

CCI.

## 1ª TORNATA DI VENERDI 10 LUGLIO 1896

PRESIDENZA DEL VICE-PRESIDENTE BONACCI.

## INDICE.

## Disegno di legge:

Lavori ferroviari (*Seguito della discussione*) Pag. 7459

## Oratori:

BUTTINI . . . . .	7472
CASANA . . . . .	7476
COTTAFAVI . . . . .	7468
FERRUCCI . . . . .	7471-73
GIUSSO . . . . .	7474
PERAZZI, <i>ministro dei lavori pubblici</i> . . . . .	7468-69-70-76
RADICE . . . . .	7468
RAVA . . . . .	7465
RUBINI, <i>relatore</i> . . . . .	7463-69-70-71
SANGUINETTI . . . . .	7460-73
SERENA . . . . .	7475
TRIPEPI F. . . . .	7476
VISCHI . . . . .	7474-76
ZAVATTARI . . . . .	7467-69-70

La seduta comincia alle 10.

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

## Seguito della discussione del 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.

Chiusa la discussione generale nella seduta passata, passiamo ora alla discussione degli articoli.

« **Art. 1.** La gestione dei fondi di riserva pei danni cagionati alle strade da forza maggiore e per la rinnovazione della parte metallica dell'armamento, delle reti Mediterranea, Adriatica e Sicula, verrà chiusa in corrispondenza dei proventi ad essi devoluti sino al 30 giugno 1896, e delle spese per la completa esecuzione delle opere e provviste in corso di attuazione a tale data, o necessarie per riparare danni cagionati da forza maggiore prima della data medesima.

« Le rimanenze attive o passive di detti fondi, non che il valore delle esistenze di materiali nuovi provvisti coi fondi medesimi e di materiale usato proveniente da rinnovamenti; andranno a vantaggio od a carico della Cassa per gli aumenti patrimoniali della rispettiva rete, salve le disposizioni dei due ultimi paragrafi dell'articolo 23 del contratto per l'esercizio della rete Adriatica e del penultimo paragrafo dell'articolo 13 della convenzione 20 giugno 1888, approvata con legge 20 luglio 1888, n. 5550 (serie 3ª), per le linee di proprietà della Società Italiana per le strade ferrate Meridionali. »

A questo articolo si propone il seguente emendamento:

« È data facoltà al Governo del Re di anticipare per il solo esercizio 1896-97 alle Casse ferroviarie degli aumenti patrimoniali la

somma di lire 4,500,000 in aggiunta a quella di lire 2,200,000 stabilita dalla legge 30 dicembre 1888.

« Rava, Angiolini, Buttini, Paganini, Pantano, Bonaccorsi, G. De Riseis, Fusco Ludovico, Montagna, Rossi-Milano, Galletti, Sanguinetti, Cottafavi e Tittoni. »

L'onorevole Sanguinetti ha facoltà di parlare.

Sanguinetti. Onorevoli signori, dopo il magistrale discorso pronunziato dal mio amico Rava su questo disegno di legge, io mi ero proposto di non parlare, e mi limitai a firmare la proposta dell'amico mio, intesa a dare facoltà al ministro di spendere per l'anno prossimo quattro milioni e mezzo, e rinviare il disegno di legge alla ripresa dei lavori parlamentari. Ma dopo i discorsi dell'onorevole relatore e dell'onorevole ministro, io ho creduto di chiedere la parola per svolgere alcune considerazioni. Una delle quali è di una importanza eccezionale. Ma la Camera ha creduto di chiudere la discussione, ed io ho dovuto tacere.

Quello però che intendevo di dire nella discussione generale, lo dirò a proposito dell'articolo 1, o, per meglio dire, a proposito della sospensiva da me pure firmata.

Io non entrero a considerare nelle varie sue parti il disegno di legge. Il disegno di legge della Commissione, a mio avviso, è migliore di quello del Ministero, considerato nel suo complesso. In un punto, però, il disegno del Ministero è stato peggiorato.

Prego l'onorevole relatore di fare attenzione a queste poche cifre.

Secondo il disegno di legge ministeriale, le tre Società ferroviarie avrebbero dovuto anticipare alla Cassa dei fondi patrimoniali 39 milioni e mezzo senza interesse, da restituirsi alla fine del ventennio, cioè fra nove anni.

Qual'è la cifra che le Società avrebbero perdute per questa sovvenzione, senza interessi?

Il conto è molto facile. Gli interessi a perdita erano calcolati dal Ministero nella ragione del 5.75 per cento. Applicando quest'aliquota ai 39 milioni e mezzo, abbiamo una somma annua di due milioni e 260 mila lire, in cifra tonda; la quale, moltiplicata per

4 anni e mezzo, metà dei 9 anni che rimangono a compiere il ventennio, darebbe dieci milioni in cifra tonda.

Quindi il concorso delle tre Società per la anticipazione senza interesse dei 39 milioni e mezzo, avrebbe portato un onere, carico delle Società, nel novennio, di dieci milioni.

La Commissione ha modificato in quest punto il disegno di legge. Essa chiede alla Società una somma complessiva a fondo perduto di 6 milioni e 70 mila lire. A mio avviso questa somma è qualche cosa di meno di dieci milioni.

In questo punto, me lo permetta l'onorevole relatore, c'è peggioramento.

Ma il disegno di legge della Commissione è superiore, è migliore, nel suo organismo, del disegno ministeriale; perchè, non fosse altro stabilisce delle garanzie ed un controllo efficace; e perchè, dando a *forfait* alle Società quelle opere alle quali dovevano provvedere i due primi fondi di riserva, molte contestazioni saranno evitate, il controllo diventerà più semplice, e quindi più efficace; l'adempimento amministrativo assai più spedito.

L'onorevole ministro, nella seduta di ieri mattina, disse: le Società, mercè questo disegno di legge, debbono, alla fine del contratto lasciare le linee in buono stato. Quest'obbligo non c'è realmente; ma il ministro lo deduce dal complesso del contratto; perchè vi sarà una Commissione, composta di un rappresentante del Governo e di uno delle Società, la quale durante il novennio, dovrà verificare i lavori da farsi coi fondi della Cassa patrimoniale; dovrà accertare che le linee siano in buone condizioni. Ebbene, tutto questo non mi affida; ho poca fede in siffatte Commissioni. I rappresentanti delle Società vi detteranno la legge; faranno dire alla Commissione ciò che vorranno essi.

Può anche accadere, non lo nego, che i rappresentanti del Governo e rappresentanti delle Società, non vadino d'accordo. Allora sorge il dissidio. Come lo si risolve?

Esiste un articolo, il 5°, in virtù del quale le divergenze sarebbero deferite ad un Collegio di arbitri. Ma, onorevole ministro, confermo quello che dissi ieri: se il ministro ed il relatore vorranno consultare le decisioni del Collegio degli arbitri in tutte le divergenze finora sorte, vedranno che anche nel

questioni più chiare ed evidenti il Governo finì sempre per soccombere.

È una fatalità, s'intende; ma pur troppo è così. Non dobbiamo elevare alcun sospetto. Se le Società vincono quasi sempre, vuol dire che sapranno difendersi meglio, specialmente quando non abbiano ragione.

Vengo ad una questione più grave; a quella che mi costringe a prender parte alla discussione. Ma è questione così grave, che invoco tutta l'attenzione della Commissione, del Ministero, della Camera.

Secondo la tabella A annessa al disegno di legge del Ministero, e secondo la tabella A<sup>1</sup> del disegno della Commissione, l'antica Società delle Meridionali deve concorrere per 8,150,000 lire nel miglioramento delle linee di cui ha la proprietà.

È giusto che concorra. La Società delle Meridionali ha un'altissima sovvenzione chilometrica, per le sue linee. Al miglioramento patrimoniale delle quali non deve concorrere il Governo, non deve concorrere la Società esercente, che si chiama Adriatica, e che poi fa la stessa cosa con la Società delle ferrovie Meridionali (due anime in unico corpo), non deve concorrere la Cassa dei fondi patrimoniali.

Costituiscono una proprietà privata; è il proprietario che deve, se è necessario, migliorarne l'assetto; tanto più che ha un'altissima sovvenzione annua di 34 o 35 mila lire.

*Una voce.* 20,500.

**Sanguinetti.** Dico 34 o 35 mila, tenuto conto della partecipazione al prodotto lordo.

Ora la Commissione, per formare i 74 milioni occorrenti nel novennio, ha portato a carico della Società delle Meridionali, la somma di 8,150,000 lire. Questo concetto è chiaramente spiegato nella relazione della Commissione, là dove dice che degli 8 milioni che devono servire per i lavori e le provviste da farsi sulle linee di proprietà della Società delle Meridionali, questa è obbligata alla fine del contratto di assumerne il carico. Ora vediamo quello che avverrà, se sarà approvato il disegno di legge.

Per il combinato disposto degli articoli 12 e 17, gli 8 milioni e 150 mila lire finiscono per ricadere a carico dello Stato. Ed eccone la prova evidente. Notate bene; l'articolo 12 si esprime così:

« La Società italiana per le strade ferrate Meridionali dovrà versare alla Cassa per gli

aumenti patrimoniali della rete Adriatica, a titolo di anticipazione senza interessi, la somma corrispondente all'importo dei lavori compresi nella tabella A<sup>1</sup> per le linee di sua proprietà. »

Nell'allegato A<sup>1</sup> è segnata la somma di 8,150,000 lire, come ho detto.

Dunque la Società delle Meridionali non assume a suo carico questa spesa di 8 milioni, non fa che un'anticipazione senza interessi.

Che cosa accadrà alla fine del contratto? Lo dice l'articolo 17: « Le somme erogate, a senso dell'articolo 12, in lavori e provviste su linee di proprietà della Società Italiana per le strade ferrate meridionali, costituiranno credito per le Società stesse a partire dalla scadenza del corrente ventennio di durata del contratto d'esercizio della rete Adriatica, alle condizioni di cui nel primo e secondo paragrafo dell'articolo 47 del contratto medesimo. »

Ora la Società delle ferrovie Meridionali a chi fa questa anticipazione? La fa alla Cassa degli aumenti patrimoniali.

Ora le Convenzioni dichiarano che attivo e passivo di questa Cassa saranno assunti dallo Stato. (*Interruzione dall'onorevole Colajanni Federico*).

Mi permetta, l'onorevole Colajanni Federico; fuuno sempre, in fatto di ferrovie, ai poli opposti; lo ebbi avversario nel 1885 perchè egli era fautore delle Convenzioni; quindi le sue interruzioni non mi turbano.

**Colajanni Federico.** E lo sono ancora!

**Presidente.** Onorevole Colajanni, non interrompa!

**Sanguinetti, relatore.** La relazione della Commissione spiega chiaro che la Società delle Meridionali deve concorrere nei miglioramenti delle proprietà sue per 8,150,000 lire a fondo perduto. A che cosa servono questi 8,150,000 lire? Lo dice la tabella A; servono alla sistemazione, all'ampliamento ed all'impianto di nuove stazioni; ad ampliare le officine sue, a rifare in acciaio i binari; insomma sono spese patrimoniali.

È il patrimonio della Società delle Meridionali che si migliora e si accresce.

La Commissione ha visto giusto; ha dichiarato netto questo concetto nella sua relazione. Ha pure dichiarato che questa spesa deve andare a carico esclusivo della Società delle ferrovie meridionali.

Ma all'atto pratico, per il combinato disposto degli articoli 12 e 17 del disegno, gli

otto milioni alla fine del ventennio vengono a costituire per la Società delle Meridionali un credito verso la Cassa patrimoniale, cioè verso il Governo; e quindi le Meridionali non fanno in definitiva che anticipare la somma senza interessi. Infatti nell'articolo 17 è richiamato il primo e secondo comma dell'articolo 47 del contratto del 1885, come ho dianzi accennato.

Ora questi due commi riguardano puramente ed esclusivamente spese che alle Società esercenti si debbono rimborsare. E si capisce come l'articolo 47 delle Convenzioni riguardante il materiale rotabile debba stabilire che alla fine dell'esercizio si venga a fare la stima e si rimborsi alle Società quel maggior valore che possa esistere; ma tanto il primo quanto il secondo comma dell'articolo 47 non hanno a che vedere con la spesa di 8,150,000 lire di cui parlano gli articoli 12 e 17 del presente disegno di legge. Evidentemente è avvenuto un errore: Commissione e Governo non sono riusciti a tradurre in questi due articoli il loro concetto; questi due articoli dicono l'opposto di quello che Commissione e Governo avevano in animo di dire.

Ora notiamo una cosa, o signori; noi siamo di fronte a delle Società le quali fanno dire alle leggi quello che non dicono, che interpretano la legge, quando sia dubbia, nel loro interesse; e che riescono ad ottenere quasi sempre la vittoria nelle questioni deferite ai Collegi arbitrali. Ora quando, come nel caso presente, gli articoli, quantunque non abbastanza chiari, pure dicono che la Società delle Meridionali dovrà avere il rimborso degli 8 milioni, crede l'onorevole relatore, crede il ministro dei lavori pubblici che la Società delle Meridionali, alla fine del ventennio, verrà a dire: vi siete sbagliati, avete detto l'opposto di quello che volevate e dovevate dire; questa somma di 8 milioni non mi è dovuta; io vi rinunzio? Non siamo ingenui per credere ciò. La Società vi dirà: dovuti o non dovuti, datemi gli 8 milioni che mi competono legalmente per disposizione della legge del 1896.

Un'ultima osservazione, ed avrò finito.

L'onorevole ministro ha creduto ieri di giustificare l'Amministrazione dei lavori pubblici dal gravissimo appunto che ha fatto l'onorevole Rava riguardo agli 8 milioni di

traversine che le Società si sono fatte pagare, indebitamente, dal Governo.

Cosa ha detto l'onorevole ministro? Ha detto questo.

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha emesso, è vero, parere che nella spesa per il ricambio delle rotaie e per il rifacimento della massicciata, non si può comprendere, a termini del contratto, quella delle traversine. Si tratta, più che d'una questione legale, di questione d'indole tecnica.

Le convenzioni mettono le rotaie a carico dei fondi speciali, così pure il rinnovamento della massicciata.

Mentre si discutevano le Convenzioni del 1885, venne il dubbio alla Commissione se il rinnovamento della massicciata si potesse comprendere le traversine; e formulò un quesito. Il quesito va al Ministero, e la risposta non poteva essere dubbia: le traversine non devono far parte della massicciata; fanno parte dell'armamento.

Ma dell'armamento a carico dei fondi speciali si volle ammettere solamente le rotaie e si vollero escludere le traversine.

Dunque il ricambio delle traversine deve andare a carico esclusivo dell'esercizio; a carico delle Società esercenti.

Ebbene, il Consiglio Superiore, unico competente, perchè si tratta di materia tecnica dice che la spesa delle traversine deve andare a carico dell'esercizio. Il ministro volle sentire il parere della avvocatura erariale, quale diede parere contrario a quello del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Ed allora il ministro esonera le società dalla spesa del ricambio delle traversine e porta a carico delle Casse patrimoniali. Si regalarono così alle Società 8 milioni circa.

Ma non pensò il ministro del tempo che esisteva un Consiglio di Stato che doveva essere consultato; non pensava che esisteva il Collegio arbitrale, alla cui decisione su materia così grave poteva essere deferita?

Si tratta di una spesa di 8 milioni.

Il Consiglio Superiore dei lavori pubblici dichiara che deve andare a carico dell'esercizio; diversamente opina l'avvocatura erariale; ed il ministro, con un tratto di penna esonera le Società da questa spesa, e ne aggrava il bilancio dello Stato! Via, è troppo.

L'onorevole Perazzi disse ieri che l'Amministrazione dei lavori pubblici è un'Amministrazione seria, savia ed ordinata. Non

ontradico; ma faccio le mie riserve per quella arte che riguarda la gestione ferroviaria. Non possiamo fidarci di quell'Ispettorato, il quale sarebbe meglio che non esistesse. Se potesse l'onorevole Perazzi dirigere e sorvegliare personalmente la gestione ferroviaria, li affiderei non solo i 74 milioni di cui si tratta, ma 100, 200 milioni; perchè conosco la sua mente serena, la sua perspicacia contabile e la sua perizia tecnica, e soprattutto la sua vita intemerata.

Ma io proprio non mi sento il coraggio di dare il mio voto ad una legge di questa fatta, la quale sanziona una spesa di 74 milioni. Finora nessuna legge ferroviaria è stata fatta con accuratezza e con serietà di criteri.

Il giorno in cui si facesse quello che l'onorevole Di Rudini dichiarava di voler proporre, cioè a dire una inchiesta sulle costruzioni ferroviarie, lo ritenga, onorevole ministro, che farebbero fuori cose tali che i posteri dubiterebbero della serietà del Governo e del Parlamento di cui abbiamo fatto parte.

**Zavattari.** Bravo!

**Sanguinetti.** Si accontenti dunque l'onorevole ministro della proposta fatta dall'onorevole Rava, firmata anche da me, accettando una somma di quattro milioni per i lavori del prossimo anno; e rimandiamo a novembre la discussione del progetto. Non si può in sedute di ottanta minuti discutere problemi così complessivi e la mente eletta dell'amico Rubini si è esercitata giorno e notte. (*Ooh!*)

Sicuro, e ciò gli fa onore.

L'onorevole ministro ha dichiarato alla Camera ed alla Camera che presenterà a novembre nuovi contratti di esercizio ferroviario.

Ma, onorevole ministro, siamo in tempi in cui sono pochi coloro che credono ai miracoli religiosi. Io non vi ho creduto mai. Molto meno credo ai miracoli ferroviari. Ella, ne è sicuro, metterà tutto l'impegno, tutta la buona volontà, a trattare i nuovi patti. Ma il dilemma è questo; o subirà la volontà delle Società ferroviarie; e allora potrà mantenere la promessa di portare qui, in novembre, nuove Convenzioni; o non subirà la volontà delle Società esercenti, e per tutelare gli interessi dello Stato non vorrà cedere alle Società ferroviarie maggiori vantaggi di quelli che furono concessi con le convenzioni presenti ed Ella nuove Convenzioni non riuscirà a fare.

Ed è evidente; le Società hanno il coltello per il manico; ed hanno infingimenti, hanno abilità ed astuzie, all'altezza delle quali non possono arrivare quelle della pubblica amministrazione.

Ora senta, onorevole ministro; Ella diceva ieri, e lo diceva anche l'onorevole relatore, che con questo disegno di legge non si turbano i suoi disegni futuri; perchè le nuove Convenzioni potranno sovrapporsi tanto allo stato attuale delle cose, quanto allo stato delle cose che sorgerà dall'approvazione dell'attuale disegno di legge.

La legge che stiamo discutendo migliora il servizio ferroviario; lo assicura per 9 anni; evidentemente le Società ferroviarie si troveranno, di fronte al Governo, in posizione più forte; poco ad esse importerà, approvato che sia questo disegno di legge, di venire *illico et immediate* a stabilire delle nuove convenzioni. Quindi questo disegno di legge pregiudica la condizione dello Stato di fronte alle Società; ed allora, onorevole ministro, farebbe opera savia di Governo accettando la proposta che abbiamo fatta, di dare 4 milioni e mezzo, per provvedere ai bisogni urgenti del prossimo anno, rimandando per ora questo disegno di legge. Se questo non sarà fatto, lo dico chiaro ed aperto, mi resterà la magra consolazione di porre la mia palla nera nell'urna.

Ed ho finito.

**Presidente.** La facoltà di parlare spetta all'onorevole Peroni.

**Peroni.** Rinunzio.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

**Rubini, relatore.** Sulle diverse questioni che ha oggi riprodotte l'onorevole Sanguinetti, in parte io mi rimetto a quello che tanto l'onorevole ministro quanto io stesso abbiamo a dire nella discussione generale.

Però mi lasci l'onorevole Sanguinetti rilevare le osservazioni ch'egli fece intorno alle disposizioni degli articoli 12 e 17 e mi consenta la Camera che per un momento si alteri l'ordine della discussione; imperocchè se al riguardo vi fossero emendamenti da presentare meglio è che ci si pensi fin da ora e non si attenda il momento della discussione di quegli articoli.

L'onorevole Sanguinetti ha rilevato che la somma di 8,150,000 lire che si doveva spendere sulle linee di proprietà delle Meri-

dionali, viene accreditata alla stessa Società alla fine del ventennio, ma egli mancò di rilevare che quell'accreditamento è la contropartita del versamento che la Società dovrebbe fare durante il novennio di quella medesima somma come mancò di rilevare che questo servizio incombe alle Casse, secondo le Convenzioni del 1885, anche per ciò che riguarda le linee proprie delle Meridionali.

Egli crede che in tal maniera l'addebito alla fine del contratto venga a ricadere sullo Stato; ma non è così, onorevole Sanguinetti. Appunto per il combinato disposto degli articoli ch'ella citava, è stabilito che, una volta eseguito l'accreditamento alle Società di quella somma, esse a loro volta debbono essere addebitate dell'importo capitale di tante obbligazioni, quante la somma medesima rappresenta e debbono pensare a fare il servizio di quelle obbligazioni tanto per il capitale, come per gl'interessi.

**Sanguinetti.** Dovrebbe essere, ma non è così.

**Rubini, relatore.** Come non è così? L'articolo 23, paragrafo II, che naturalmente rimane in vigore, perchè non si abolisce, dice: « Le spese saranno tenute in conto separato da quelle delle altre linee della rete, ed alla fine del contratto la Società rileverà le dette opere, poi ne farà il pagamento (badate bene o colleghi che questo è il nodo della questione) col proseguire, sciolto che sia il presente contratto, mediante versamenti nelle Casse per gli aumenti patrimoniali delle somme necessarie, i servizi delle obbligazioni, emesse per far fronte alle medesime spese sino al totale loro ammortamento. »

Vedete, che, se da un lato si accreditano le Società, dall'altro le Società debbono assumere il servizio di quelle somme, per le quali furono accreditate, tanto in ordine al capitale, quanto in ordine agli interessi, quindi non vi è nessuna perdita per lo Stato.

Questo è il significato dell'articolo 12 del presente disegno di legge, completato con l'articolo 17.

Però se l'onorevole Sanguinetti ed i suoi amici credono, prima che vengano in discussione questi articoli, di studiare qualche modificazione, che ne chiarisca meglio il concetto, io penso che l'onorevole ministro non avrà difficoltà di accettarlo, come certamente non l'avrò io; purchè, intendiamoci bene, si tratti semplicemente di un emendamento che chiarisca il concetto degli articoli stessi.

L'onorevole Sanguinetti ha fatto anche delle osservazioni sul contributo delle Società. Egli fece un conto secondo il quale questo contributo dovrebbe essere di 10 milioni, ma egli si sbaglia.

Realmente il concorso che dovevano le Società, a norma del disegno di legge presentato dal Governo, era rappresentato dal

sacrificio di parte dell'interesse delle somme che esse anticipavano lungo il novennio, cioè di 39 milioni e mezzo.

L'onorevole Sanguinetti dice che quegli interessi al 5.75 per cento rappresentano 1 milioni; ma egli non ha fatto prima di tutto il conto scalare con gli interessi composti; f soltanto il conto medio, che non è esatto; poi non ha pensato che l'interesse del 5.75 per cento, essendo lordo di ricchezza mobile, equivale al 5 per cento ed anche così è un interesse elevato.

Finalmente l'onorevole Sanguinetti ha dimenticato che una parte delle anticipazioni si conserva, e precisamente quella della Società Adriatica per lire 8,150,000; quindi la somma residua di anticipo di cui si sollevano le Società si riduce a poco più di 30 milioni tenuto conto che la metà spesa della tabella da 39  $\frac{1}{2}$  si riduce a 38  $\frac{1}{2}$  milioni. Dunque è ben giusto che, calcolandosi questo concorso delle Società a base del 5 per cento netto d'interesse sopra una somma di 30 milioni, anzichè sopra una base di 5.75 per cento per 39 milioni e mezzo, è ben giusto che si venga a ridurre il concorso a milioni 6,07. E la diminuzione di concorso rimane così spiegata da queste mie parole; del resto ognuno può fare il calcolo da sé.

L'onorevole Sanguinetti finì col raccomandare al Governo ed alla Camera di accettare la proposta che fu da lui firmata insieme agli altri colleghi di limitare ad un anno la durata dei presenti accordi. Già mi vi oppone insieme all'onorevole ministro.

Ora mi permetta la Camera che io dica alcune parole su questo proposito in aggiunta a quelle dette ieri.

Anzitutto la modificazione, che si propone dell'articolo 1° sarebbe non conforme allo stato attuale dei fatti.

Non è esatto il dire che il tesoro oggi aggravato di 2,200,000 lire. Questa somma rappresenta gli stanziamenti che si trovano iscritti nel bilancio del tesoro per l'esercizio 1888-89. Ma nelle leggi successive, indicate in una nota a piè della prima pagina della mia relazione, quelle iscrizioni a favore delle Casse sono tutte aumentate. Veda la Camera queste cifre:

Anno 1892-93 . . .	L.	5,500,000
» 1893-94 . . .	»	5,500,000
» 1894-95 . . .	»	11,500,000
» 1895-96 . . .	»	8,300,000
» 1896-97 . . .	»	8,100,000

La proposta quindi dell'onorevole Saninetti ed altri è basata sopra dati errati non conformi al vero.

Dalle somme indicatevi voi scorgete, onorevoli colleghi, a quanto ammontino i sacrifici che dovette fare il tesoro per le Casse, che senza la nuova combinazione; perchè questa non viene approvata, rimangono le combinazioni vecchie; ed è ciò e io non posso stancarmi dal ripetere, affinché la Camera non creda che, non approdando questo disegno di legge, lo Stato rinda tutta intera la sua libertà di azione. Non è così. È un giudizio comparativo che abbiamo dare, onorevoli colleghi. O questo, quest'altro; non è un giudizio accademico; una legge che modifica un'altra legge contrattuale; non è una legge d'imperio. Quindi, quando si tratta di modificare dei contratti, prima di tutto bisogna sentire la parte con la quale si deve stipulare; in secondo luogo bisogna dimenticare che, se non si modificano i contratti già esistenti, essi non cessano per questo di aver vigore.

E se non provvediamo in modo stabile, il tesoro ne riceverà quei carichi, anche eccessivamente più aggravati, dei quali vi ho dato lettura poco fa. Di più, e questo è il punto più grave che devo pure ripetere, le Casse, in forza delle Convenzioni in vigore, non abilitate, in caso di urgenza a provvedere senza neanche ottenere l'approvazione eventuale delle opere; naturalmente esse non vorranno, come voi non vorreste certamente, che il movimento dei treni si arresti, hanno quindi tutto ciò che loro talenta per garantirlo, senza neanche chiederne l'approvazione; e noi dovremo rimborsarle a piè di lista, perchè a questo ci obbligano i contratti attuali.

Sapete, onorevoli colleghi, quale è la conseguenza di non regolare questa materia? Vedete queste cifre. Al 31 dicembre 1893, al punto perchè dopo il 1888-89 erano esauriti i larghi fondi che si erano messi a disposizione delle Casse con la legge del dicembre del 1888, e non si era pensato ad altri provvedimenti, troviamo eseguite dalle Società nuove spese per lire 18,348,000 alle Casse e senza Decreto. Vedete a che si arriva quando non si voglia regolare la questione.

E con questo credete di tutelare l'interesse dello Stato?

Miei cari colleghi, voi lo violereste l'interesse dello Stato invece di tutelarlo. Sareste tratti, da chi ve lo suggerisce, in un vero errore!

D'altra parte le Società assumono a loro carico i contributi concordati col disegno di legge attuale, perchè per molti anni ancora possono godere il frutto del loro sacrificio; ma, se voi metterete il limite di un anno solo, trascorso questo esse si sobbarcheranno sempre meno volentieri a tale sacrificio.

La loro volontà di concorrere, insieme all'interesse, diminuirà gradualmente lungo tutto il periodo del novennio ed all'ultimo anno vi diranno: Ma noi non concorriamo affatto! Perchè dovremmo concorrere per lasciare le opere da godere ai nostri successori?

Io vi ripeto anche ciò che vi dissi a riguardo dei pericoli che rappresenterebbe la conservazione delle opere, a cui devono dedicarsi il primo ed il secondo fondo di riserva. È certo, che per un anno solo le Società non farebbero niente o ben poco; ma si prenderebbero il contributo corrispettivo a chilometro e se lo metterebbero in tasca. E credete pure, che dei quattro milioni circa a cui ammonta il corrispettivo neanche un milione o due andrebbe speso, in riparazione dei danni cagionati per forza maggiore, o in lavori di rinnovazione dell'armamento.

Se vi piace di far questo, fatelo pure; ma io spero che la Camera sarà d'altro avviso, quando abbia considerato bene a dentro la questione. E con ciò ho finito.

**Presidente.** Dunque, come la Camera ha udito, gli onorevoli Rava, Angiolini, Buttini ed altri propongono un articolo in sostituzione di quello proposto d'accordo dalla Commissione e dal Governo. Metterò a partito questo emendamento, che non è accettato né dalla Commissione, né dal Governo.

**Rava.** Chiedo di parlare per una dichiarazione.

**Presidente.** Ne ha facoltà.

**Rava.** Debbo dichiarare il mio voto sulla proposta mia e di dodici colleghi egregi, relativa a questa sostanziale modificazione dell'articolo primo, la quale corrisponde ad una sospensiva. Noi insistiamo nella domanda per una semplice ragione, perchè cioè questa è, ben lo si vede, una *legge contrattuale*, ed io sono sicuro che qualunque emendamento venga proposto non sarebbe accettato. Oramai il Ministero pare già impegnato su questa base e so che avrebbe chi sa quali difficoltà per ottenere modificazioni.

Io presentai l'emendamento, che consente i fondi per un solo anno, perchè credo, che sia molto miglior partito affidare direttamente al ministro dei lavori pubblici, l'onorevole Perazzi e al ministro del tesoro, l'onorevole Colombo, l'uso e l'impiego per uno o più anni dei fondi, che occorrono, alla gestione dell'esercizio ferroviario. Questo, onorevole Rubini, ora perde *due corpi opachi*, con i due fondi di riserva che si vogliono cedere a *forfait* alle Società, ma mantiene quello del materiale mobile e mantiene la Cassa patrimoniale, sulla quale graviteranno, io temo, molte opere e spese del primo fondo di riserva che lo Stato finirà per pagare due volte.

L'onorevole Rubini ha dichiarato: se approvate l'ordine del giorno Rava, sapete che cosa succederà? Quello che è successo dopo il 1888, e cioè che le Società impegneranno 18 milioni di spese senza nemmeno domandarne le autorizzazioni e i decreti.

Ebbene, ho tanta fiducia personale nell'onorevole Perazzi e nell'onorevole Colombo e ne avrei tanta nel mio amico Rubini, se fosse a quel posto da ministro, che son convinto che non potrebbe mai più accadere che le Società, senza altro e arbitrariamente, impegnassero 18 milioni di spesa, da scaricare poi sullo Stato, che non ne sa nulla! Questo non credo possibile che possa accadere di nuovo, perchè ho ancora fiducia nella regolarità dell'Amministrazione italiana, specie una volta che sia messa sull'avviso. Se qualcuno ordinerà spese per 18 milioni, se li pagherà di tasca sua. Ecco tutto!

Debbo insistere poi su questa proposta sospensiva per un'altra ragione, che mi è suggerita dalle stesse osservazioni dell'onorevole Rubini, e da quel certo scetticismo manzoniano che ha messo nella relazione. Egli dice: badate la chiusura definitiva dei conti dei due fondi di riserva porrà in luce un debito di forse due milioni, e questo debito lo dovrà pagare lo Stato. Ma soggiunge: badate però i due fondi di riserva hanno già speso e anticipato per provvista dei materiali e degli approvvigionamenti di ferri, verghe, rails, ecc. Era bene liquidare questa partita ed egli ha chiesto il conto e non glie l'hanno dato; gli hanno dato un conto così oscuro, che egli stesso non ne è persuaso. Quindi lo Stato sa subito che assume un debito di milioni per i fondi di riserva ceduti; ma non sa quanto del suo ma-

teriale consegnati. Mentre noi approviamo contratto; ciò è grave.

**Presidente.** Onorevole Rava, non rientra nella discussione.

Si limiti alla dichiarazione. Non riapra la polemica.

**Rava.** Non riapro la polemica, spiego la mia proposta, so la sorte sua, ma dopo tutto cerò, avendo fatto il mio dovere.

Insisto nella proposta anche perchè, ma grado quello che ho esposto alla Camera e che nessuno ha contraddetto, le Società, per i lavori che si faranno sulla Cassa patrimoniale avranno il sette e mezzo per cento per conto di direzione e sorveglianza. È questa una spesa che riduce di milioni le somme domandate, che non va a beneficio, onorevoli colleghi, nè delle nostre stazioni, nè dei nostri miglioramenti di linea, ma delle Società ferroviarie.

Bisognava, cedere tutti quattro i fondi, rifar in questa parte il contratto; o non cederne soli due, col pericolo grave di seguitare poi a pagare in parte le spese che vi fanno capo.

Per queste ragioni, con rammarico, ma tengo il mio emendamento, pur sapendo la sorte che gli è serbata.

**Rubini, relatore.** Non è colpa di questa legge, è delle Convenzioni.

**Presidente.** Allora metto a partito l'articolo che l'onorevole Rava ed altri propongono di sostituire all'articolo primo della Commissione.

Questa sostituzione, che non è accettata nè dal Governo nè dalla Commissione, è della seguente tenore:

« È data facoltà al Governo del Re di anticipare per il solo esercizio 1896-97 alla *Cassa ferroviaria degli aumenti patrimoniali* la somma di lire 4,500,000 in aggiunta a quella di lire 2,200,000 stabilita dalla legge 30 dicembre 1888 ».

Coloro che approvano questa modificazione all'articolo primo, sono pregati di alzarsi.

(Dopo prova e controprova, la proposta dell'onorevole Rava all'articolo primo è respinta)

Veniamo alla votazione dell'articolo 1 che rileggo:

« Art. 1. La gestione dei fondi di riserva per i danni cagionati alle strade da forza maggiore e per la rinnovazione della parte metallica dell'armamento, delle reti Mediterra-

nea, Adriatica e Sicula, verrà chiusa in corrispondenza dei proventi ad essi devoluti sino al 30 giugno 1896, e delle spese per la completa esecuzione delle opere e provviste in corso di attuazione a tale data, o necessarie per riparare danni cagionati da forza maggiore prima della data medesima.

« Le rimanenze attive o passive di detti fondi, non che il valore delle esistenze di materiali nuovi provvisti coi fondi medesimi e di materiale usato proveniente dai rinnovamenti, andranno a vantaggio od a carico della cassa per gli aumenti patrimoniali della rispettiva rete, salve le disposizioni dei due ultimi paragrafi dell'articolo 23 del contratto per l'esercizio della rete Adriatica e del penultimo paragrafo dell'articolo 13 della convenzione 20 giugno 1888, approvata con legge 20 luglio 1888, n. 5550 (serie 3ª), per le linee di proprietà della Società Italiana per le strade ferrate Meridionali. »

(È approvato).

« Art. 2. Dal 1º luglio 1896 le spese, alle quali finora hanno provveduto i fondi preletti, faranno carico alle Società esercenti, con gli stessi obblighi stabiliti dagli articoli 56 e 57 dei capitolati per l'esercizio delle reti Mediterranea ed Adriatica, 52 e 53 per la Sicula.

« All'esecuzione dei lavori e delle provviste corrispondenti a tali obblighi le Società provvederanno in conto esercizio, colle norme e modalità da esse stabilite per i lavori e per le provviste che già sono a loro carico, ferme restando per le provviste di materiali e disposizioni dell'articolo 21 dei capitolati per l'esercizio delle reti Mediterranea ed Adriatica, 17 per la Sicula.

« Fino a che il Governo non si sia valso delle facoltà di riscatto delle linee appartenenti in tutto od in parte ai terzi, andrà a carico o a vantaggio delle Società esercenti l'esperimento dei diritti, che al Governo stesso competano verso i concessionari o proprietari delle medesime, in quanto si riferisce ai lavori di cui all'articolo 56 dei capitolati per l'esercizio delle reti Mediterranea ed Adriatica.

« Le eventuali contestazioni che, in dipendenza di questa disposizione, potessero sorgere coi terzi, non dovranno mai né impedire né ritardare l'esecuzione delle opere e quali, in ogni caso e non ostante qualsiasi

opposizione, rimangono a carico delle Società esercenti. »

Non essendovi relatori iscritti e nessuno chiedendo di parlare, pongo a partito l'articolo 2.

(È approvato).

« Art. 3. In corrispettivo degli oneri assunti dalle Società a termini dell'articolo precedente, spetteranno ad esse le competenze chilometriche assegnate ai due primi fondi di riserva dai contratti approvati con legge 27 aprile 1885, n. 3048 (serie 3ª), rimanendo invece devoluti alle Casse per gli aumenti patrimoniali l'avanzo del prelevamento sul prodotto iniziale, non che i prelevamenti sugli eventuali aumenti di prodotto lordo oltre quello iniziale, attribuiti dai contratti stessi al fondo per la rinnovazione della parte metallica dell'armamento ».

(È approvato).

« Art. 4. Sono esclusi dai predetti oneri i lavori di completamento e consolidamento in conto costruzioni delle nuove linee, riconosciuti dal Governo necessari all'atto della presa in consegna delle medesime da parte delle Società.

« In caso di conflitto deciderà il Collegio arbitrale, di cui all'articolo 5.

« Per quanto concerne la linea Sondrio-Colico-Chiavenna, fino a quando, previa esecuzione dei lavori che saranno riconosciuti necessari dal Governo, non ne sia stata fatta regolare consegna agli effetti dell'articolo 87 del capitolato d'esercizio, dovrà la Società esercente erogarvi annualmente la somma di lire 350 al chilometro, assegnatale all'articolo precedente, pei lavori di cui agli articoli 56 e 57 del capitolato medesimo, provvedendo il conto costruzioni a quanto possa eventualmente occorrere in più ».

Ha facoltà di parlare l'onorevole Zavattari.

**Zavattari.** Io non sono amico del proverbio « fare e disfare è tutto lavorare. » Mi piace soltanto ripeter qui quanto è detto nella relazione che il pubblico certo non conoscerebbe se io ora non lo ricordassi. L'onorevole relatore scrive:

« Il secondo alinea si riferisce alle ferrovie della Valtellina, disgraziate ferrovie, male costruite, sopra progetti manchevoli, per non dire sbagliati, in sede impropria,

soggette a continue offese, le quali si trovano in condizioni tali, che la Società Adriatica non ha mai voluto riceverle in consegna. »

L'onorevole Sanguinetti ha avuto ragione di dire che se si potesse fare un'inchiesta sulle costruzioni ferroviarie verrebbe fuori tanto marcio da oscurare molte e molte virtù che passano tronfie e gloriose. (*Bene!*) Volevo dire soltanto questo, perchè il paese lo sapesse.

**Presidente.** Non essendovi altre osservazioni, pongo a partito l'articolo 4.

(*È approvato.*)

« Art. 5. Oltre alla sorveglianza, che dalle leggi e dai regolamenti è attribuita al Governo sulla manutenzione e sull'esercizio delle strade ferrate, una Commissione, composta di un delegato per ciascuna parte contraente, procederà, ogniqualvolta il Governo lo riterrà necessario, ad una ispezione generale o parziale delle linee, per determinare i lavori di cui agli articoli 56 e 57 dei capitoli per l'esercizio delle reti Mediterranea ed Adriatica, 52 e 53 per la Sicula, che occorrono per la buona conservazione delle strade, o per la regolarità e la sicurezza dell'esercizio. »

« Il Governo avrà il diritto di ordinare la esecuzione di quei lavori, che di volta in volta ritenesse all'uopo necessari. »

« Nel caso di disaccordo fra Società e Governo, deciderà un Collegio arbitrale, composto di due arbitri, da nominarsi uno per parte, e di un terzo, da eleggersi d'accordo dai due primi, od altrimenti dal presidente della Corte di cassazione di Roma. »

« Gli arbitri pronunzieranno come amichevoli compositori. »

**Cottafavi.** Chiedo di parlare.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Cottafavi.

**Cottafavi.** Ho domandato di parlare per proporre che l'articolo 5, venga modificato nel senso che nessuno appartenente alla Camera elettiva o all'Assemblea vitalizia possa far parte dei Collegi arbitrali (*Benissimo!* — *Approvazioni*) nei quali si trattano questioni fra lo Stato e le Società ferroviarie.

Io non intendo fare atti d'accusa nè elevare sospetti su alcuno, ma è certo che gioverà a tutti che i membri del Parlamento rimangano estranei alle questioni fra lo Stato

e le Società ferroviarie. Con questa esclusione noi eleveremo sempre più il concetto della Rappresentanza nazionale e dell'Assemblea vitalizia agli occhi della nazione. (*Bene!*)

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Radice.

**Radice.** Mi sono iscritto in questo articolo, sembrandomi questa la sede perchè l'onorevole ministro possa sciogliere la riserva da lui fatta nel suo discorso del 12 luglio: di rispondere, cioè, durante la discussione della presente legge, alle due domande che gli rivolsi per conoscere quando intendeva provvedere al raddoppiamento del binario sulla Monza-Camerlata ed all'ampliamento della stazione di Seregno.

Quanto al primo quesito, non credo che occorra di insistere molto. È una necessità riconosciuta da tutti; e come dissi nella discussione generale del bilancio dei lavori pubblici, sfonderei una porta aperta dilungandomi più oltre.

Per il secondo quesito ripeterò ancora la domanda. Quando è che Ella, onorevole ministro, provvederà all'esecuzione dei lavori per l'ampliamento della stazione di Seregno, lavori stabiliti in lire 406,273.90 come da verbale 28 luglio 1891 redatto fra i rappresentanti del Regio Ispettorato generale delle ferrovie e le Società interessate?

È una materia vecchia, diceva l'onorevole Saracco, troppo vecchia perchè non debba essere risolta: ed io ripeto queste parole nell'interesse della sicurezza pubblica, del transito, del più breve percorso, e perchè sia tolto infine l'onere allo Stato di un concorso annuo di lire 60,000 per la ferrovia complementare Usmate-Seregno, che è di necessità passiva, non potendo essere abilitata al servizio merci a piccola velocità perchè non vi si presta la stazione estrema di Seregno.

**Presidente.** L'onorevole Cottafavi insieme con gli onorevoli Santini, Valle Gregorio, ed altri deputati, ha trasmesso alla Presidenza il seguente emendamento aggiuntivo:

« Gli arbitri non possono appartenere a nessuno dei due rami del Parlamento. »

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

**Perazzi, ministro dei lavori pubblici.** Nella discussione del bilancio dei lavori pubblici l'onorevole Radice raccomandò il raddoppiamento del binario della linea tra Monza e Camerlata.

Il raddoppiamento di questo binario è contemplato nel presente disegno di legge.

L'onorevole Radice raccomandò pure il riordinamento della stazione di Seregno. Egli sa che una convenzione è in corso d'approvazione fra il Ministero, la Società delle strade ferrate del Mediterraneo e la Società concessionaria della Novara-Saronno.

Questa convenzione potrà essere approvata, e resa esecutoria, tostochè sarà approvato il presente disegno di legge; perchè in questo sono comprese lire 350,000 destinate appunto a rendere possibile la stipulazione della convenzione, già da parecchio tempo predisposta.

In quanto all'emendamento dell'onorevole Cottafavi ed altri, essendo mia antica convinzione che i membri del Parlamento non debbono ingerirsi negli affari delle pubbliche amministrazioni, specialmente quando sono retribuiti, io lo accetto ben volentieri. (*Bravo!*)

**Rubini, relatore.** La Commissione è lieta di unirsi alle dichiarazioni del ministro. (*Bravo!*)

**Presidente.** Pongo a partito l'emendamento dell'onorevole Cottafavi ed altri, del quale ho dato lettura. Chi lo approva si alzi.

(*È approvato*).

Pongo ai voti l'articolo 5 coll'aggiunta dell'onorevole Cottafavi.

(*È approvato*).

« Art. 6. Alla scadenza dei vigenti contratti di esercizio, faranno carico alle società le spese necessarie per la completa esecuzione delle opere e provviste in corso di attuazione o necessarie per riparare danni cagionati da forza maggiore prima di tale epoca ».

(*È approvato*).

« Art. 7. Coi fondi di riserva per la rinnovazione del materiale rotabile reso inservibile dall'uso, si provvederà anche ai miglioramenti del medesimo, in occasione delle sostituzioni da farsi nei nove esercizi dal 1° luglio 1896 al 30 giugno 1905.

« La rinnovazione potrà farsi prima che i rotabili abbiano raggiunta l'età limite stabilita dai capitoli, ed anzichè per numero potrà aver luogo per potenzialità, o per capacità di servizio, od anche per valore, secondo le norme da approvarsi dal Governo, purchè, tenuto conto di quanto dispone il

paragrafo che precede, non ne derivino ai fondi di riserva, od alle Casse per gli aumenti patrimoniali, oneri maggiori di quelli che ad essi incombono, e le Società non vengano sottratte agli obblighi assunti coi capitoli d'esercizio ».

A questo articolo l'onorevole Zavattari ha presentato il seguente emendamento:

« *Al comma primo aggiungere le seguenti parole:* accordando la preferenza all'industria nazionale ».

L'onorevole Zavattari ha facoltà di svolgerlo.

**Zavattari.** Nell'articolo 2 del presente disegno di legge che è già stato votato, si fa richiamo all'articolo 17 della convenzione con la Società Adriatica, e quindi si sottintende con quella disposizione che l'industria nazionale sia preferita fino al rapporto del cinque per cento.

Il mio emendamento, invece, non mette limite; e tende a far sì che, per le provviste ferroviarie, si ricorra agli stabilimenti nazionali i quali sono montati in modo da poter provvedere completamente a tutto il materiale rotabile ferroviario.

L'onorevole ministro deve provvedere soltanto acchè l'ispettorato ferroviario sorvegli bene gli stabilimenti che eseguono questi lavori, e non lasci formare i sindacati per tenere troppo alti i prezzi. Ci debbono, poi, essere i prezzi correnti, ma non i ribassi eccezionali: perchè questi ribassi eccezionali sono quelli che poi nascondono i tranelli. Credo che tanto l'onorevole ministro quanto l'onorevole relatore accetteranno il mio emendamento.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro.

**Perazzi, ministro dei lavori pubblici.** La proposta dell'onorevole Zavattari è certamente ispirata ad un sentimento molto lodevole, cioè dal sentimento di favorire l'industria nazionale. Ma io non credo che si possa derogare alle disposizioni del contratto vigente con le Società ferroviarie.

L'onorevole Zavattari è uomo molto onesto, e s'immagina che tutti gli uomini siano onesti quanto lui; ma quando v'è la coalizione fra gl'industriali italiani, coalizione diretta ad imporre all'acquirente un determinato prezzo, per uscire fuori dal cerchio della coalizione è necessario poter indire la li

citazione anche con ditte estere. Questa è la valvola di sicurezza, allo scopo di mantenere l'industria nazionale in quei giusti limiti di pretese, che è conveniente sia mantenuta.

Ora a me pare che si esagererebbe disponendo che assolutamente i contratti di provviste debbano esser fatti con ditte nazionali. Credo quindi che convenga lasciare il contratto qual'è, tanto più che non ha dato luogo a gravi lamenti. Presentemente si può dire che tutti i vagoni, ed anche una gran parte delle locomotive, sono fatte in Italia; e così pure i *rails*, salvo qualche provvista che si è dovuta fare negli anni passati con ditte estere, appunto perchè le Società italiane volevano prendere come si suol dire un po' per il collo l'Amministrazione. Allora si è ricorso all'asta pubblica e si sono avuti risultati utili anche per l'industria nazionale, perchè quando l'industria ha la sicurezza di essere pagata lautamente non progredisce.

Per questi motivi, l'onorevole Zavattari presenti, se vuole, un ordine del giorno a favore della industria nazionale nel senso che essa sia preferita ai termini dei contratti in corso.

**Presidente.** Onorevole Zavattari, dopo le dichiarazioni dell'onorevole ministro mantiene o ritira la sua proposta?

**Zavattari.** Se mi permette, scrivo un ordine del giorno, anche per consentire al desiderio dell'onorevole ministro.

**Presidente.** Faccia pure. (*Pausa*).

L'onorevole Zavattari, dunque, ritirando la sua proposta di emendamento all'articolo 7, propone il seguente ordine del giorno:

« La Camera, udite le dichiarazioni del Governo perchè sia data la preferenza all'industria nazionale per le provviste del materiale ferroviario e rotabile, ne prende atto. »

Onorevole ministro, accetta quest'ordine del giorno?

**Perazzi, ministro dei lavori pubblici.** Accetto.

**Presidente.** E la Commissione lo accetta pure?

**Rubini, relatore.** Io accetto di buon grado l'ordine del giorno dell'onorevole Zavattari: ma non vorrei che il monopolio respinto dalla porta, rientrasse dalla finestra. Che significato diamo alla parola preferenza?

Io desidererei che l'onorevole Zavattari ci

spiegasse come la sua proposta fosse accettata come una raccomandazione. Veda: anche io sono un industriale; ma mi parrebbe veramente enorme stabilire con una legge un monopolio.

**Vischi.** È un ordine del giorno, non una legge.

**Zavattari.** Mi pare di aver già date spiegazioni chiare circa l'emendamento che avevo proposto. Io ho detto: siano chiamati gli industriali nazionali, ma il Ministero dia ordini tassativi all'Ispettorato di sorvegliare se avvengono coalizioni per sindacati irragionevoli.

Io ho adoperato la parola preferenza per significare, non che si debba assolutamente ricorrere agli industriali nazionali, ma che debbano soltanto esser preferiti. Ecco il mio concetto.

**Rubini, relatore.** S'intende, dunque, accettato come raccomandazione, il suo ordine del giorno.

**Perazzi, ministro dei lavori pubblici.** Mi pare che versiamo in un equivoco.

L'onorevole Zavattari ha voluto dire che la preferenza s'intenda ai termini dei contratti vigenti colle Società.

**Voci.** Allora è inutile.

**Perazzi, ministro dei lavori pubblici.** No, che non è inutile; è un'espressione di più del desiderio che sia favorita l'industria nazionale ai termini dei vigenti contratti.

**Presidente.** Pongo a partito l'ordine del giorno dell'onorevole Zavattari, con le dichiarazioni fatte dal ministro accettate dalla Commissione.

Chi lo approva si alzi.

(*Dopo prova e controprova l'ordine del giorno dell'onorevole Zavattari è approvato*).

Pongo ai voti l'articolo 7.

Chi lo approva si alzi.

(*È approvato*).

« Art. 8. Dai fondi per la rinnovazione del materiale rotabile potranno, nei detti nove esercizi, farsi anticipazioni alle Casse patrimoniali delle reti rispettive, sino alla concorrenza complessivamente per la rete Mediterranea di . . . milioni 3.74  
 \* » Adriatica . . . » 3.80  
 \* » Sicula . . . » 1.00  
 oltre quella autorizzata dall'articolo 2 della legge 22 luglio 1894, n. 847, ed alle condiz.

ioni di cui all'ultimo paragrafo dell'articolo sedicesimo. »

L'onorevole Ferrucci ha facoltà di parlare.

**Ferrucci.** Con questo articolo 8, modificante l'articolo corrispondente del progetto ministeriale, all'anticipazione di un milione al terzo fondo di riserva della Società Sicula e ne aggiunge un'altra di lire 7,540,000 sul sedicesimo fondo di riserva delle reti Adriatica e Mediterranea.

Il relatore disse ieri che il fondo era capace di fare questa anticipazione, ed io non lo nego. Ma è evidente che, avendo già fornito 25 milioni due anni sono, e dovendone ora fornire altri otto e mezzo, si troverà, se non esaurito, certo molto indebolito. Quindi non si può prevedersi che noi avremo, al termine dei venti anni, una Cassa molto debole per provvedere al miglioramento del materiale mobile; e potrà succedere per conseguenza che lo Stato debba tornare a soccorrere quel terzo fondo di riserva con somme prese dal pubblico Tesoro. Di più un'altra considerazione mi porta a non accettare queste gravi anticipazioni.

La Giunta del bilancio nella sua relazione dice molto bene che uno degli scopi che si debbono avere nella riforma dell'esercizio delle ferrovie, è quello di adottare per molte linee di modico traffico un sistema di esercizio economico.

Il concetto dell'esercizio economico è stato già molto studiato dall'Amministrazione; ma la maggiore difficoltà è che abbiamo poco materiale mobile adatto a questo esercizio speciale. Abbiamo macchine e carri troppo pesanti; mentre per l'esercizio economico occorrono macchine e carri leggeri. Ora io dico: se si indebolisce di tanto il terzo fondo di riserva, come potremo procurarci i mezzi per la trasformazione del materiale mobile per renderlo adatto alle ferrovie di piccolo traffico e per l'acquisto di materiale speciale? Invece, se questo fondo rimane, potremo trasformare le macchine che hanno poca potenza per la loro limitata aderenza, in macchine *tender* che potranno trasportare treni leggeri, e le carrozze antiche a compartimenti si potranno trasformare in carrozze a terrazzino e a corridoio, le quali così diverranno adatte al servizio a trazione economica. Questa questione dell'esercizio economico si è imposta in tutti i paesi del mondo. In tutti i paesi di Europa ci sono

migliaia di treni al giorno, i quali si fanno con sistema economico, vale a dire con una locomotiva *tender*, con due o tre carrozze leggere, con poco personale, con poco consumo di combustibile, e quindi in condizioni molto più vantaggiose. E se noi vogliamo arrivare ad un risultato proficuo dell'esercizio delle nostre ferrovie, non credo che si possa uscire da questo concetto: di stabilire treni in condizioni speciali e molto economiche in gran parte delle nostre linee.

Ora il terzo fondo di riserva è uno strumento col quale noi potremo arrivare a questo risultato. Se noi gli togliamo le forze con le quali si potrà provvedere a questo scopo, credo che non faremo cosa utile, e per conseguenza opino che dovrebbe la Camera adottare l'articolo 8 del progetto ministeriale.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

**Rubini, relatore.** L'onorevole Ferrucci è ritornato anche oggi a parlare della questione del materiale mobile. Intanto veda, onorevole Ferrucci: la somma non è tanto ragguardevole. Si tratta di otto milioni in nove anni. Le risorse del terzo fondo di riserva sono commisurate, stando agli allegati al disegno di legge, in base ai proventi del 1894-95. Certo questi proventi sono i più bassi che abbiamo mai conosciuti nel nostro esercizio ferroviario, e c'è da attendersi che migliorino. Nel 1895-96 sono già otto milioni di più. Quindi, come non sono mancati i fondi per il passato a questo speciale servizio, anzi hanno potuto avanzare, non mancheranno nemmeno in avvenire. E non giova lasciare le somme in giacenza: giacchè sapete, onorevoli colleghi, quello che ne avviene? Che le Società pagano su di esse soltanto l'interesse dei buoni del tesoro. Ma dobbiamo noi fare colle Casse un prestito, pagando il quattro e mezzo o il cinque, invece di usufruire del denaro che è giacente nel terzo fondo, e dal quale si ricava solamente l'interesse del due e mezzo o del tre? Questo non si chiamerebbe amministrare bene il patrimonio dello Stato!

L'onorevole Ferrucci ricorda che le richieste delle Società per il novennio, circa il materiale rotabile, ammontano soltanto a trentadue milioni scarsi; e noi ne dedichiamo già quattro e mezzo. Poi c'è un terzo fondo di un milione e trentatremila lire. Ed infine abbiamo un fondo di riserva di 8,000,000 lire sulla tabella A.

Dunque creda, onorevole Ferrucci, che si potrà provvedere a questo servizio senza disagio. D'altronde si tratta di una facoltà, non di un obbligo. E questo ci rassicura che se i bisogni del terzo fondo dovessero essere superiori alle previsioni (il che non è avvenuto per il passato e non avverrà neanche in futuro) si tralascerà di fare le anticipazioni. Quindi prego la Camera di non accogliere la proposta fatta dall'onorevole Ferrucci.

**Presidente.** Dunque, non essendovi altre osservazioni, pongo a partito l'articolo 8, di cui è stata data lettura.

(È approvato).

« Art. 9. Oltre le somme annue da stanziarsi nel bilancio del Ministero del tesoro pel pagamento degli interessi e dell'ammortamento dei titoli finora emessi a carico delle Casse per gli aumenti patrimoniali e delle relative spese accessorie, sarà iscritta, in apposito capitolo del bilancio del Ministero dei lavori pubblici, in ciascuno dei nove esercizi di cui sopra, la somma di 4,500,000 lire, da versarsi e ripartirsi tra le Casse per gli aumenti patrimoniali nei modi e tempi da stabilirsi dal Governo, salvo ricupero, trascorso il novennio, quando lo consentano i mezzi propri delle Casse medesime.

« Tale versamento è vincolato alla condizione, che le Società esercenti accettino le disposizioni della presente legge in quanto rispettivamente le riguardano, e lascia impregiudicata ogni questione che fosse insorta o possa insorgere fra lo Stato e le Società esercenti in riguardo all'uso ed alle rimanenze delle somme assegnate dalla legge 27 aprile 1885 n. 3048, serie 3ª, e successivamente da altre leggi, alle Casse per lavori e provviste. »

(È approvato).

« Art. 10. La tassa stabilita dall'articolo 1º della legge 14 giugno 1874, n. 1945 (serie 2ª), sui prezzi dei trasporti a grande velocità sulle strade ferrate, è aumentata dal 13 al 14 e mezzo per cento, con effetto dal 1º luglio 1896.

« La somma corrispondente all'aumento dell'uno e mezzo per cento sarà versata e ripartita tra le Casse patrimoniali nei modi e tempi da stabilirsi dal Governo come all'articolo precedente.

Su questo articolo ha facoltà di parlare l'onorevole Buttini.

**Buttini.** Desidero di rivolgere una interrogazione all'onorevole ministro dei lavori pubblici circa la portata che si ha da dare a questo articolo che parla dell'aumento dell'uno e mezzo per cento sui prezzi di trasporti a grande velocità a titolo di nuova tassa.

Faccio questa interrogazione perchè le nostre Società ferroviarie, in fatto di arrotondamenti, ebbero sempre la tendenza a correre troppo, duplicandoli spesso con la massima facilità senza farsi troppo scrupolo dei limiti precisi della legge.

Orbene, io domando solo questo. Quando si tratterà di applicare quest'uno e mezzo per cento di nuova tassa, si farà un arrotondamento nuovo, prendendo per base il prezzo dei biglietti quale viene pagato oggidì da viaggiatori ed aggiungendovi l'uno e mezzo per cento della tariffa chilometrica; oppure si farà una liquidazione completamente nuova cominciando dal calcolare il preciso importo della tariffa chilometrica (che è per la terza classe di quattro centesimi e mezzo per chilometro) per aggiungervi poi non più il 13 ma il 14 e mezzo per cento a titolo di tassa per fare sul totale un *unico* arrotondamento?

Francamente dirò subito che credo impossibile una risposta che non sia nel senso della seconda soluzione da me indicata.

La mia interrogazione ha una base tutta pratica, e nella più rigorosa legalità e giustizia. La legge che per la prima introdusse la tassa sul movimento a grande velocità non consente il menomo dubbio al riguardo.

Ho voluto consultare, in base ai calcoli l'effetto della stessa seconda soluzione; e per venni a riconoscere che applicandosi *ex-novo* alle singole distanze la tariffazione chilometrica e la tassa del 14 e mezzo per cento in vece di quella del 13, con un unico arrotondamento, avremmo tutti biglietti di terza classe, fino a 33 chilometri, anche dopo questa legge senza aumento.

Il loro costo non potrebbe essere aumentato perchè, al giorno d'oggi, a causa degli arrotondamenti che fanno esigere alle Società a titolo di tassa molto di più dei *tredici* cento *tredicesimi* che essa versa al Tesoro sul totale dei suoi proventi a grande velocità presi in blocco, già si paga dai singoli viaggiatori d

1<sup>a</sup> classe alle Casse sociali una sopratassa in aggiunta ai 4 centesimi e mezzo a chilometro, che per la minima distanza di due soli chilometri giunge al 63 per cento e finisce ancora in oltre il 14 e mezzo per cento per le distanze da 30 a 33 chilometri.

Voglia pertanto rispondermi categoricamente l'onorevole ministro dei lavori pubblici, in base a questa legge, pei biglietti, sul prezzo dei quali già si paga effettivamente non il 13 ma il 14 e mezzo, e più ancora, mi farà di nuovo un aumento, col pretesto di un altro arrotondamento. Io non dubito di ricevere una risposta soddisfacente la quale escluda assolutamente la possibilità e la tolleranza di nuovi aggravii arbitrari ed ingiusti a danno dei viaggiatori. Sarebbe doloroso che il pubblico dovesse intanto pagare somme indebite e limitarsi poi a protestare dopo essere già stato vessato ed ingiustamente assato.

Non ci guadagnerebbero nè la giustizia, nè la moralità, nè il movimento ferroviario.

**Presidente.** Prima di procedere nella discussione dell'articolo 10 debbo avvertire la Camera che è stato presentato questo emendamento:

« Dopo il primo comma aggiungere: « da tale aumento sono esenti le uve fresche o rigiate, le frutta, le verdure ed i legumi freschi.

« Vischi, Casale, De-Riseis G., Clemente, Cremonesi, Fusco L., Fusco A., Verzillo, Lo Re F., Balenzano. »

Ha facoltà di parlare l'onorevole Sanguineti.

**Sanguineti.** È noto il dissidio che ci fu tra Ministero e Commissione sull'articolo 10. La Giunta preferiva chiedere la maggiore entrata che occorre aggravando la sopratassa dei viaggiatori di 1<sup>a</sup> e 2<sup>a</sup> classe dei treni diretti; il Ministero la volle sui trasporti a grande velocità.

Nel 1885 io feci riguardo alle tariffe parecchie osservazioni; le mie previsioni di allora si sono avverate. La Camera vorrà ora permettermi di ritornare sulla questione; è nel mio diritto come è un mio dovere.

Nel 1835 noi abbiamo preveduto questo: che per l'altezza delle tariffe, specialmente della grande velocità, sarebbe stato impossibile lo scambio di certi prodotti fra il Sud ed il

Nord d'Italia; scambio che avrebbe giovato immensamente all'industria agricola dell'Italia meridionale, specie per le frutta, gli ortaggi, gli agrumi, e via dicendo.

Questo scambio di prodotti, dicevamo, non sarebbe stato possibile per l'altezza delle tariffe. Allora, in quella discussione, si fece quel famoso articolo (il più fatale di tutta la legge) con cui si dava facoltà al Governo di ribassare le tariffe a condizione di sopportarne lui il carico.

Quello che dichiarammo nel 1885 si è avverato. L'ho provato io. Mi feci spedire dalla Sicilia una cassa d'agrumi; il prezzo arrivava, se ben ricordo, a lire 7. Le spese di trasporto per arrivare a Torino toccarono le lire 27!

Con questa legge, ministro e Commissione propongono di portare la sopratassa governativa per la grande velocità dal 13 per cento al 14 1/2.

Ma io domando se hanno indagato quale possa essere l'effetto di tale aumento su tutte le nostre merci, specialmente se agricole; se si sono resi conto della situazione delle cose, se non temano che quest'aumento non distrugga quel piccolo movimento, che ha sfidato la altezza delle tariffe.

Non vi fate illusioni. L'Italia può risorgere a potenza economica solo con l'agricoltura, se troveremo il modo di sollevarla dai pesi che l'opprimono: ma se mentre da una parte i ministri dell'agricoltura, i deputati e le associazioni agrarie, cercano di fare di tutto per migliorare le condizioni dell'agricoltura, dall'altra, un po' per una ragione un po' per l'altra, le rechiamo dei colpi mortali. Io domando a me stesso quale sia la nostra politica agraria.

Lo dirò in una parola: è la politica del castoreo!

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Ferrucci.

**Ferrucci.** Anch'io non potrei accettare quest'aumento di tassa sulla grande velocità. Si dice: È piccolo, non è che dell'uno e mezzo per cento. Ma già le nostre tariffe sono fra le più gravi che vi siano in Europa: la tassa del 13 per cento è già molto elevata; ora aggiungere anche una goccia d'acqua può far traboccare il vaso, cioè, può far diminuire il concorso dei viaggiatori e delle merci a grande velocità sulle nostre ferrovie; ed il danno che ne verrebbe non si risentirebbe sol-

tanto nella mancata percezione di una parte di questi 16,740,000 lire che si vogliono ricavare da quest'aumento, ma si ripercuoterebbe anche sul prodotto generale dell'esercizio, come sulla tassa del 13 per cento. Quindi noi, per procurare una risorsa che non è poi molto rilevante, ci mettiamo a rischio di perdere molto di più.

Inoltre anche questa modalità di dover versare le somme corrispondenti all'uno e mezzo per cento nelle Casse patrimoniali, mentre il resto della tassa si deve versare nel Tesoro; darà luogo a qualche complicazione contabile. Perciò mi dichiaro contrario a quest'articolo, e ritengo migliore, perchè più semplice e più sicuro nei suoi effetti il progetto ministeriale il quale non richiede punto questo aumento di tassa, che può riuscire di grave pregiudizio alla gestione ferroviaria.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Vischi.

**Vischi.** Gli onorevoli Sanguinetti e Ferrucci hanno già trattato tutta la questione. Io mi limito solo a dar ragione dell'emendamento che ho presentato insieme con altri colleghi.

In forza della legge del 1862 avevamo il 10 per 100; nel 1874 abbiamo portato la tariffa dal 10 al 13 per cento; e, come se questo fosse poco, la Commissione, per provvedere ai bisogni di queste Casse patrimoniali, ci propone l'aumento dal 13 al 14 e mezzo per cento.

Dice l'onorevole Sanguinetti: vi siete data ragione delle funeste conseguenze di questa proposta a danno dell'agricoltura, e specialmente per il trasporto dei prodotti agricoli nell'interno del nostro paese?

Egli ha citato il caso suo; cioè quando per una piccola cassa d'agrumi di sei lire dovette pagare, da Messina al suo paese, ben 27 lire di trasporto: ma io posso compiere la notizia, e dire che per mandare un'uguale cassa dalla Sicilia a Nuova York si paga una lira e mezzo di trasporto.

L'onorevole ministro non potrebbe altrove attingere i mezzi per provvedere agli scopi di questa legge?

Per esempio, non si potrebbe mettere una tassa di bollo di qualche soldo sui biglietti di prima e seconda classe per i viaggi di lungo percorso. Chi si dispone a fare un lungo viaggio, non discuterà su due o tre soldi di più.

Ma salviamo però l'agricoltura, che non è momenti lieti; salviamo l'agricoltura da quest'altra iattura che le si prepara.

Noi, in forza del trattato di commercio con la Germania e coll'Austria, trattato commercio che si deve al primo Gabinetto Di Rudini, abbiamo tentato di poter trasportare in Austria ed in Germania le nostre uve mangiereccie, mediante piccoli pacchi che potessero arrivare con facilità; ed intanto con questa legge si produrranno difficoltà maggiori nel trasporto, laddove questo dovrebbe agevolarsi, per il consumo interno.

Una sola obiezione mi si potrebbe fare: cioè che pel trasporto delle frutta e delle uve più che per le frutta, le Società ferroviarie hanno accordato una tariffa speciale, vale a dire si spediscono a piccola velocità accelerata.

Ma faccio considerare che questa è una concessione speciale fatta dalle Società senza vincolo e per proprio tornaconto; ma che al momento che delle Società abbiamo saputo vita e miracoli, ed abbiamo udito dall'onorevole Rava sino a qual punto esse arrivarono a litigare pel centesimo con lo Stato, per servizi d'interesse pubblico, dobbiamo temere per loro, ed assicurarci del fatto nostro. Mettiammo in questa legge che l'aumento non colpisca la frutta, le uve fresche e i legumi. In questo modo, onorevole ministro, non avremo danneggiato il concetto della legge, ma non avremo danneggiato neppure l'agricoltura che non versa, ripeto, in liete condizioni (*Bravo Bene!*)

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Giusso.

**Giusso.** Sarò brevissimo, interpretando il desiderio della Camera.

La relazione del ministro aveva fatto nascere la speranza che si sarebbe venuto a un temperamento per modificare le nostre tariffe.

Infatti leggo nella relazione:

« L'incertezza dei risultati attendibili e un gran numero di linee nuove, le quali nel primo periodo dei contratti sarebbero venute man mano ad aggiungersi a quelle esistenti dal 1° luglio 1885, ha costretto il Governo a ammettere per l'esercizio delle medesime tariffe e corrispettivi, che in pratica si sono mostrati più atti ad invogliare le Società a lasciar languire il traffico di tali linee, o a devia-

nelo, anzichè ad interessarle a cercare di svilupparlo. »

Queste parole hanno fatto credere che sarebbe finalmente per spuntare l'alba di un giorno felice per l'agricoltura, e molte Società importanti delle regioni meridionali hanno fatto voti per avere delle modificazioni nelle tariffe, specialmente tenuto conto della forma dell'Italia, per la quale le distanze da un capo all'altro sono grandissime.

Ma tutte queste speranze vengono a cessare ad un tratto, perchè il progetto è stato peggiorato, perchè se l'articolo 10 passa come è scritto, gli agricoltori italiani e tutti coloro che veramente si interessano al traffico ed al commercio delle derrate dovranno addirittura rinunciare ad ogni loro speranza, perchè con questo progetto, anzichè diminuire le tariffe, si accrescono.

Così si rende sempre più difficile il trasporto delle merci deperibili dal sud al nord dell'Italia, e si impedisce seriamente un commercio che non si è ancora ben sviluppato dall'una all'altra provincia.

Questo articolo fa segnare un passo indietro al commercio italiano, perchè, come avviene sempre in Italia, quando mancano gli introiti si aumentano le tasse; e di qui un danno enorme per gli agricoltori e per l'economia nazionale.

Qui prego il ministro affinchè trovi modo di togliere questo articolo; trovi qualunque altro mezzo ma non ci costringa a votare una nuova tassa sul commercio nazionale.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Serena.

**Serena.** Anch'io sarò brevissimo. Entrato questa mane nell'Aula col proposito di dare un voto favorevole a questa legge, mi sono fermato davanti all'articolo 10. Tutti quelli che sono da un quarto di secolo in questa Camera, hanno sulla coscienza qualche centinaio di chilometri di ferrovie. Abbiamo speso troppi quattrini, ed ora ci accorgiamo che queste ferrovie non producono tutto quello che immaginavamo dovessero produrre.

È inutile insorgere contro la soppressione di uno o due treni in ciascuna delle tante strade ferrate aperte al pubblico esercizio; se non si ribasseranno le tariffe dei trasporti, noi dovremo, se non oggi, domani assistere ad un doloroso spettacolo, perchè vedremo

svellere quelle rotaie che ci costarono tante fatiche e tanto danaro.

Ora con l'articolo 10 di questo disegno di legge noi veniamo ad elevare la tassa sulla grande velocità elevando le tariffe dei trasporti. Non voglio indagare perchè la Commissione non ha creduto seguire in questa parte il disegno ministeriale anzi comprendo la gravità delle ragioni che l'hanno indotta ad adottare un sistema diverso, ma non credo che ci allontaneremmo troppo dal sistema preferito dalla Commissione, quando adottassimo la proposta che sembrava più razionale alla Commissione stessa, e non quella che le sembrava meno, anzi punto simpatica.

Se la onorevole Commissione, in seguito agli studi che ha fatti, avesse detto: noi ci siamo convinti che un aggravio sui viaggiatori, per così dire, di lusso non ci avrebbe dato la somma che ci occorre, l'avrei capito; ma la Commissione dice soltanto, che accettò l'aumento della tassa sul movimento a grande velocità perchè l'amministrazione era impensierita da un certo abbandono che essa crede di notare del treno diretto e teme che possa venire accentuato da una ulteriore differenziazione di tariffa.

Ora su questo dubbio soltanto sollevato dall'Amministrazione voi volete abbandonare una proposta più ragionevole di quella che dite antipatica e che viene a colpire i trasporti?

Nè si dica che la nuova tassa è ben piccola cosa, perchè, o signori, i miei colleghi che vi hanno proposto l'emendamento testè letto dal nostro Presidente vi hanno pur parlato dei trasporti delle uve. Ora noi del Mezzogiorno, che produciamo delle uve e che le vendiamo per nulla, per 3 o 4 lire al quintale, vi domandiamo se aumentando i trasporti, potremo più continuare a coltivare la vite?

Quindi prego la Commissione di voler ritornare alla sua prima proposta, abbandonando la seconda e prego l'onorevole ministro di volerla accogliere, perchè con un aumento sui trasporti dei viaggiatori di 1<sup>a</sup> e 2<sup>a</sup> classe si potrà avere quel tanto che vi occorre per provvedere alla manutenzione delle linee in esercizio senza aggravar la mano sulla povera agricoltura, la quale ha bisogno d'incoraggiamenti, di agevolazioni e di aiuti di ogni sorta.

**Presidente.** Per quanto sia spiacevole interrompere la discussione di quest'articolo, sono obbligato a togliere la seduta, perchè la seduta pomeridiana comincia al tocco...

*Voci.* Finiamo la discussione di quest'articolo.

**Presidente.** ...e gli stenografi hanno bisogno di un'ora di riposo.

**Perazzi, ministro dei lavori pubblici.** Chiedo di parlare.

**Presidente.** Parli.

**Perazzi, ministro dei lavori pubblici.** Prima di tutto dirò all'onorevole Buttini che le questioni da lui sollevate saranno dal Ministero dei lavori pubblici studiate d'accordo col ministro del tesoro. Perciò, a fine di poter fare questi studi prima che l'aumento della tassa abbia la sua applicazione, io propongo che invece di dire: « con effetto dal 1° luglio 1896 » si dica: « con effetto del 1° agosto 1896. »

Io metterò allo studio le gravi questioni proposte dall'onorevole Buttini.

Quanto all'onorevole Vischi ed altri, poichè la Commissione generale del bilancio aderisce a questa proposta, io l'accetto molto volentieri, credendo di rendere un servizio all'agricoltura italiana.

All'onorevole Giusso non ho che una sola preghiera da rivolgere. Egli sostiene una tesi, che fa molta impressione su di me, e l'ha sempre fatta.

Convengo con lui che le tariffe ferroviarie italiane sono troppo alte, specialmente quelle delle merci.

Ora qui noi non colpiamo le merci a piccola velocità. Quindi la questione posta dall'onorevole Giusso, non rimane gravemente pregiudicata dall'aumento della tassa contemplata dall'articolo 10 sul quale stiamo discutendo, poichè con esso si colpisce soltanto il movimento a grande velocità.

Alcuni hanno detto: colpite piuttosto i treni diretti. Io mi sono provato presso le Società per indurle ad accettare l'aggiunta di un altro decimo alle tasse sui treni diretti, rinunciando al diritto, che esse hanno, di essere risarcite del danno; ma non ho potuto ottenere dalle Società (e lo dichiaro qui lealmente) che rinunciassero a quel loro diritto. E così si è venuti al proposto aumento della tassa erariale sulla grande velocità, perchè sotto questa forma le Società rinunziarono ad esercitare il loro diritto di rivalsa del danno.

Conchiudendo, prego il mio amico Serena di non insistere nella sua proposta, e prego la Camera di approvare l'articolo 10 con l'emendamento proposto dall'onorevole Vischi.

**Presidente.** Debbo avvertire che l'emendamento, del quale ho dato lettura, è alquanto modificato.

I firmatari hanno cancellata la parola « pigiate » che seguiva le parole « uve fresche. »

Rileggo dunque l'emendamento, così modificato:

« Da tale aumento sono esenti le uve fresche, le frutta, la verdura ed i legumi freschi. »

**Casana.** Domando di parlare.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare.

**Casana.** Pregherei di aggiungere anche gli agrumi ed i prodotti di giardinaggio, perchè anche questa del giardinaggio è una industria la quale sotto modesta forma ha un'importanza tale da doversi tenere in considerazione, e credo quindi che i proponenti dovrebbero accettare questo concetto.

**Presidente.** Onorevole Casana, io non posso mettere a partito questo suo emendamento perchè non sottoscritto da dieci deputati.

**Triepi Francesco.** Domando di parlare.

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Triepi.

**Triepi Francesco.** Dopo le parole dette dall'onorevole Casana sorge un dubbio che sarà chiarito sufficientemente, senza aggiungere altre parole all'emendamento, con una dichiarazione dell'onorevole ministro o del relatore. Sono o non sono compresi in questo emendamento gli agrumi ed i prodotti di giardinaggio? (*Segni di affermazione dal banco dei ministri e da quello della Commissione*). Perchè qui si fanno le leggi ma poi dalle Società si interpretano a modo loro!

**Perazzi, ministro dei lavori pubblici.** Sono compresi.

**Rubini.** Ma sì, sono compresi gli agrumi.

**Triepi Francesco.** Prendo atto delle dichiarazioni del ministro e del relatore.

**Vischi.** Proponente di questo emendamento debbo dire all'onorevole Triepi ed all'onorevole Casana che ho inteso precisamente di proporre quel che essi desideravano.

**Presidente.** La Commissione è d'accordo che invece del « 1° luglio 1896 » si debba dire « 1° agosto 1896. »

**Rubini.** È d'accordo.

**Presidente.** Metto a partito l'emendamento agli onorevoli Vischi, De Riseis ed altri, di cui ho già dato lettura.

(È approvato).

Metto ora a partito l'articolo 10, avvertendo che invece di dire: « dal 1° luglio 1896 » si dirà: « dal 1° agosto 1896. »

(È approvato).

Il seguito di questa discussione è rimanente alla prossima seduta antimeridiana.  
La seduta termina alle 12.5.

---

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

---

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

