta e di manutenzione, e trattandosi di necessità riconosciuta da una Commissione rispettabilissima, la somma di 77 milioni non deve apparire esagerata. Che, se tale fosse apparsa alla Giunta del bilancio e a me, certamente non vi avremmo proposto di approvarla. Questo ve lo assicuro. Io mi posso sbagliare; ma potete esser certi che, se avessi cretuto altrimenti, non sarei venuto a proporvi l'approvazione della spesa.

Veniamo alla provvista dei mezzi. E qui sorgono le critiche, non però sul concorso dello Stato di 40 milioni e mezzo.

In quanto all'anticipazione dal 3° fondo di 8 milioni e 74 mila lire, si assicuri l'onorevole Ferrucci che esso vi sarà, perchè abbiamo calcolato per questo fondo 40 milioni e mezzo di spesa propria quantunque le Società non chiedessero che 32 milioni. Poi vi è l'anticipazione infruttifera di 8.15 della Società Adriatica, che l'onorevole Rava ha approvato e lodato; ed è naturale che si abbia, perchè si tratta di lavori da farsi sulle linee della Società delle Meridionali. È in altri termini un'anticipazione che la Società fa a sè medesima.

Poi viene il versamento delle Società, a fondo perduto, di 6 milioni e 70 mila lire. Questo versamento a fondo perduto sostituisce l'infruttività dell'anticipazione residua di 30 milioni, che esse dovevano fare allo Stato per i lavori secondo le proposte pri-

mitive del Governo. Il conto di ragguaglio è stato fatto sul 5 per cento. Come vede, onorevole Rava, è stato felice quell'errore del 5.75 per cento al lordo, che si trova, non nel disegno di legge governativo, ma in una nota; perchè, se non ci fosse stato il calcolo basato sul 5.75 per cento al lordo a spiegare il peso che devono sopportare le Società anticipando il danaro, io non avrei trovato maniera di costringerle ad accettare il contributo del 5 per cento al netto, ed allora avrebbero dato per compenso soltanto il 4 o 4.50 per cento. Dunque è stata una *felix culpa*.

Ed arriviamo alla tassa della grande velocità. Si tratta di un milione ed 860 mila lire circa all'anno.

L'onorevole ministro ha narrato le vicende di questa impostazione. Però, mi perdoni, non le ha narrate troppo esattamente.

La Giunta generale del bilancio aveva desiderato che non si facessero altri debiti. Essa aveva in certo modo impegnato il suo amor proprio colla recentissima relazione, fatta sull'assestamento, nella quale si marcano con parole di fuoco tutte le nostre leggerezze passate, per cui il debito si è talmente accresciuto che ci leva il meglio, cioè oltre la metà di tutte le risorse.

In ciò solo consiste il nostro primato nel mondo civile.

Perciò la Giunta non poteva neanche in via dissimulata, ammettere che si aggiungesse un altro debito a quelli già esistenti e troppo gravoso.

Ma essa non voleva l'aumento della tassa sulla grande velocità: essa voleva che si aumentasse la tassa sui treni diretti, che sono i treni di lusso, nei quali viaggiano soltanto le persone più facoltose e gli stranieri.

E non solo per questo, che potrebbe parere quasi un pensiero socialista, la Giunta domandava che si aumentasse la tassa sui treni diretti, ma principalmente perchè lo crede un atto di pura giustizia, essendo i treni diretti che portano le maggiori spese di migliorie: non si ha mai abbastanza di vagoni comodi e riscaldati, di gabinetti, di rapidità di trazione, e tutto ciò porta a rinnovare l'armamento, a fare locomotive più pesanti, a rinforzare tutte le opere metalliche a consolidare la via, ecc.

Se tutto questo è vero, se la maggior parte delle spese di migliorie è dovuta ai

treni diretti, è anche giusto che a tale movimento maggiori sacrifici si domandino. (*Benissimo! — Approvazioni*).

Questa era la nostra proposta, ed eravamo anche incoraggiati a farla per l'esempio altrui, e per l'esempio nostro.

Per l'esempio di altri paesi, perchè voi sapete che, all'estero, laddove si fa distinzione fra treni diretti e non diretti, l'aumento della tassa arriva dal 13 per cento, come in Inghilterra, fino al 50 per cento come in Ungheria.

Ed anche presso di noi, negli stessi capitolati, dove si dispone della remunerazione dei servizi postali, è detto che si paga un tanto a chilometro pei vagoni, che l'Amministrazione delle ferrovie mette a disposizione dell'Amministrazione delle poste, ragguagliato questo tanto a 7 per i treni omnibus e a 9 per i treni diretti.

Dunque, anche nelle nostre Convenzioni c'è una disposizione che colpisce del 28 per cento in più il servizio fatto con i treni diretti, in confronto del servizio fatto con i treni omnibus.

Quindi a me duole e dolse alla Giunta del bilancio che non sia stata accettata la nostra proposta, di aumentare soltanto la soprattassa sui treni diretti...

Vischi. Dovevate insistere!

Rubini, relatore. Mi duole per la ragione che ho detto, perchè sarebbe un atto di giustizia, peserebbe molto meno sul traffico, e non darebbe quasi nessuna noia per la riscossione.

Dovevamo insistere, dice l'onorevole Vischi; ma egli non pensa che si tratta di legge contrattuale, nella quale non siamo soli a volere; nè si poteva mettere in forse tutta la legge per una sola divergenza di vedute.

Voci. Rimandi a domani!

Rubini, relatore. Avrò finito fra pochi minuti.

Dopo avere chi accettato, chi criticato in genere le disposizioni del nuovo disegno di legge, molti si sono fermati sulla proposta dell'onorevole Rava di consentire l'applicazione di essa soltanto per un anno. Ebbene, questo sarebbe il peggiore dei partiti. Ve lo spiego subito. Prima di tutto, le Società contribuiscono volentieri allorquando hanno ancora un lungo periodo dinanzi, per godere il vantaggio delle opere che fanno col loro denaro. Le Società non daranno volentieri il

decimo alla fine del periodo considerato, fine del 9° anno, mentre lo daranno assai viteri nel primo o nei primi anni. Inolt Governo si troverebbe disarmato di fronte alle Società accordandosi un anno solo esercizio, in riguardo alle spese che deb farsi col primo e secondo fondo di riserva si propone di fare assumere à forfait Società. Immaginate una frana; se la Società deve ripararvi e garantirsi per un anno evidentemente farà un muro a secco. Ma deve assicurarsi il libero esercizio della linea per molti anni, oh! allora farà un lavoro.

E lo stesso dicasi per le rotaie. Col fronte le Società le lascerebbero ridurre ad una lama di coltello prima di cambiarle, sapendosi per l'anno il corrispettivo, lasciando poi ai successori, cioè alle Cassie provvedere. Quindi mi par dimostrato che un partito di un anno solo sarebbe assolutamente poco conveniente alla finanza dello Stato. Esso rappresenta quello dell'inquilino che, in procinto di abbandonare l'alloggio, l'onorevole Rava con molto spirito ha rammentato il romanzo del dottor Ox. È naturale che per successione d'idee fosse venuto fuori l'Olanda.

Poichè è dall'Olanda che si attinsero nel 1885 le ispirazioni delle Convenzioni, l'Olanda si riferirono alcuni oratori del

Andiamovi, dunque, anche noi coll'onorevole Rava.

In realtà però io credeva che l'onorevole Rava volesse dire che tutti i ministri per i lavori pubblici, tutto quanto quel dicasi dal 1879 al 1888, sono stati assoggettati ad una bizzarra cura dell'inalazione dell'ossigeno, donde un delirio, un eccitamento, che ha costato a spese le quali oggi non sappiamo sopportare. Questa era l'applicazione della formula del dottor Ox. Ma egli in proponendoci di fare l'esercizio solo per un anno o di respingere questa legge, ci ha detto senza volerlo, un'altra applicazione del manzo del Verne; egli assimila le feroci a quella coppia di sposi, che stanno seduti vari anni sulla sponda di un canale e non si dicono una parola, lui pescando e lei guardando lui, e senza avvicinarsi mai di giorno al compimento dei loro legittimi desiderii... alla soluzione del problema. (*Il bene!*)

Io non parlerò delle difficoltà, che

niesta e le idee dall'onorevole ministro manifestate sull'argomento, non che intorno un rinnovo dei contratti, possono frap-
 re all'approvazione di questa legge; già onorevole ministro le ha sfatate. Io questo
 dico: non si tratta di far niente di
 vo; si tratta solo di modificare l'antico,
 e non apparisce conforme ai nostri inte-
 si. Noi non aumentiamo, però, il periodo
 li impegni, onde le nuove Convenzioni,
 verranno, potranno sovrapporsi tanto a
 lle del 1885 come a queste, che ne sono ap-
 una piccola appendice.

In ogni caso avremo sempre migliorato
 nzialmente in due punti le Convenzioni
 chie: in quello del contributo delle So-
 à, e nell'altro di aver un maggior con-
 lo sulle opere che rimarrebbero ancora
 farsi in conto del terzo fondo e delle
 se, oltre la semplificazione nel servizio
 primo e secondo fondo.

Non so se la mia esposizione, che ha do-
 essere un po' tumultuosa, vi abbia per-
 so che qui non si tratta di fare un giu-
 o assoluto, ma soltanto uno comparativo,
 le convenzioni che vi proponiamo e quelle
 chie, con tutti gli inconvenienti di cui
 onorevole Rava è stato il più eloquente cen-
 . Se fosse possibile, non approvando que-
 disegno di legge, mandare all'aria anche
 onvenzioni, io non piangerei. Io non ap-
 tenevo alla Camera in quel tempo, quando
 discussero, ma forse, se vi avessi apparte-
 o, il mio voto, e sia pure per motivi di-
 si, non sarebbe stato favorevole.

Certo la nostra proposta non appare per-
 a. Però vi abbiamo detto le cose chiare
 hiette, abbiamo fatto un esame comple-
 ente impersonale delle questioni, e chi
 lia leggere la relazione ne potrà trarre il
 o convincimento che da parte nostra nulla
 o messo, nulla si è aggiunto per abbellire,
 merire le tinte. (*È vero!*)

Antano. E la tassa a grande velocità?

Rubini, relatore. La tassa a grandé velocità
 già detto come fu subita. Se l'onorevole
 tano è il rappresentante del sistema dei de-
 io mi onoro d'essere rappresentante del
 ama del pareggio, se mai posso dire di
 re rappresentante di qualche cosa qua-
 ro, dove sono tanto poco.

Antano. Io sono rappresentante del si-
 sta del pareggio dell'economia nazionale.

Rubini, relatore... Ed io pure, tanto come

Lei, ma non per la via dei debiti... Per il
 primo e per il secondo fondo dunque miglio-
 riamo e semplifichiamo i rapporti. Per il
 terzo fondo, miglioriamo ancora, perchè si
 permette la sostituzione dei veicoli per equi-
 valenza invece che per identità. Infatti non
 sempre, quando un determinato veicolo d'una
 determinata forma e tipo va fuori di servizio,
 può e deve essere conveniente sostituirlo con
 un veicolo del medesimo tipo.

Che si direbbe se oggi si volessero rin-
 novare i carri da 60, 80 quintali, invece di
 quelli da 100, da 120 o 150? E che si direbbe
 se oggi si volessero sostituire alle carrozze di
 vecchio tipo altre identiche carrozze mal co-
 mode, perchè così prescrivono le Convenzioni
 del 1885? Quindi è bene che in questo dise-
 gno di legge, dovendosi modificare le Con-
 venzioni, si stabilisca che la sostituzione dei
 veicoli si faccia non solamente per identità,
 ma, dove è necessario, per equivalenza di
 potenzialità o di valore.

Riassumendo: così si definisce, almeno per
 nove anni questo problema poderoso, e, come
 cercai di dimostrarvi, senza troppi sacrifici e
 senza impacciare di troppo l'azione finanzia-
 ria dello Stato. Si assicura l'esecuzione delle
 opere, e l'andamento regolare dei treni; ci di-
 fendiamo contro quella probabilità, a cui ac-
 cennavo, che le società si valgano dei patti
 attualmente in vigore per eseguire delle spese
 ed ottenere dei rimborsi senza controllo; si
 rende infine più spedita, meno acre, meno di-
 spendiosa la soluzione di molte controversie,
 e più frequente, perchè in molti casi obbli-
 gatoria, l'azione del compositore amichevole,
 il quale, secondo le Convenzioni del 1885,
 sarebbe soltanto ammesso quando le due parti
 vi acconsentono: mentre qui diventa, come
 dissi, in molti casi obbligatorio.

Sanguinetti. Ha fatto cattiva prova.

Rubini, relatore. Cosa c'è, onorevole Sangui-
 netti, che noi possiamo lodare senza riserve,
 di tutto quello che avvenne nell'amministra-
 zione? Del resto la sua è una asserzione; può
 darsi che ad altri non paia tanto sicura come
 a Lei pare.

L'onorevole Rava ha parlato di Quin-
 tino Sella e della sua raccomandazione di
 non interporre corpi opachi fra il contribuente
 e il Tesoro. Orbene, onorevole Rava, io La rin-
 grazio di avermi dato il più poderoso argo-
 mento per sostenere questo disegno di legge.

Le Convenzioni del 1885 hanno quattro

di questi corpi opachi; noi ne eliminiamo due, vogliamo che non vi siano più di fronte, per quei due, che il contribuente ed il Tesoro, e gli altri due li rendiamo più trasparenti, stabilendo il controllo.

Onorevole Rava, io la ringrazio di nuovo, ed appoggiandomi alla sua citazione, voglio sperare che Ella, pensando più maturamente a questo disegno di legge, e particolarmente al fatto che esso in parte si sostituisce e in parte migliora, anche a detta sua, quelle Convenzioni, che Ella tanto critica, e non sempre a torto, vorrà approvarlo, recandogli, insieme al suo, il voto di tutti i suoi amici ed ammiratori. (*Bravo! — Applausi.*)

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

Presentazione di una relazione.

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

Suardi Gianforte. Mi onoro di presentare alla Camera, a nome della Commissione generale del bilancio, la relazione sul disegno di legge per arredamento e miglioramenti degli Istituti universitari di Torino.

Presidente. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

La seduta termina alle 12.30.

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

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