

CLX.

1ª TORNATA DI MARTEDÌ 25 GIUGNO 1901

PRESIDENZA DEL VICE-PRESIDENTE DE RISEIS

INDICE.

Disegno di legge (<i>Seguito della discussione</i>) Pag.	5731
Bilancio dei lavori pubblici:	
RAGGIO	5731
RAVA	5735
TEDESCO	5742
Osservazioni e proposte:	
Lavori parlamentari:	
FILI-ASTOLFONE	5750-51
LICATA	5750
PRESIDENTE	5751
Relazione (<i>Presentazione</i>):	
Ferrovia Bologna-S. Felice (GALLINI)	5731
Cassa Nazionale di previdenza per gli operai (CARCANO)	5750

La seduta incomincia alle ore 10.

Stelluti-Scala, segretario, legge il processo verbale della prima tornata di ieri che è approvato.

Presentazione di una relazione.

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

Gallini. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge per estensione del servizio economico attuato sulla ferrovia Bologna S. Felice al tronco S. Felice sul Panaro-Poggio Rusco.

Presidente. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

Seguito della discussione del bilancio dei lavori pubblici.

Presidente. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1901-902.

Rinnovo la preghiera agli onorevoli colleghi di volere essere concisi nelle loro argomentazioni, tenuto conto dell'ora e del tempo.

L'onorevole Raggio ha facoltà di parlare.

Raggio. L'onorevole ministro dei lavori pubblici in una seduta del mese scorso, rispondendo all'onorevole Lucchini ed altri firmatari della sua mozione ha trattato l'argomento delle ferrovie con molta chiarezza e vera competenza riscuotendo la generale approvazione della Camera, e in questa circostanza ha svolto il suo programma che si riassume nel voler provvedere a suo tempo alle costruzioni ferroviarie occorrenti preoccupandosi non tanto della spesa quanto della loro utilità e produttività, e della economia che mediante la scelta degli andamenti e dei tracciati e del sistema di esercizio, si può conseguire nella costruzione e nell'esercizio.

Queste sue franche ed ardite dichiarazioni incontrarono il favore del Paese e meritatamente, perchè si informano al concetto di evitare per quanto è possibile spese inutili nella costruzione delle linee meno remunerative, di costruire quelle che sono indispensabili per soddisfare le esigenze del traffico onde dare incremento alla attività economica della Nazione, e che presentano probabilità di compensare, anche in parte, col loro prodotto il capitale impiegato; tenendo anche il debito conto del vantaggio che arrecano all'Erario, e alle popolazioni direttamente ed indirettamente.

Nè io dissento da questo suo divisamento, e se profittando della discussione generale del bilancio, torno sopra un tema che poteva sembrare abbastanza sviluppato nella seduta del 9 maggio scorso lo faccio appunto per dimostrare l'opportunità di applicare il programma del ministro alla soluzione del problema ferroviario che incombe alle sorti del porto di Genova, che è quanto dire del centro maggiore della vita commerciale del Regno.

Sono lieto di aver potuto constatare e di poter riconoscere che l'onorevole ministro ha studiato profondamente le condizioni del Porto di Genova e dei relativi accessi ferroviari, ed ho piena fiducia nella promessa solenne che Egli ha fatto per sè e per il Ministero al quale appartiene, di non permettere mai per quanto è possibile, che il commercio fra il Porto di Genova e i principali punti industriali e commerciali dell'Alta Italia e Transalpini si arresti per deficienza di strade ferrate, e di provvedere che l'enorme massa di merci che proviene dal mare possa essere sempre spedita in tutte le direzioni.

Non posso però a meno di rilevare che in diversi è invalso se non l'assoluto convincimento, la speranza, almeno, che colla costruzione della Genova-Rivarolo, col relativo passo al Compasso, e coll'applicazione del blocco a metà della grande Galleria di Mignanego abbia ad aumentare la potenzialità della Rete quanto basta per soddisfare alle esigenze del traffico anche quando si potrà caricare nel Porto di Genova una media giornaliera di 2000 vagoni.

E per ciò appunto, pur prevedendo in un avvenire molto prossimo un movimento così rilevante, si potrebbe credere che non fosse ancora arrivato il momento di decidersi a fare una spesa certamente importante per un nuovo valico Apenninico.

Sta in fatto però che finora si sono incontrate non poche difficoltà a far transitare in ascesa sul doppio valico dei Giovi una quantità di vagoni assai più limitata, nonostante che non sia mancato qualunque sforzo da parte della Società esercente per spingere il più possibile la potenzialità delle Gallerie, e possiamo per questo anzi essere certi che non arriveremo mai a raggiungere la quantità di 2000 vagoni al giorno, e ci troveremo tante altre volte con degli *stock* di merci di diverse centinaia di migliaia di tonnellate gravate di enormi spese di deposito sulle

calate di Genova per insufficienza di mezzi di trasporto.

Il nuovo treno Genova-Rivarolo riuscirà a sfollare la stazione di San Pier d'Arena dal movimento eccessivo che la rende assolutamente inferiore al bisogno e anche pericolosa, nonchè cagione di continui ritardi nello istradamento dei treni carichi, e per la provvista dei carri misti a servizio del porto, ma la limitazione della potenzialità è data più specialmente dalle due grandi Gallerie dei Giovi, nelle quali non si può far passare un numero sufficiente di treni, e conseguentemente per questo non si potrà variare di molto lo stato attuale del servizio per riguardo al passaggio dei treni stessi.

So anche che si sono fatti e si stanno ultimando studi ed esperimenti al fine di stabilire una stazione di blocco a metà circa della grande Galleria di Mignanego onde potervi avviare i treni uno dopo l'altro a più breve distanza e senza pericolo, ma se le mie informazioni sono esatte, sembra che i risultati non siano del tutto soddisfacentissimi, perchè nonostante la ventilazione col sistema Saccardo non si è ancora potuto acquistare la certezza che si possano vedere nettamente i segnali in qualunque tempo ed anche nei contrasti di vento dalle due imboccature, e non si è ancora ben sicuri, quel che più importa, se il personale da adibirsi alla relativa stazione di blocco possa vivere in quell'ambiente senza pregiudizio della sua salute.

Ma quand'anche si riuscisse nell'intento e che funzionasse senza inconvenienti la stazione di blocco, non si potrebbe dimenticare che la funzione di questo importante congegno è quella di fermare qualunque treno fino a che quello che lo precede non abbia raggiunto la stazione successiva, e si dovrebbe perciò riflettere che questo sistema non potrà mai essere applicato ai treni viaggiatori per non esporli alla fermata in galleria, fermata che preoccuperebbe non poco anche il personale viaggiante dei treni merci.

Ne deriva che per i convogli viaggiatori si continuerebbe per forza a seguire il metodo di non avviarli nella grande galleria fino a quando il binario sia perfettamente libero fra Mignanego e Ronco, e per tale modo si avrebbe ben poco vantaggio dalla stazione di blocco.

Del resto anche in tesi generale la pre-

senza simultanea di treni merci e di treni viaggiatori sullo stesso binario, toglie all'istituzione del blocco gran parte delle sue utilità, perchè quelli debbono necessariamente dare il passaggio a questi che hanno maggior velocità, e ne consegue perciò una non indifferente perdita di tempo a scapito del desiderato aumento di traffico.

Queste considerazioni certo non isfuggirono all'oculata attenzione del ministro, il quale nel dubbio di poter fare troppo assegnamento sull'efficacia della Genova-Rivarolo, e dell'impianto del blocco, ha lasciato comprendere che sarebbe forse anche il caso di studiare l'altro ripiego che importa la riforma della ferrovia del Turchino, e la costruzione del tronco Ovada-Alessandria per metterla in comunicazione colla rete che serve il Gottardo e che tra qualche anno dovrà servire il Sempione.

La possibilità di utilizzare pel grande traffico questa linea che dalle persone più competenti in materia ferroviaria è stata finora giudicata inadatta allo scopo, e perfino dichiarata inservibile dall'onorevole ministro Branca, è stata intravista dai miei ottimi colleghi Frascara e Medici; e quest'ultimo ne ha fatto oggetto di un suo recente e pregevole opuscolo, concludendo in esso che con la spesa di 13 milioni circa si può sdoppiare la linea dal bivio Polcevera al Turchino in guisa da poter adottare la doppia trazione e farvi transitare convogli di venti vagoni, innestare la linea col futuro parco al Compasso e costrurre la nuova diramazione da Ovada ed Alessandria, così far transitare 400 vagoni da Genova per ogni giorno sopra questa nuova strada con destinazioni di Alessandria ed oltre a servizio dei valichi Alpini.

Non vi è chi non veda che muove in modo speciale i miei amici il desiderio, del resto ben naturale, di ottenere la costruzione del tronco Ovada-Alessandria, ed io certo non vorrei contraddirli e negar loro per questo il mio voto se si limitassero ad invocarla nell'interesse di quelle laboriose popolazioni alle quali serbo gratitudine per l'appoggio di cui mi furono larghe in altri tempi, ma non posso seguire i promotori di questa linea in quanto vorrebbero sostenere che la ferrovia del Turchino possa rendere servizi importanti come linea di grande traffico, tanto più quando si spingono ad asserire che con

essa opportunamente riformata si avrebbe per molto tempo la soluzione del problema ferroviario, e si potrebbe così evitare la costruzione di un nuovo valico.

Io non posso consentire in quest'opinione, e sento il dovere di dimostrare, per quanto mi è possibile, che, seguendola, si corre dietro ad una vera illusione che avrebbe per conseguenza di ritardare con grave danno del commercio e delle industrie nazionali la costruzione di un nuovo valico dell'Appennino riconosciuto oramai indispensabile da tutti gli enti morali di Genova e Milano non solo, ma anche da tutte le altre città più importanti dell'Italia superiore.

La ferrovia Genova-Asti è stata costruita ad un solo binario coi criteri tecnici di una strada di interesse locale, e per quanto si faccia, non si riuscirà mai a mutarne la destinazione.

La piccola sezione delle gallerie, il loro andamento curvilineo, e l'ubicazione depressa delle due estremità, impediscono la ventilazione, favoriscono troppo lo slittamento sulle rotaie e rendono l'attrito difficile sopra le stesse anche per i treni rimorchiati da una sola macchina, e con due macchine l'inconveniente si aggrava tanto da impedire assolutamente la doppia trazione.

Bisognerebbe dunque ricorrere all'area artificiale di tutte le numerose gallerie, e l'intento sarebbe facile a conseguirsi se bastasse l'apertura di qualche cunicolo o di qualche finestra, ma l'esperienza ha dimostrato che non bastano allo scopo nemmeno i grandi pozzi e le grandi finestre come si è constatato nelle gallerie di Busalla e di Ronco.

Soltanto del bivio Polcevera al Turchino vi sono ben 17 gallerie tutte nelle sopradette condizioni misuranti in complesso sette chilometri, per cui se si dovesse ricorrere ai ventilatori Saccardo, l'impianto e l'esercizio costerebbero una spesa troppo sproporzionata anche ai migliori risultati che si potessero ottenere, e quindi non è neppure il caso di fermarvi sopra la nostra attenzione.

Ma questo non è il solo ostacolo alla doppia trazione, perchè sempre trattandosi di gallerie a sezione ridotta, e separata fra di loro da troppo brevi tratti allo scoperto, non si possono in alcun modo fare lunghi treni, per l'ovvio motivo che la macchina spingente non avvertirebbe gli avvisi della macchina

rimorchiante, massime quando quella si trovasse ancora in galleria e questa fosse già arrivata allo scoperto e peggio ancora se già entrata nella galleria successiva, di guisa che il macchinista di coda potrebbe continuare a spingere anche quando il macchinista di testa abbia avvertito una ragione di fermarsi o di rallentare.

E finalmente non si possono avviare sulle linee treni più lunghi di dieci vagoni, anche per il motivo che in dati punti vi sono tra una curva e l'altra rettifici troppo brevi, perchè il treno possa trovare senza troppo grande sforzo, l'opportuno accomodamento sul binario nelle frequenti variazioni di direzione.

L'unico rimedio sarebbe quello di portare la sezione di tutte le gallerie alle dimensioni del doppio binario, ma a nessuno possono sfuggire le gravi difficoltà dell'opera, e la necessità di sospendere per qualche anno l'esercizio di questa linea per eseguirne la riforma.

Si tratta dunque di dover rifare la ferrovia da Rivarolo al Turchino senza poterne ridurre la pendenza del 16 per mille, e senza poter abbassare il punto culminante di metri 354, condizioni queste che concorrono largamente a limitarne la potenzialità e ad aumentare le spese di trazione.

Se queste mie considerazioni, appoggiate a giudizi di ingegneri competentissimi, cioè che sia se non impossibile almeno molto difficile la doppia trazione, e che non si possano fare treni più lunghi di quelli che si fanno attualmente, si deve dedurre che la potenzialità della linea non si aumenterebbe che di ben poco, per cui la riforma di questa linea anche sdoppiata non potrebbe dare un sussidio apprezzabile al porto di Genova, e alle due linee obezate dei Giovi, e perciò nemmeno un alimento discreto al progettato tronco Ovada-Alessandria.

Mancherebbe così qualsiasi ragione di convenienza ad affrontare la spesa, quando anche potessero bastare i 14 milioni preventivati nell'opuscolo dell'amico onorevole Medici.

Ma chi considera soltanto il numero dei chilometri che esistono per giungere al Turchino; chi pensa che la linea esistente fu appaltata in ragione di 900,000 lire al chilometro; chi riflette che lo sdoppiamento per le speciali condizioni del terreno costerebbe indubbiamente di più di quello che

costò l'originaria costruzione, si persuade facilmente che la cifra esposta di 14 milioni è molto, ma molto lontana dal vero.

Non voglio in questo momento stancare la Camera con un'esposizione particolareggiata delle opere da compiersi e delle somme occorrenti.

Mi basti per ora accennare che conseguenza inevitabile dello sdoppiamento non sarebbe soltanto l'allacciamento col parco del Compasso, ma anche quello colla stazione di San Pier d'Arena, onde liberare la linea del Turchino dai vincoli della succursale dei Giovi. Vi sarebbero poi da riformare convenientemente tutte le stazioni, e principalmente quella di Campo Ligure al culmine del valico, quella di Ovada che segnerebbe il bivio col tronco di Acqui, e finalmente non si potrebbe a meno di fare un gran parco di smistamento in Alessandria, come non si potrebbe fare a meno di collocare anche il secondo binario fra Rottiglione ed Ovada per rendere la linea completa, cioè costruire altri 14 chilometri, che non costerebbero meno di 10 milioni.

E pertanto ove si tenga il dovuto conto di tutte queste opere che pur sarebbero necessarie si scorge che il preventivo dell'onorevole Medici è del tutto insufficiente ed io credo di esagerare se affermo che la spesa di quest'opera completa può escendere a più di 40 milioni.

D'altronde all'onorevole ministro non mancano mezzi per accertarsene. Egli ha una schiera di valenti ingegneri alla sua dipendenza che potranno completamente raggiungerlo in ogni particolare.

Vede l'onorevole ministro che se queste mie osservazioni fossero fondate, come io credo lo siano, la riforma radicale della Genova-Ovada come espediente per evitare un nuovo valico Appenninico non potrebbe avere altri risultati se non quello di creare una grande delusione a prezzo di un'ingente spesa.

E quest'opera perciò non potrà mai essere collocata tra quelle ferrovie d'interesse generale e di produttività alle quali, secondo il suo lodevole programma, si può dare la preferenza.

Pertanto, se è necessario ed utile anche per la finanza dello Stato e per l'economia nazionale di provvedere al traffico aumentato e che aumenterà, non vi è altro mezzo che l'apertura di un nuovo valico Appenninico,

indipendente dagli attuali, e con questo avremo non soltanto il vantaggio di risolvere il problema per mezzo secolo, almeno, ma avremo anche *ovviato* all'inconveniente gravissimo e pericoloso di avere una sola linea fra Ronco e Novi.

Tale inconveniente minacciò il commercio e le comunicazioni fra il mare e l'interno quest'anno istesso quando cominciò a franare il monte a Sud di Serravalle, se il mal tempo avesse continuato ancora per un giorno tutta la montagna al cui piede scorre la strada provinciale e la ferrovia poteva franarsi ed impedire per qualche mese il grande passaggio interprovinciale ed internazionale.

A voi, onorevoli colleghi, considerare le fatali conseguenze.

A questo scopo ed in questo intendimento sono già stati preparati e presentati al Ministero due progetti definitivi: quello della Genova-Piacenza, quello della Genova-Gavi-Novì.

Vi è un terzo progetto di massima per una direttissima Genova-Ronco-Tortona.

Ragioni di delicatezza non mi consigliano di esprimere in questa sede il mio pensiero sul progetto da preferirsi, e quindi mi limito ad osservare che qualunque possa essere il tracciato giudicato più conveniente, è oramai assodato che ad eseguirlo non ci vorranno meno di cinque o sei anni, e che sarebbe perciò un grave errore quello di non trovarsi pronti per qualunque eventualità. Qui per ora non si tratta di spendere, ma di prepararsi a spendere se occorrerà.

In questo senso faccio le più vive istanze all'onorevole ministro perchè voglia nominare una Commissione autorevolissima coll'incarico di scegliere la soluzione migliore tanto in linea tecnica quanto in linea finanziaria ed economica, avuto riguardo alle esigenze del commercio come pure a quelle della difesa militare.

Spero che l'onorevole ministro vorrà benevolmente accogliere questa mia raccomandazione, e mi auguro che egli, sentito il parere dell'accennata Commissione, possa essere ancora a quel posto, quando, se le mie previsioni non fallano, sarà indotto dall'aumento del traffico nel porto di Genova, segno evidente di prosperità nazionale, a presentare alla Camera una proposta per la traduzione in atto di quel progetto che la Commissione troverà preferibile.

Non correremo così il rischio di vederⁱ arrestati nell'espansione commerciale ed industriale del Paese a solo vantaggio della vicina Marsiglia, per il cui traffico Governo e Parlamento vanno a gara per moltiplicarvi le linee di accesso.

E l'onorevole Giusso, avrà allora per questo l'alta soddisfazione di essersi reso benemerito dell'economia nazionale. (*Approvazioni* — *Congratulazioni*).

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Rava.

Rava. Onorevoli colleghi, le molte cose ed i molti problemi richiamati, o messi in luce, nella relazione della Giunta generale del bilancio per opera dell'egregio suo relatore ed i quadri statistici, così densi di contenuto e così suggestivi, che con opportuno pensiero egli ha allegato alla relazione, tenterebbero a fare un esame generale di questo bilancio, per vedere se gli 80 milioni di spesa che esso oggi rappresenta stiano, e come stiano, in relazione all'economia nazionale, come si leghino col passato, come provvedano allo avvenire.

Ma nella mente del presidente e nel viso dei colleghi io leggo il classico *ruii hora*, che preme in questo momento...

Voci. No! no!

Rava. E quindi cercherò di essere brevissimo e di accennare soltanto ad alcuni punti importanti: acque, strade, lavori di bonifica, ecc., tanto più che verrà il tempo — per alcune grandi questioni (come la ferroviaria), che si connettono coi lavori pubblici — di fare ampia discussione.

E comincerò dal considerare che se il nostro bilancio dei lavori pubblici oggi porta 80 soli milioni di spesa, il relatore opportunamente ci ricorda che 5 miliardi furono spesi dal 1872 al 1900, quindi una media di circa 130 milioni all'anno, e che sono state ordinate opere straordinarie per 947 milioni, delle quali per 432 sono eseguite, mentre restano da farsene ancora per 525 milioni, compresi i 250 della legge sulle bonifiche. Poi vi sono da costruire le ultime ferrovie della Rete complementare, delle quali hanno tanto bene parlato il mio amico Lucchini in ordine alla sua mozione del 17 maggio, e ieri, con un felice esordio, l'onorevole De Seta. E vi sono ancora altre opere ordinate, che non hanno avuto nè previsioni, nè stanziamenti di spesa, come ha messo in luce l'onorevole Vollaro-

De Lieto, fatto che può parere strano, ma che ben si comprende, perchè si tratta di opere stradali da eseguire in una lunga serie di anni e non avevano bisogno di anticipati preventivi. Abbiamo dunque anche per l'avvenire un campo in parte già determinato dalle leggi, e resta una buona serie di lavori che si continuano oggi anche dopo le riduzioni degli stanziamenti.

Però debbo ricordare all'onorevole relatore e ai colleghi che non è compresa negli 80 milioni tutta la spesa per i lavori pubblici: chiariamolo per intenderci bene. Negli 80 milioni attuali sono comprese anche le spese di costruzioni ferroviarie, (18 milioni; cioè 4 per Sempione, 5 per le Casse patrimoniali, 5 per le concessioni alla Mediterranea, ecc.), ma la maggior parte delle spese ferroviarie oramai si trova inscritta, giova ricordarlo, nel bilancio del tesoro e figura fra i debiti variabili!

Ora questo è elemento che rende incerto l'esame del nostro bilancio e infirma la cifra di 80 milioni, che figurano come spesa generale per i lavori pubblici, perchè essa non corrisponde all'esattezza del vero.

Infatti noi troviamo nel bilancio del tesoro la spesa per le sovvenzioni annue chilometriche, per la legge del 1879, in lire 25,000! troviamo nel bilancio stesso una spesa di 15 milioni per garanzie a Società concessionarie, spesa in cui sono conglobate, credo, le sovvenzioni che si danno alle Reti sarde. E nel bilancio del tesoro devono iscriversi lire 500,000 per le sovvenzioni di costruzioni private, (lire 5000 al kilometro fino a 70 anni), secondo la ultima legge del 1899.

Ora io credo che bisogna ormai regolare la spesa per le linee di nuova costruzione, secondo la legge Prinetti del 1899, e che bisogna chiarire questo punto grave della finanza, e in genere della spesa, anche per evitare ai deputati che vogliono rendersene piena ragione una lunga serie di indagini sui bilanci passati, che qualche volta possono indurre in errori.

Infatti chi legge il bilancio del tesoro trova, dissi, una spesa di 25 mila lire di sovvenzioni; spesa ben meschina; e poi trova un'altra spesa di 15 milioni. E nel bilancio dei lavori pubblici trova un concorso dello Stato alle ferrovie di 4ª categoria concesse ai privati per lire 1,665,000. Ora sono costruzioni quei 5 milioni della Mediterranea come le altre già passate al tesoro: sono sovvenzioni

queste lire 1,665.000, come i 15 milioni del tesoro. Bisogna coordinare tutto ciò: e far i conti omogenei, per materie omogenee.

Dunque agli 80 milioni qualche cosa va aggiunto che è sul bilancio del tesoro come *debito variabile*; e qualche cosa va levato, dal bilancio del tesoro, per quanto ha tratto alle vere costruzioni ferroviarie.

Dopo ciò, che dico pel vero e non per sola questione di forma, lodo il relatore per gli allegati che ci ha dati e che sono un buon elemento di studi, e passo a dire qualche cosa sulle acque.

Abbiamo in Italia questa nuova ricchezza, di cui hanno parlato nei giorni scorsi alcuni nostri colleghi; e deve essere utilizzata con equi criteri. La materia delle acque era nella legge del 1865 e fu ordinata nelle sue utilizzazioni con legge del 1834, ma aspetta ora un ordinamento nuovo, specie dopo le grandi novità della elettrotecnica che la converte in ricchezze.

La legge del 1884, che fu proposta dal compianto Baccarini, era buona e precoce, ed aveva un principio fondamentale nuovo e più moderno assai di quello che i tempi non facessero consentire, essa, cioè, tagliava netto, e si staccava dal vecchio concetto della legge del 1865 e credo del Codice civile, della vendita delle acque, e poneva il principio assoluto della concessione, tenendo integro così il diritto dello Stato, e ammettendo la possibilità della revoca della concessione stessa le quante volte un'esigenza superiore dello Stato, una necessità o utilità pubblica, fosse venuta innanzi e avesse reso opportuno di riprendere la concessione data. È tutto il movimento attuale del diritto pubblico tedesco e si collega col problema della così detta *municipalizzazione dei servizi pubblici*. Da due anni fa fu proposto un disegno di legge, studiato in seguito e in base ai lavori di una Commissione pubblicati in un grosso volume che uscì lo scorso anno, dotto lavoro del commendatore Solinas, e che al solito manca qui alla nostra biblioteca. (Io ho presentato un disegno di legge per regolare tutta questa materia delle biblioteche). (*Interruzione*).

È deplorabile che Commissioni così autorevoli, che fanno lavori così utili agli studi nostri, e gli uffici relativi non mandino una copia dei loro lavori alla nostra biblioteca. Figuratevi, non ci sono gli atti della Commissione che studia la riforma del Codice di

commercio, nè quelli pel Codice di procedura penale! Ho presentato quindi una proposta di legge apposita, perchè oramai così accade dovunque e la coltura ne ha danno: in Provincia non si hanno libri stampati sul luogo; alla *Vittorio Emanuele* a Roma non vi sono i libri che dovrebbe cedere il Ministero di grazia e giustizia. Alla *Centrale* di Firenze le cose non bene sempre, bisogna provvedere con una legge che ora manca del tutto. E chiudo la parentesi.

Dunque quella Commissione fece notevoli studi, esaminò la legislazione estera, discusse questi principî nuovi che si vanno formando dovunque quasi per monopolizzare la utilizzazione delle acque, facendo concessioni a tariffa e a tempo, come è stato tentato, mi pare, e studiato in un cantone della Svizzera. E il disegno presentato al Senato (Lacava, Carcano, Fortis) nel marzo 1899, ubbidiva a questa tendenza, riconfermava il concetto della concessione e lo regolava. E teneva conto delle esigenze dello Stato prima di fare la concessione, cosicchè, ad esempio, si cedeva l'acqua alle Società ferroviarie per la trazione elettrica, ma nell'interesse dello Stato; e poi si pensava a concessioni per le industrie. Insomma si voleva regolata bene anche questa materia che costituisce un problema nuovo e molto dibattuto, come gli onorevoli colleghi sanno, e sul quale spero che l'onorevole ministro, così diligente e così preciso negli studi, e così gentile nelle sue comunicazioni alla Camera, ci vorrà poi informare.

Non si dice ormai che qualche concessione d'acqua sia stata fatta per le necessità delle ferrovie e dalle Società sia stata venduta a privati? Ora, accettata l'idea delle concessioni ai privati della forza d'acqua non necessaria allo Stato per le ferrovie, quest'acqua non verrà ceduta, venduta, dai concessionari, il che è veramente andare al di là del concetto moderno delle concessioni regolate, e subordinate alle utilità dell'erario. E l'industria libera viene danneggiata!

Auguro pertanto che l'onorevole ministro voglia riprendere lo studio di quel disegno di legge che ha tante parti buone, e una bella dotta relazione di un antico nostro collega, l'onorevole Adamoli, che studiò con amore questo problema di moderna e grande importanza. L'onorevole ministro vorrà farlo, specialmente ora che abbiamo sentito, nei passati giorni di discussione politica, come da

tutti si consideri una vera ricchezza economica quella che si trova nelle acque d'Italia. E sono lieto di ricordare qui la carta idrografica d'Italia che da anni vien pubblicata, e son già 25 volumi, con dotte illustrazioni dal Ministero di agricoltura industria e commercio; un lavoro benissimo condotto che onora l'Amministrazione, che ci è invidiato all'estero e che non è molto conosciuto in Italia.

Su questo argomento vorrei anche pregare l'onorevole ministro di chiarire un po' anche il contratto che è stato adottato per il servizio elettrico delle ferrovie della Valtellina (Adriatica) e del Varesotto (Mediterranea), per conoscere qual'è il rapporto giuridico creato, e quale il finanziario, che non credo derivi da una legge.

Passo alla questione delle bonifiche. L'onorevole ministro non ha certo bisogno di raccomandazioni per questo tema, perchè fu autorevole relatore della legge, e ne ebbe giuste lodi; solo vorrei pregarlo di sollecitare certi lavori come quelli dell'Agro bolognese e ravennate, che non hanno trovato ancora la maniera di cominciare, sebbene già siano approvati dal Parlamento; questo lavoro ha grande importanza sanitaria, agricola e sociale, oltre che tecnica.

Il ministro può esercitare la sua influenza per sollecitare le decisioni, e le soluzioni dei dubbi dei tecnici e sarà molto lodato, perchè provvederà ad un vero bisogno pubblico, e al lavoro di migliaia di operai. Ci sono in bilancio anche quest'anno lire 188,000; auguro siano spese.

E gli raccomando di completare la bonifica del Lamone; è una vecchia bonifica cominciata dal Governo pontificio « là dove il Po discende » e continuata alacramente dal nostro. Ora il fiume è tornato al suo letto. Sul bilancio di quest'anno cessano gli stanziamenti per tali lavori, ma restano ancora opere (seconda categoria) di sistemazione idraulica e scoli da fare, ed io confido vorrà dare un pensiero a quest'opera che è ben riuscita, affinchè abbia il suo ultimo ed utile compimento. Così verrà per entrambe a risanarsi una parte prima non felice del territorio bolognese e ravennate, e verrà sempre più abbandonandosi quella cultura di risaie, che è fomite di tanti guai, e che, così oramai pare, genera la miseria ai proprietari che coltivano, e agli operai che dovrebbero lavorare!

Non aspetto risposta; chè già sono sicuro, come sul Porto di Ravenna, del suo interessamento. E ringrazio.

Dopo questo sarà opportuno volgere il pensiero a quella legge del 30 marzo 1893, che riguarda indirettamente anche il rimboschimento, e che provvede alle opere idrauliche di terza categoria. È legge utile e mira a disciplinare e raccogliere le acque, ed impedire straripamenti ed alluvioni; ma disgraziatamente siccome noi legiferiamo ora col concetto di far fare tutto allo Stato, ora di rimetterci del tutto all'iniziativa privata, non concludiamo; e qualche volta dimentichiamo quel punto di equilibrio, o di coordinamento di movimenti, che può essere bene adattato alla costituzione civile d'Italia.

L'iniziativa privata, infatti può essere più facilmente secondata, per le tendenze sue, nell'Italia settentrionale, ove sono antiche tali tradizioni amministrative, e quindi più facile la formazione di Consorzi, che non nell'Italia meridionale la quale, nella sua antica legislazione, nulla aveva, di questo, e forse, anche volendo, non otteneva permesso di fare da quei Governi sempre diffidenti e sospettosi per ogni forma di associazione.

Bisogna dunque che noi riprendiamo quella legge; 58 domande furono presentate per formare Consorzi di opere idrauliche nelle montagne. Esse sarebbero la protezione migliore delle pianure e delle strade costose che tante volte per le dirotte piogge rovinano e frangono, come ho visto recentemente nell'Appennino bolognese; ma queste 58 domande sono quasi tutte sospese, solo 11 furono accolte, ed una, speciale, fu eseguita per felice iniziativa della Deputazione provinciale di Bologna, che assunse la facoltà di fare, e trovò il ministro molto propenso, e fece bene.

L'iniziativa degli enti locali procede lenta nell'opera, bisogna compierla felicemente, e regolare la materia dei Consorzi, la loro formazione e il loro funzionamento. Colla sola attesa dei privati, non faremo opere utili nei paesi di montagna, bisogna aiutarli.

Ci sono, dicevo, decine di domande giacenti. Ora io voglio pregare l'onorevole ministro di riprendere in esame queste domande; c'è il Rio Carbonara nel Bolognese, c'è il Rio Maggiore, dei quali ho veduto anche al Ministero di agricoltura i progetti e per i quali tutto è pronto; manca soltanto la completa adesione dei Consorzi locali, composti

di piccoli proprietari di montagna che difficilmente si trovano insieme, e difficilmente intendono l'utilità di queste cose. Bisogna quindi che l'amministrazione dello Stato, d'accordo colle Province, faciliti le pratiche, perchè si tratta di un'idea nuova e buona utile a tutti, che non deve essere abbandonata e lasciata priva di aiuto.

Bisogna dunque trovare altre combinazioni di più facile attuazione, perchè questi Consorzi possano avere in pratica la loro attuazione.

Dirò di più, con l'indugio continuato, il fondo stanziato come contributo nel bilancio di agricoltura, finirà per essere messo in economia col pretesto che mancano le quote degli enti locali e non è domandato da nessuno. E questa sarebbe una economia molto dannosa trattandosi di opere di vera necessità, le quali farebbero risparmiare tante spese straordinarie per i danni delle alluvioni.

Infatti su questo stesso bilancio dei lavori pubblici esistono vari capitoli di spese che riguardano appunto questi danni, e aspetta ora il nostro voto una legge, proposta dal Ministero precedente, che assegna oltre un milione a riparare tali danni.

E altrettanto si dica per le strade.

Anche per queste l'onorevole ministro potrebbe rivedere gli atti e i disegni di legge che esistono al suo dicastero ed esplicare la sua pratica personale per venire a proporre qualche riforma necessaria.

Nel 1868 il Parlamento fece una legge troppo grandiosa e troppo onerosa per i Comuni riguardo alle strade comunali e rimise senz'altro in vita perfino (ed è curioso che porti la firma di un illustre giureconsulto) il sistema antico francese delle *corvées* per eseguire le opere, sistema che pareva abbandonato dopo la rivoluzione francese.

È questo un mezzo per aver lavori senza pagare in contanti e senza gravare con tasse i contribuenti. È un metodo antico che può destar sorpresa di veder mantenuto nella legge italiana, ma che credo non abbia recato inconvenienti.

Il troppo gravame per i Comuni non potè durare a lungo, furono chiesti rimedi. E venne la legge del 1894 che sospese la costruzione delle strade obbligatorie.

Che cosa è accaduto? Che molti Comuni, che pure hanno costruito la parte delle loro

strade, non hanno potuto poi vederle compiute, perchè altri Comuni confinanti non si prestano più a finirle; di modo che il Comune sollecito che ha obbedito e lavorato, si trova ad aver speso male i danari, mentre l'altro Comune che non ha fatto nulla, invoca la legge del 1894 che lo esonera da questo dovere. Ed è accaduto perfino che alcune stazioni sono rimaste prive delle strade di accesso, perchè la legge del 1894 ha tolto a queste strade il carattere di obbligatorietà! Così tutto è rimasto sospeso, e ciò perchè si è passati da un sistema troppo grandioso e rigido di costruzione obbligatoria, bruscamente, ad un sistema troppo comodo di non far nulla. Bisogna quindi trovar qualche modo per aiutare almeno i Comuni per finire la costruzione delle strade iniziate e per conservarle e ripararle.

C'è la legge del 1895 per le opere obbligatorie di conservazione. Ma non basta: bisogna rivedere e rinnovare; bisogna agevolare i Consorzi dei Comuni; bisogna soprattutto coordinare alla Provincia questo grave servizio che, specie in montagna, va al di sopra delle forze di quei poveri Comuni. Basta una frana per rovinar la finanza di un municipio che resta col peso del debito e senza più la strada!

Io ne ho visti di recente, e tutti lo sanno bene. E la Provincia deve aver maggiori mezzi per provvedere alle strade, e deve aver qualche rendita anche su quella ricchezza immobiliare e industriale che gode e consuma le strade e non concorre nella spesa per farle e mantenerle.

Confido che l'onorevole ministro vorrà provvedere, perchè i Comuni non possono sopportare nuove spese, e d'altra parte le opere abbandonate rappresentano capitali ingentissimi, debiti dolorosi, sacrifici, senza compenso!

Ora verrebbero le ferrovie, ma rinuncio alla tentazione di parlarne, dopo le cose che sono state dette in questi giorni ed in attesa magari di qualche atto o disegno di legge ad esse relativo, che dovrà venire a noi. Chiederò solamente all'onorevole ministro quando crede che l'autorevolissima Commissione reale che studia l'ordinamento ferroviario possa darci qualche notizia in ordine ai suoi lavori. Noi abbiamo letto troppo di frequente nomine e dimissioni, per essa, di autorevoli personaggi e colleghi.

Sappiamo che questa Commissione studia da anni e fa quesiti numerosi intorno al gravissimo tema, e perfino si occupa ora delle cause dei ritardi dei treni; un tema questo molto pericoloso perchè m'immagino che si concluderà con la solita domanda delle Società di 300 o 400 milioni, quale altre volte fu fatta per lavori straordinari a mettere le linee in grado di funzionare. È domanda che io credo esagerata. Ma se verrà alla Camera potremo esaminare diligentemente. Dei ritardi dei treni sono molte le cause; e non tutte dipendenti dallo stato delle linee: abbiamo fatta anche una legge intorno a questi ritardi, ma è una legge che disgraziatamente non è, e, dicono, non può essere messa in esecuzione. E ignoro per quali ragioni.

Desidererei dunque che l'onorevole ministro ci dicesse quando questa Commissione, di cui fanno parte anche nostri colleghi di altissimo valore, potrà darci notizia dei suoi lavori, tanto più che il tempo stringe.

Io insisto su ciò, anche perchè è stata sempre scarsa la quantità di notizie che ci venne fornita intorno all'esercizio, e sopra l'azienda in generale, delle ferrovie; ed è bene che documenti ci siano dati e che questi documenti sieno coordinati.

È stato già rilevato da me che non abbiamo un elenco esatto delle linee, ed oggi aggiungo che nell'ultima relazione in proposito al Senato, scritta dal senatore Roux, è annesso un elenco di tutte le linee italiane, ma non credo sia completo. È necessario dunque avere un documento che ci dica di ogni linea la storia, il suo costo, il suo reddito, la sua natura e via dicendo.

Anche la legge presente per l'esercizio economico delle ferrovie, tanto pratica e tanto desiderata, rende necessarie tali notizie per la sua pratica applicazione.

Queste notizie io ho domandato altra volta e non sarà sgradito che oggi le ridomandi perchè, penso, la pubblica Amministrazione deve vivere in cordiale rapporto col Parlamento. E quando si chiedono documenti dati, notizie di fatto, non lo si fa per malanimo o per qualche sottinteso che debba dispiacere ai rappresentanti diretti dell'amministrazione.

Giorni sono sostenuti una lotta per richiedere certi conti dell'Amministrazione del Fondo per il culto; e altra volta, anni or sono, dovetti tanto combattere per avere i conti delle Casse ferroviarie patrimoniali, il che mi procurò

anche... scherzose benevolenze da parte dei miei colleghi.

Ora desidero si presentino questi conti delle singole linee, col reddito e costo di costruzione per formare insomma le basi solide e fondamentali per lo studio di tutto il nostro problema ferroviario. E l'Ispettorato stesso venga ordinato una buona volta in modo definitivo. Si legge che in esso sono 200 impiegati stabili e 230 straordinari. Orbene: o sono necessari e veniamo ad una sistemazione stabile; o non lo sono, e vediamo che cosa si può fare di essi.

Vollaro-De Lieto, relatore. La Giunta del bilancio ha fatto per questo un voto speciale al Governo.

Rava. Lo so, e mi associo, e spero che anche questa grave questione di personale venga finalmente sistemata, giacchè l'Ispettorato è un grande ufficio alle cui cure sono affidati cinque miliardi del patrimonio nazionale e gli sono affidati con esso i maggiori problemi della economia nazionale, il che, è bene che noi teniamo sempre presente. Ne parlai altre volte.

Ricordiamo che l'ispettorato nacque con un Decreto Reale di cui non si ebbe mai la conversione in legge. Soltanto si approfittò per esso, nel 1893, di una certa leggina che doveva discentrare l'opera del Genio civile per regolarlo; e la leggina ha poi accentrato malamente il Genio civile, costituendo le sezioni compartimentali che non sono se non un intralcio per il disbrigo degli affari, in quanto che ricevono tutte le carte degli uffici delle Province, e, in molti casi, o le mandano al Ministero senza studiarle o le studiano e indugiano. (*Approvazione*) ...In occasione, dico, di quella tal legge del 1893, l'Ispettorato fu stabilmente ordinato ed ebbe un battesimo legale; ma ora occorre pensare al personale. E non basta, chè anche il Consiglio delle tariffe ferroviarie, nato nel 1885, è da costituirsi ancora per legge...

Vollaro-De Lieto, relatore. Anche per questo c'è un voto.

Rava. E va bene. Ma giacchè ho parlato di ciò, qualche altra categoria dimenticata troppo, del persona e del Ministero, aspetta sempre dei miglioramenti promessi; accennerò agli aiutanti del Genio civile, addirittura abbandonati, mentre tutti gli altri del Ministero hanno fatta e fanno carriera, e prendono la posizione desiderata. Gli aiutanti invece restano in oblio, malgrado le promesse date

loro, e la giustezza delle loro aspirazioni le quali poi si riducono a cosa di poco conto.

Veda, onorevole ministro, di considerare pure la sorte loro. Sono 400 circa, e quasi tutti hanno i sessenni, perchè non possono far alcun passo, anzi furono danneggiati dalla leggi più recenti relative al personale. Con più titoli, essi hanno stipendio minore anche delle carriere di ragioneria e archivio.

E vengo subito alla fine del mio dire perchè non è a quest'ora, e agli ultimi di giugno, che si possa abusare del tempo della Camera.

Con la legge del 1885 sulle Convenzioni ferroviarie è stabilito che, per le Casse patrimoniali, ogni anno si debba presentare l'elenco dei lavori delle opere che si eseguono per conto di essa; questo non si fa più da qualche tempo. Io non so se colle leggi successive che hanno accordati nuovi milioni a quelle Casse patrimoniali, le quali ebbero, per nostra sventura, assolutamente sbagliata la loro base finanziaria nella legge citata delle Convenzioni, non so se colle leggi successive sia stato tolto l'obbligo della presentazione di questi documenti. Non lo credo, ad ogni modo chiedo all'onorevole ministro che tutte le migliorie apportate nel servizio siano recate a cognizione del Parlamento: non si tratta che di due o tre pagine di stampa per dire dei lavori inconcreti; non si richiedono mica i piani tecnici, le figure, i disegni od altro, ma soltanto le notizie, specie della spesa, che possono interessare il grave problema nostro ferroviario, problema oggi più che mai degno dell'attenzione del ministro non solo, ma anche di quella dei legislatori.

Coll'ultima legge, detta del quadriennio, 25 febbraio 1900, il Parlamento concesse 25 milioni per il materiale mobile e diede facoltà alle Società di acquistarne per una somma molto maggiore, salvo al Governo poi di riscattarlo coll'obbligo di rimborsare la spesa *al prezzo di acquisto*, detratto il deperimento per l'uso.

Ora noi abbiamo il dovere di conoscere quale è questo prezzo di acquisto, perchè altrimenti ci troveremo di fronte all'eventualità di un grosso ignoto e sgradito debito. Certo se il prezzo di acquisto fosse esagerato lo Stato non dovrebbe ricomprare tale materiale. Ne abbiamo avuti abbastanza dei debiti delle Casse patrimoniali!

Sono questi appunto problemi che bisogna chiarire a tempo; altrimenti noi dovremo

ripetere con Virgilio: *Felix qui potuit rerum cognoscere causas.*

Ed ora concludo, dopo aver parlato dei milioni, con qualche ultima considerazione relativa a gente assai più povera e misera. Nel bilancio dei lavori pubblici felicemente è iscritto ogni anno un fondo di 10 mila lire per la Cassa pensioni dei cantonieri provinciali. Questo stanziamento dipende da un articolo della legge sul Genio civile del 1882, la quale, fin da quell'epoca, ormai remota per tali materie della previdenza, ebbe la felice intuizione di provvedere a questa povera gente, che logora la sua vita in uno dei lavori più faticosi, antigienici, (coi microbi della polvere) e poi si trova nella vecchiaia assolutamente abbandonata.

Io non so come questa Cassa pensioni sia stata organizzata tecnicamente, certo è che mentre esiste un Consiglio della previdenza, il quale con grande severità deve vigilare sopra le Casse pensioni delle Società operaie, e di ogni altro Ente deve rivedere (e rivede) tutti i calcoli delle Casse pensioni delle ferrovie, nelle quali i milioni di *deficit* hanno cominciato coll'essere 80, ed ormai purtroppo sono 200, non si sa che cosa accada di questa Cassa pensioni dei cantonieri.

Prego pertanto la Giunta del bilancio di volere nella prossima volta darci qualche notizia in proposito, perchè sarebbe assai doloroso che questa Cassa non potesse poi far fronte ai suoi impegni, trattandosi di così povera gente; si potrebbe in ogni caso associarla alla Cassa nazionale di previdenza.

Vollaro-De Lieto, relatore. È in ottime condizioni, e c'è un regolamento speciale.

Rava. Va bene, ringrazio il relatore della notizia; ma l'ottima condizione, in un regime di pensioni, può riferirsi a due concetti, non solo cioè alla quantità di danaro che è in cassa come riserva, ma anche alla quantità degli impegni che matureranno nell'avvenire, ossia quando gli iscritti raggiungeranno l'età della pensione.

Ora c'è questo bilancio tecnico? Se c'è, ci se ne dia notizia e plaudiremo. Anche qui io non voglio che si dubiti, come è successo per il Fondo per il Culto, che io faccia queste domande per poca fiducia verso l'amministrazione.

No, io ho la massima stima degli impiegati che prestano utile servizio in quell'Amministrazione ed ho l'intima persuasione che

anche i fondi siano sufficienti e siano investiti e custoditi benissimo, ma il mio non è che il desiderio modesto di un deputato il quale brama, nell'interesse pubblico, che tali cose siano ordinate e chiarite.

Del resto, aggiungere una mezza pagina al consuntivo, che ne ha già tremila, non porterà alcuna difficoltà, ed io non vi annoierei con questi discorsi, altrimenti, onorevoli colleghi, l'Amministrazione italiana diventerebbe il Congresso dei dotti illustrato dalla fine satira del Giusti, pel quale Congresso il Principe che doveva convocarlo diceva:

E tolta la statistica
Che pubblica i segreti,
La chimica e la fisica
Che impermalisce i preti.

Posto un sacro silenzio
D'ogni e qualunque scuola;
Del resto a tutti libera
Concedo la parola.

(ilarità).

Questo non è più possibile per noi, che abbiamo diritto e dovere di domandare notizie esatte e complete sopra tutti i pubblici servizi, alimentati dal bilancio.

Ed ora vengo all'ultima osservazione, e ultima davvero definitiva. (ilarità).

Curioni. Dopo verrà il perentorio.

Rava. No, anzi questa riguarda anche l'onorevole Curioni. Stia attento adunque...

Curioni. Sto sempre attento quando parla l'amico Rava.

Rava. La legge ultima sulle bonifiche, che è titolo di lode per il Parlamento che l'ha votata, parla di 250 milioni di lavori da eseguirsi in 25 anni. Negli allegati pubblicati nella relazione dall'onorevole Vollaro-De Lieto si vede inoltre una serie di altri lavori, specialmente per costruzioni stradali, che importano un'altra cifra di milioni. Ora per tutti questi lavori il salario (e trattandosi di opere di strade e di bonifiche, questo deve considerarsi subito come molto importante) il salario è elemento forse predominante. E domando al Governo, senz'altro, una tutela di questo salario; e perchè non paia che sia questo un sentimento improvvisato o tardivo che mi anima in questo momento, mi permetto di ricordare alla Camera che fino dal 1892, io pregai il ministro di allora, di ritornare al disegno di legge che era stato

formulato nel 1882 dal compianto Baccarini, ed approvato dalla Commissione parlamentare della quale faceva parte l'onorevole Curioni. In quel disegno erano proposte utili semplificazioni burocratiche pei progetti, le aste, i pagamenti, ed era detto che per i lavori che si eseguono dallo Stato, si poteva stabilire un minimo di salario. Io comprendo tutte le obiezioni che, nel campo economico, solleva una domanda di questo genere, e conosco abbastanza, non tutti gli studi, molti studi recenti, e le dispute e le agitazioni che hanno diviso gli economisti davanti a questo problema.

Ma qui non si tratta, pel momento, di riformar la legge generale di contabilità; si tratta in sede di bilancio e in tema di opere speciali dello Stato, in cui la mano d'opera prevale, di fare una legge che difenda pure il salario pagato in nome dello Stato. Ci sono degli studi profondi, ci sono esempi pratici e tentativi eloquenti, c'è l'opera dello Schloss, sui perfezionamenti moderni del salario, che hanno penetrato a fondo in questa materia. Domando solo di riprendere quella idea, perchè già ora nella formazione dei capitoli di appalto, nella redazione delle stime, nel calcolo complessivo dei prezzi, la mano d'opera è considerata e stabilita in una certa misura dagli ufficiali del Governo, dagli ingegneri del Genio civile, cioè in base alle condizioni economiche della Provincia, dove si fanno i lavori, e alle condizioni generali della necessità dell'esistenza in un dato momento.

Lo Stuart Mill ha accennato genialmente a questo problema, pure essendo economista e liberista di grandissima forza, e non se ne è spaventato, non l'ha bandito dalla sua economia e l'ha considerato anzi come un problema pratico di possibile e, qualche volta, di doverosa risoluzione.

Io vorrei che l'onorevole ministro rileggesse quel vecchio e dimenticato progetto del compianto Baccarini e cercasse, se è possibile, di ravvivarlo; fa pena che, quando lo Stato paga i lavori col calcolo dei salari a due lire, qualche appaltatore dia 80 o 70 centesimi agli operai, i quali maledicono lo Stato perchè credono che sia lo Stato che paga in quella maniera. Non dovunque sono Società cooperative, e associazioni di operai che possono assumere lavori o difendere i salari; in molte Provincie gli operai sono ancora isolati, lo dicevo nel 1892 e debbo ripeterlo oggi.

Ora noi dobbiamo avere, anche nella vita pratica, un concetto etico dello Stato, non dobbiamo considerarlo come una concezione astratta filosofica, da discutere sui libri, ma dobbiamo cercare di tradurlo anche nelle leggi nostre, e provvedere a che il denaro dei contribuenti che si riversa nelle opere pubbliche, vada in giusta misura anche a beneficio di coloro che a queste opere — nella parte più faticosa e più dura — dedicano tutta quanta la loro esistenza.

Ora io chiedo scusa alla Camera ed al ministro se li ho annoiati un poco col ricordo di questi problemi, che hanno attinenza stretta con la grande sua amministrazione. E poichè egli ci ha citato due o tre volte, e felicemente, poeti latini, mi permetta di ricordare anch'io l'ammonimento di Orazio, nella prima delle sue epistole (*quancumque Deus tibi fortunaverit horam*) e di augurargli che, per quanto la vita ministeriale sia spesso breve, perchè agitata da cose estranee alla persona singola del ministro, lasciando il Ministero e considerando le buone leggi, che sarà riuscito a condurre in porto, possa dire anch'egli: « *Non omnis moria* » (*Bravo! — Approvazioni*).

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Brunicardi.

(*Non è presente*).

Perde la sua iscrizione.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Tedesco.

Tedesco. Imploro anch'io l'indulgente attenzione, che la cortesia della famiglia parlamentare suole concedere ai nuovi arrivati.

È noto il prodigioso sviluppo delle opere pubbliche, alle quali furono dati gli impeti giovanili e le fresche energie della nuova Italia, che attinse dalla sua storia la fede nei rapidi progressi e la virtù de' sacrifici per mettersi a paro, in breve tempo, coi grandi Stati. Oramai sono pochissime le Provincie non ancora ben dotate di strade ordinarie; tutelato è il buon regime dei principali corsi d'acqua; molti porti protetti ed ampliati; creata un'importante rete di 3200 chilometri di tranvie; aumentati fino a 15,500 i 2000 chilometri di strade ferrate che esistevano nel 1860; disegnato un piano ardimentoso di bonifiche, che ha già ottenuto il pieno consenso del Parlamento.

Ma se tanto si è fatto, che non par vero a noi stessi, se in quaranta anni lo Stato solamente ha speso circa sette miliardi,

rimangono tuttavia molti bisogni da soddisfare. Dobbiamo ultimare la viabilità; dare assetto definitivo ai porti; curare meglio la navigazione interna, non per fare concorrenza alla ferrovia, ma per facilitare il trasporto delle merci povere; provvedere alla sistemazione dei torrenti, che isteriliscono le nostre terre e sono un'insidia perenne ad opere dello Stato, di Provincie e di Comuni; risolvere il poderoso problema delle costruzioni ferroviarie; eseguire per tre nobili Provincie un'opera altamente civile, che sarà degno monumento ad una sacra e venerata memoria.

Di fronte a necessità così varie ed incalzanti, quali sono i mezzi, che ci fornisce il tesoro? Dal 1862 all'esercizio 1891-92 il bilancio dei lavori pubblici ebbe una dote eccellente, una dote in media di 121 milioni all'anno nel primo decennio, di 131 nel secondo, e di 214 nel terzo decennio.

Iniziato col primo Ministero Di Rudini il ciclo delle economie, che, per fortuna del nostro paese, non fu mai interrotto, l'onorevole ministro Branca, che io qui ricordo a cagion di lode, fu un chirurgo spietato, e al bilancio dei lavori pubblici furono operati forti tagli, tanto che, nel decennio dal 1892-1893 al 1901-902, lo stanziamento annuale si riduce a 94 milioni, diminuisce cioè in media di 120 milioni all'anno rispetto al decennio precedente. E, se si considera l'ultimo quinquennio, dal 1897-98 al 1901-902, la media annuale discende a 80 milioni, compresi due milioni di debito vitalizio, che emigrarono dal bilancio del tesoro in quello dei lavori pubblici.

Esaminando la condizione presente del bilancio, si deve osservare che la parte ordinaria ha bisogno assoluto di essere rafforzata, perchè, crescendo ogni anno le opere nuove, deve necessariamente crescere la spesa corrispondente per mantenerle. E se un aumento di fondi non venisse consentito, creda la Camera, che ci troveremmo innanzi a questo inesorabile dilemma: o sofferenze gravissime dei servizi, o quelle tali eccedenze di spese, che noi conosciamo e che si ripeteranno sempre, nonostante le folgori della Giunta generale del bilancio. Se poi si ha riguardo al graduale svolgimento delle opere in Roma, alla continuazione anche misurata di lavori già autorizzati per strade e porti, agli indispensabili lavori fluviali da autorizzare; e si tengano presenti gli impegni legislativi per

il concorso al comune di Roma, per sussidi alle strade comunali obbligatorie, per le opere di bonificazione, e per le spese ferroviarie, compresa la Genova-Rivarolo; ne deriva che il bilancio dei lavori pubblici può dirsi automaticamente consolidato fino al 1904-905 nella somma di 83 milioni.

E se questa somma di 83 milioni, per le condizioni generali della finanza, non si potesse superare, un margine disponibile non si avrebbe che fra quattro anni. E, se tutto andrà bene, se non avremo danni eccezionali alle strade, o inondazioni, o mareggiate straordinarie, insomma se la clemenza dei Numi scenderà tutta sul nostro Paese, il margine disponibile, che avremo fra quattro anni, sarà di circa dodici milioni nell'esercizio 1905-906, e di diciotto milioni in ciascuno dei due anni successivi. Qui si fermano i calcoli, che, per un vecchio amore di mestiere, ho fatto sul bilancio dei lavori pubblici.

Oggi, che il consolidamento dei bilanci è l'aspirazione concorde dei nostri più autorevoli finanziari, si penserebbe di consolidare anche il bilancio dei lavori pubblici. Questa fatica d'Ercole fu già tentata e l'onorevole ministro del tesoro, nella esposizione finanziaria del 1° dicembre 1897, annunciava consolidato questo bilancio per sei anni in 61 milioni e mezzo. Ma i propositi dei ministri del tesoro, benchè tutti implacabili frenatori di spese, furono vinti dalla forza delle cose, e gli annunciati 61 milioni e mezzo diventarono 76 nell'esercizio 1898-99, e crebbero man mano fino agli 83 milioni di oggi.

Se c'è bilancio che, a mio avviso, non si possa consolidare, è precisamente questo dei lavori pubblici, perchè più di ogni altro soggetto alla spinta e alle pressioni, di cui parlava il ministro del tesoro nella seduta del 10 maggio. Ad ogni modo, non dobbiamo dimenticare che si vanno assottigliando mano mano i residui di questo bilancio, e quindi diminuiranno le disponibilità dei capitoli; e che nei bilanci provinciali e comunali scemano ogni anno i fondi per opere pubbliche. Se a ciò si aggiunge da un lato la molteplicità dei bisogni, che ho avuto l'onore di enumerare, e dall'altro l'aumento della popolazione, non si potrà mettere in dubbio la necessità che alle opere pubbliche sia destinata una percentuale dell'incremento normale delle entrate; tanto più che alla politica del lavoro, invocata da diverse parti della Camera, reca un

aiuto non trascurabile lo sviluppo dei lavori dello Stato.

E notate, onorevoli colleghi, che, nel nostro paese più che altrove, ed oggi più che mai, il bilancio dei lavori pubblici è diventato uno degli strumenti più sicuri e più efficaci per la tutela dell'ordine pubblico. Ogni volta che una piccola agitazione avviene in qualunque punto del paese, la pioggia dei telegrammi è più copiosa a San Silvestro che a Palazzo Braschi.

Ed, a questo proposito, riterrei atto di buona politica prepararsi durante la calma estiva ed autunnale ad affrontare le procelle dell'inverno: invece di provvedere, come si usa, frettolosamente ed in seguito a telegrammi allarmanti di prefetti e di sindaci, bisognerebbe preparare in tempo e tranquillamente un programma di lavori per l'inverno, e abbozzare a grandi linee una specie di piano di mobilitazione degli operai, raccogliendo e coordinando le forze dello Stato, delle provincie, dei comuni, dei consorzi e di altri.

In questi ultimi anni l'amministrazione dei lavori pubblici ha ottenuto notevoli miglioramenti, ma altri ne occorrono, e sarebbe perciò necessario mettere mano ad opportune riforme, alle quali, non dubito, l'onorevole ministro dedicherà la sua alta mente e la sua operosità.

Si potrebbe esaminare, per esempio, se e fino a qual punto non convenga rendere normali quelle facoltà straordinarie, che, su proposta del compianto Baccarini (alla cui memoria invio con animo grato un reverente saluto), furono concesse dalla legge 24 dicembre 1879 per l'esecuzione di opere dello Stato, delle Provincie e dei Comuni. Quelle facoltà, consentite per un quadrimestre, furono esercitate, non solo senza inconvenienti, ma con benefici effetti. Sarebbe anche opportuno riprendere lo studio delle riforme contenute in un disegno di legge, che fu già presentato al Parlamento un anno e mezzo fa. Modeste in apparenza, quelle riforme potrebbero rendere più sicura, più spedita e più vigorosa, l'amministrazione dei lavori pubblici, migliorando specialmente il corpo del Genio civile. Anzitutto però ritengo che il Genio civile abbia bisogno di essere numericamente fortificato, perchè non è adeguato alle molteplici funzioni che deve compiere, non solo per conto dell'Amministrazione dei lavori pubblici, ma anche per conto di altre

amministrazioni dello Stato. Ricordo a questo proposito che, nel maggio 1895, furono stabilite assai opportunamente nuove norme, norme rigorosissime per lo studio più accurato dei progetti, e ciò naturalmente doveva richiedere aumento di lavoro, e per conseguenza aumento di personale. Orbene dopo, soli tre mesi, nell'agosto, interveniva una legge e si menava vigorosamente la falce nel personale, che già era stato, due anni prima appena, notevolmente ridotto. È il giuoco dilettevole in cui noi spesso ci esercitiamo: con una mano s'inaffiano i cavoli, e con l'altra si accarezza la capra. (*Interruzione del deputato Guerici*).

Se non si procederà ad un aumento dell'organico del Genio civile, prevedo, ed è una facile previsione, che lo studio dei progetti non potrà essere condotto con la necessaria cura, e che alla esecuzione delle opere mancherà la sorveglianza assidua e intelligente, perchè noi siamo arrivati al punto, che, dopo avere speso circa sette miliardi per opere pubbliche, sembra inverosimile ma è vero, non ancora abbiamo un corpo di assistenti. Si verificherà inoltre che parte delle somme autorizzate dal Parlamento rimarranno inopere; e così specialmente la Cassa delle bonifiche diventerà una pingue Cassa di risparmio, tentatrice delle bramose mani dei ministri del tesoro, e provocatrice di rinvii e di storni, dei quali si arricchisce ogni anno la nostra legislazione, con discapito della buona condotta delle opere (la sistemazione del Tevere informi), e con diminuzione di lavoro per gli operai.

M'intratterrò ora, ma brevemente, sul tema delle costruzioni ferroviarie. L'onorevole Fortunato, che si diletta spesso di citazioni, pose per epigrafe ad un volume della sua letteratura Ofantina queste parole, pronunziate dall'onorevole Genala nel 1888: « L'Italia non autorizzò la costruzione delle strade ferrate allo scopo di mettere a frutto o a cambio il suo denaro. Furono intendimenti ben più larghi e ben più alti quelli che mossero il legislatore dal 1859 in poi a decretare l'una e l'altra nostra rete ferroviaria. »

Se ad intendimenti così larghi e così alti, come spero, si informeranno Governo e Parlamento, sarà soddisfatto un debito di onore e di giustizia.

Mi sono domandato più volte e mi domando ancora oggi: lo Stato provvede a di-

verse opere pubbliche, provvede a strade, a porti, a opere interessanti la navigazione interna, a difese fluviali, a ferrovie. Per qual ragione si deve chiedere solamente alle ferrovie la pronta e adeguata remunerazione del capitale? Non basta: si chiede anche una remunerazione diretta proprio alle ferrovie, che, come tutti sanno, più di ogni altra opera pubblica, promuovono le utilità economiche, di cui ha parlato l'onorevole Lucchini in una recente occasione.

Quelle utilità economiche non sono state e non potranno essere mai nettamente definite. Tanto vero che gli scienziati le calcolano, alcuni per la metà ed altri fino a sei volte il prodotto lordo: è un mirabile accordo, di cui gli scienziati ci danno spesso l'esempio. Però nessuno può negare le utilità economiche delle ferrovie (a parte i prodotti che ne vengono direttamente): utilità che, prima o poi, rapidamente o lentamente, recano un efficace contributo alla ricchezza nazionale. Intendo che si obbedisca alla legge del più fruttifero impiego del denaro dello Stato, ma per nuove linee; non lo intendo invece per le linee che hanno ormai diritti acquisiti, diritti imprescrittibili; tanto più che ferrovie, votate lo stesso giorno, sono già costruite da parecchi anni, ed alcune, forse, sono meno utili di quelle da costruirsi. (*Vive approvazioni*).

Per le ferrovie complementari, a me pare che giustizia vorrebbe che si mirasse soltanto a spender meglio e meno che si può, e a coordinare la spesa alle condizioni della finanza; e in questo senso ho inteso le dichiarazioni fatte dall'onorevole ministro nella seduta del 9 maggio. Invece, un nostro autorevole collega, uno di quei bigotti del bilancio, che biasciano cifre da mattina a sera, nel corridoio dei passi che non sempre sono perduti (*Varità*), esclamava, quel giorno, stropicciandosi le mani: *che bella giornata per la finanza!*

Ma, poichè i glossatori non sono d'accordo, ed anche il mio amico De Seta esprimeva ieri qualche dubbio e qualche diffidenza, sarebbe desiderabile una interpretazione autentica, la quale potesse assicurare le popolazioni, che ormai, dopo tante delusioni, si trovano nella condizione di quei dannati danteschi (la citazione è di moda) *che, senza speme, vivono in desio*. Bisognerà dunque spender meglio e meno che si può. Certo, se il regime economico (di cui l'onorevole collega Maggiorino Ferraris fu un propagandista, nella

sua prima gioventù) fosse stato applicato in tempo alle costruzioni ferroviarie, avrebbe fatto la fortuna del nostro bilancio.

Fin dal 1867, l'onorevole ministro De Vincenzi inviava all'estero un valente funzionario, l'ingegnere Biglia, a studiare i sistemi più economici di ferrovie; e il Governo e il Parlamento, dopo dodici anni, mostravano d'attribuire a questi sistemi tutta l'importanza. Infatti, con l'articolo 16 della legge 29 luglio 1879, fu stabilito che, per le ferrovie le quali non potessero far parte d'una linea o rete principale, dovessero adottarsi i sistemi più economici di costruzione e di esercizio; e fu anche data la facoltà di costruire a binario ridotto quelle linee, l'esercizio delle quali non potesse perturbare il servizio delle linee principali. A questo scopo, il ministro del tempo, l'illustre e non mai abbastanza compianto Baccarini, nominò una Commissione composta delle persone più esperte nelle discipline ferroviarie. E furono compiuti pregevoli studi, che non ebbero applicazione, specialmente per la costruzione di ferrovie a binario ridotto: perchè allora l'opinione pubblica non aveva ancora un'idea interamente esatta del grado di ricchezza del nostro paese, ed amava il grandioso, anche, e soprattutto, nelle ferrovie. E se oggi si va piegando verso l'esercizio economico, dubito che vorrà acconciarsi ai binari ridotti; tanto più dopo che tutte le ferrovie costruite dallo Stato hanno lo scartamento ordinario.

Comunque sia, mi fo lecito porre innanzi alla Camera due quesiti: è giusto che, mentre le popolazioni attendono da ventidue anni ferrovie promesse per legge, le scarse sovvenzioni del tesoro si vengano impegnando in ferrovie dell'ultima ora? o non sarebbe più equo sospendere i sussidi per nuove ferrovie, e destinare le disponibilità del tesoro alle ferrovie complementari, che hanno un evidente diritto di priorità?

Una riforma radicale della legge sulle sovvenzioni chilometriche si impone, se si vuole porre in una fase risolutiva la questione del compimento delle ferrovie; e tanto più si impone, in quanto che non credo compatibile colle vertiginose evoluzioni dei nostri tempi, il sistema della concessione dei sussidi in misura fissa ed invariabile fino a 70 anni.

Nè i danni della intangibilità del sussidio possono dirsi attenuati dalla compartecipazione dello Stato agli utili netti, perchè

all'utile netto lo Stato non partecipa se non quando quello abbia superato nientemeno che il dieci per cento, e dopo il quindicesimo anno dall'apertura di una linea. Come ho detto anche in altro luogo, mantenere nel 1901, per l'impiego dei capitali, i criteri che vigevano mezzo secolo fa, cioè nel 1850, perchè questa disposizione risale ad una legge sarda del 1850, è semplicemente un anacronismo.

Però il problema non può risolversi col solo sistema delle sovvenzioni chilometriche: bisogna ricorrere ad altri sistemi, come, per esempio, a quello delle annualità, o secondo le convenzioni del 1888, o secondo quelle del 1896.

Per quanto riguarda le linee d'accesso al Sempione, non dubito che il Governo, in seguito ad accurati e diligenti studi, nel presentare al Parlamento le opportune proposte, saprà dissipare i dubbi non lievi, che sono stati sollevati in questa Camera e fuori, non tanto sulla necessità, quanto sulla urgenza di tutte le linee che la Società Mediterranea ha progettato.

E qui, con la mia usata franchezza, con quella franchezza che è la caratteristica a cui principalmente io tengo, dichiaro nettamente (ed è bene che sorga una voce a dirlo) che la Società Mediterranea mi pare attaccata da una forte-febbre, contagiosa per le popolazioni e pericolosa per la finanza. Ho questo convincimento profondo, che la Mediterranea insidia l'erario dello Stato! (*Approvazioni*). E potrei darne le prove.

A proposito delle linee di accesso al Sempione, mi limito per ora ad osservare che è molto discutibile oggi concedere una ricca e grande linea a terzi, oggi specialmente che la tendenza degli Stati è di riscattare le ferrovie. E la concessione mal sarebbe temperata dal platonico patto di riscatto, di cui più volte si è sentito parlare. Dico platonico, perchè questo patto si dovrebbe poter esercitare proprio in quel giorno in cui, lo Stato avendo da restituire 400 milioni alle Compagnie ferroviarie, le difficoltà finanziarie sarebbero di gran lunga maggiori e forse invincibili.

Passando a discorrere dell'esercizio delle strade ferrate, mi sovviene l'antico motto: *gens latina sibi adversa*. Non so se questo possa esattamente dirsi dei latini di oltre alpe. Certo i più fieri avversari degli italiani sono gli italiani. Per tutto ciò che avviene in

casa d'altri, abbiamo sempre pronta la lode, anzi l'ammirazione; per qualunque fatto di casa nostra le censure non ci sembrano mai abbastanza severe.

A dar retta ai patrii giudizi sulle ferrovie italiane, si dovrebbe concludere che i viaggiatori e le merci sono trattati pessimamente; che il più utile compagno di viaggio è il chirurgo, e l'oggetto più necessario l'olio santo; e che la mente divinatrice del poeta profetizzava i nostri treni nel verso:

Che le lumacce al paragon son veltri.

(*Si ride*).

E si nega qualunque attenuante, e non si riflette che le Convenzioni, fondate sopra un sistema tutto nuovo per il nostro paese, ebbero un carattere sperimentale e fallirono nella parte più vitale, in quella che contiene l'organismo finanziario; perchè furono troppo rosee le previsioni sullo svolgimento dei traffici, ed una grave e lunghissima crisi economica depresse i prodotti ferroviari per un quinquennio. Poi venne la ripresa e fu troppo energica: il traffico ci colse impreparati, e, come suol dirsi, ci pigliò la mano. Eppure si sono ottenuti notevoli miglioramenti nel servizio ferroviario.

Le linee, che nel 1885 erano di tanto inferiori alle necessità del traffico, furono in gran parte sistemate e completate; costruite nuove stazioni, e moltissime ampliate; posti doppi binari sulle principali linee; impiantati apparecchi di sicurezza; applicato, con meravigliosi risultati e con grande onore per l'ingegno italiano, il sistema Saccardo di ventilazione artificiale alle gallerie più pericolose.

Il materiale rotabile, scarso nel 1885, fu in parte rinnovato e poco meno che raddoppiato. Quello costruito negli ultimi anni risponde alle nuove esigenze; le locomotive sono più potenti e più veloci, e i due tipi esposti dalle nostre Società a Parigi destarono ammirazione; i carri sono di maggior capacità, le vetture più comode.

De Nava. È un campionario!

Tedesco. Si le vetture sono più comode, checchè ne dica il mio amico onorevole Libertini per la sua ferrovia di Caltagirone.

Nei treni principali funziona l'illuminazione a gas, e si va sostituendo quella elettrica.

Nel prossimo inverno i treni su varie li-

nee saranno formati con vetture intercomunicanti, come sulle primarie ferrovie estere.

La rinnovazione e l'aumento del nostro materiale rotabile poterono conseguirsi, ricorrendo in massima parte all'industria nazionale, che ha dimostrato una grande e lodevole capacità, ed è in condizione di poter gareggiare vittoriosamente con l'industria estera meglio perfezionata.

Migliorate così le condizioni delle linee e del materiale, con un onere che sino al 1905 sarà di circa 600 milioni, si poterono aumentare i treni e le velocità.

In 15 anni le Società ferroviarie (e di questo do loro lode, tanto più che in seguito non potrò fare altrettanto) hanno surpassato gli obblighi contrattuali per circa 80 milioni di treni-chilometro, ed oggi ne fanno, in più, 21 mila al giorno.

Rispetto al 1884 la velocità di vari treni diretti è aumentata di 20 chilometri l'ora, e quella di alcuni treni accelerati di 10 chilometri.

Oggi da Roma a Milano si va in 12 ore, mentre nel 1884 occorre 16 ore e mezza. (*Interruzione del deputato Camagna*).

Si miglioreranno anche i treni della linea di Reggio, onorevole Camagna.

Nonostante l'aumento nel numero e nella velocità dei treni, i ritardi, contro i quali tutti protestano, e il primo a protestare mi sembra l'onorevole Lucifero, non sono in una percentuale molto elevata: certo, la percentuale è inferiore a quella di alcune ferrovie estere, e per esempio della Francia. (*Commenti*).

Ad ogni modo, tutte le volte che si verifica un ritardo non giustificato da forza maggiore, si eleva dall'Ispettorato il relativo verbale di contravvenzione. (*Interruzione del deputato De Nava*).

Ma, onorevole De Nava, nel breve periodo di un anno e mezzo dacchè è in vigore la legge sui ritardi, le Società hanno avuto la fortuna di due amnistie, che fecero cadere molti verbali. Di chi la colpa? (*Commenti*).

De Nava. È il peggiore esercizio di tutta Europa!

Tedesco. E poi non dobbiamo dimenticare che ci sono ritardi anche ingiustificati, che dalla legge sono tollerati, e cioè i ritardi di venti minuti per i treni diretti, di 25 per gli omnibus e di 45 per i misti. Questi ritardi, ai termini di legge, non sono punibili.

Quanto ai sinistri, le statistiche sono una completa delusione per i nostri censori. Nell'ultimo decennio per un miliardo di viaggiatori-chilometro ne morirono 23 in Svizzera, 14 in America, 7 nel Belgio, 6 in Francia, 5 sulle nostre Reti Mediterranea ed Adriatica, 5 sulle ferrovie dell'Alsazia-Lorena, ecc. Dunque le ferrovie italiane non hanno, come tante volte si è detto, il primato dei disastri.

Anche rispetto al personale di servizio, le nostre ferrovie si trovano in miglior condizione; perchè su dodici Stati l'Italia, per infortunî al personale ferroviario dipendenti dal servizio, occupa l'ottavo posto.

Per le ferrovie inglesi si hanno soltanto i dati relativi al personale di servizio nel 1898: ed anche questi dati ci debbono confortare, perchè in Inghilterra su 10,000 agenti ne morirono 9, mentre sulle ferrovie italiane ne morirono 6; e sulle ferrovie inglesi i feriti furono 240, in Italia 57.

Quanto alle tariffe, oltre ad avere unificato e migliorato quelle anteriori al 1885, furono introdotti sensibili modificazioni a vantaggio del commercio. Per i viaggiatori si è pressochè raddoppiato il numero dei biglietti di andata e ritorno, che esistevano prima del 1885; i biglietti circolari furono migliorati nel senso che il viaggiatore può scegliere il percorso; si crearono i biglietti d'abbonamento a zone, particolarmente graditi al pubblico, e ora se ne è riformata la struttura, anche nella validità, portata fino ad un anno.

Per le merci si adottarono importanti modificazioni, specialmente nelle tariffe locali; e furono adottate d'accordo fra Governo e Società, senza sacrifici speciali dello Stato. Lo Stato ha fatto un sacrificio rinunciando ad una parte dei suoi prodotti, per facilitare il trasporto delle merci povere; ma questo, che apparentemente è un sacrificio, è stato un guadagno per il bilancio, perchè quelle merci non si sarebbero mosse senza le tariffe ridotte.

Fino al 31 dicembre 1900 furono fatte 5032 concessioni speciali per determinati trasporti, i quali senza quei benefici non si sarebbero acquisiti alle ferrovie che in piccola quantità.

Accade talvolta che si riduce a un terzo il termine utile per il ritiro della merce, ed allora le lagnanze del commercio si fanno vive. Ma bisogna considerare che il termine

delle 24 ore, diminuendosi di un terzo, si riduce a 16, mentre all'estero ci sono termini normali molto più brevi. In Belgio vi è il termine di 16 ore, in Baviera, Prussia e Sassonia di 12.

Quando si pensi alle più favorevoli condizioni in cui si esercita il servizio all'estero, anche tenendo conto del maggior traffico, bisogna convenire che in Italia il personale fa miracoli; perchè molto si deve, bisogna riconoscerlo, al personale. E se si considera l'esercizio eccezionale, che si fa in autunno sopra alcune linee dell'Adriatica, e quasi tutto l'anno in Liguria, e specialmente nella gola di Sampierdarena, percorsa da oltre 200 treni al giorno, credo che l'ordinamento delle Società ferroviarie non sia poi tanto imperfetto come si dice. Certamente, non poche lacune sono da colmare, molte cose da correggere, tante da perfezionare; ma questo non può attendersi che dall'opera del tempo, non può attendersi che dal nuovo organamento, intorno al quale lavora un'autorevole Commissione.

Anche l'Amministrazione governativa per conto suo lavora, col tesoro di esperienze raccolte in sedici anni. Intanto ha compiuto lunghi e fruttuosi studi, per stabilire riserve di acqua, nel caso che si possa estendere la trazione elettrica sulle principali linee Napoli-Roma-Pisa, Genova-Ventimiglia, Modane-Milano-Venezia, e sulle ferrovie secondarie dei dintorni di Napoli, del Lazio, dell'Umbria, della Toscana, della Lombardia, del Piemonte.

Prossimamente saranno iniziati grandiosi esperimenti di trazione elettrica col sistema del filo aereo sulle linee Valtellinesi comprese nella Rete Adriatica, e col sistema della terza rotaia sulle linee Varesine comprese nella Rete Mediterranea.

Se questi invidiati esperimenti, che segneranno un'epoca nella storia delle ferrovie, otterranno favorevoli risultati, in modo che per l'industria dei trasporti possa adoperarsi il carbone bianco; e se ai buoni prodromi dell'esercizio economico seguiranno felici le esperienze che si faranno man mano sopra diverse linee; possiamo guardare con animo fidente all'avvenire.

E qui, onorevoli colleghi, mi sia lecito di esporre apertamente il mio pensiero. Se ne potrà turbare qualche coscienza timorata, ma io debbo soprattutto rimanere in pace con la mia coscienza, che m'impone di dire la ve-

rità, o quella che a me sembra la verità, e di dirla senza reticenze, senza veli e senza falsi pudori.

Le nostre principali Società ferroviarie sono grandi organismi economici ed industriali, dei quali non può che giovare il paese; e in un passato prossimo se ne è giovato anche l'erario, concludendo a patti vantaggiosi un'operazione di circa 140 milioni per acquisto di materiale rotabile.

Però le Società ferroviarie hanno troppo sviluppato il senso della loro forza, e se ne valgono per assumere di fronte allo Stato un atteggiamento, come da potenza a potenza (*Approvazioni*), e, quel che impensierisce, l'atteggiamento di una potenza che ha illimitata fiducia nella vittoria.

Nei continui rapporti con lo Stato non veggono che il solo contraente: non sanno riconoscere che raramente la suprema autorità. Hanno resistito per sedici anni all'osservanza del regolamento sulla sorveglianza governativa, ed ora non si acquietano nemmeno ad una sentenza degli arbitri.

In una petizione al Parlamento non solo esse hanno preteso di limitare l'esercizio della potestà legislativa, ma hanno anche osato di accusare l'Assemblea nazionale e il Governo del Re di manomettere il diritto, di calpestare i contratti. (*Benissimo! Bravo!*) E pensare che questa accusa si faceva a proposito di quelle Casse di previdenza, nelle quali le Società hanno messo tanto buon volere da approfondire la voragine fino ad oltre 200 milioni. (*Commenti*).

Come vedete, onorevoli colleghi, non si può dire che alle grandi Compagnie io porti un amore sviscerato. (*Interruzioni*). Tuttavia, messe in una coppa della bilancia le buone qualità, di cui non mancano, e che sono il primo a riconoscere, e messi nell'altra coppa i difetti organici e quasi incurabili, fra i quali non è l'ultimo l'insofferenza di ogni disciplina, resto fermo nell'opinione che al nostro paese convenga più l'esercizio privato delle ferrovie, non come un bene, ma come un male minore. (*Commenti*).

Chi vede molto dappresso, come io lo veggio da un quarto di secolo, il lento, complicato e pesante ingranaggio della macchina governativa, alla quale pare che tutti i giorni sentiamo il bisogno di aggiungere un nuovo freno, non può che provare un senso di sgomento al pensiero di cacciare fra le spire

burocratiche un organismo come quello che ha per simbolo la ruota alata.

« Lo Stato, scriveva recentemente la Camera di commercio di Lione, non è capace di avere con i cittadini altri rapporti che quelli da amministratore ad amministrato.

« I rapporti del commerciante rispetto ai suoi clienti sono di natura tale che gli sfuggono. Lo Stato non ha la morbidezza, la previdenza e il desiderio di far sempre meglio, che mantengono le buone relazioni commerciali; al contrario, è quasi obbligato ad essere rude e ad avere quel formalismo, che assimila i clienti ai subordinati, in attesa di farne altrettanti nemici. »

In Italia poi, mi si permetta di aggiungere, l'esercizio governativo potrebbe diventare un ordigno pericoloso nelle mani dei ministri del tesoro, un ordigno a doppio effetto: uno per elevare le tariffe, l'altro per lambiccicare lentamente i denari che servirebbero alle ferrovie.

Non è questa l'ora di svolgere largamente le ragioni di ordine politico, sociale, economico e finanziario, che fanno, a mio avviso, preferire l'esercizio privato in Italia. Verrà il giorno del dibattito, e sarà dibattito ardente: tanto più che dopo l'ultimo censimento la popolazione di quei banchi (*Accennando all'estrema sinistra*) è diventata così densa. (*Si ride*).

Dall'esercizio di Stato però non dobbiamo aborrire come dalla febbre gialla. Esercizio privato sì, ma a buoni patti: a patto, principalmente, che, pur semplificando i rapporti di gestione, oggi complicatissimi, fra lo Stato e le Società, pur lasciando alle Compagnie la maggior libertà di movimento per svolgere le loro iniziative, debba lo Stato poter esercitare un'azione di sorveglianza nettamente definita, saldamente fortificata, allo scopo di tutelare la conservazione del patrimonio ferroviario, la regolarità e la sicurezza del pubblico servizio, e le ragioni della finanza.

Esercizio privato, sì, ma a patto che sia risolta con le più ampie e sicure garanzie, senza privilegi per nessuno, con grande equità per tutti, la questione più alta e pluriforme, la questione del personale.

Nelle presenti Convenzioni sono a centinaia gli articoli, fatti per il governo delle linee, del materiale e delle merci; le dita della

mano avanzano per gli articoli che provvedono alla sorte di cento mila persone.

L'intervento dello Stato, nell'assetto del personale, specialmente dello Stato moderno, che anche senza essere socialista è fatalmente tratto ad allargare le sue funzioni, è giustificato, vuoi da elevate considerazioni di ordine politico e sociale, vuoi da considerazioni che, anche nei riguardi del bilancio dello Stato, hanno una grande importanza. Imperocchè il personale ha una influenza notevole sull'andamento del pubblico servizio: il personale è parte integrante, inscindibile, direi quasi, dall'ordinamento delle reti, delle quali deve in ogni tempo seguire le sorti: il personale rappresenta la spesa più considerevole di un esercizio di ferrovie.

In Italia l'esercizio delle grandi reti costa 200 milioni; or bene se ne pagano 121 al personale.

Voce. Una parte è troppo pagata!

Tedesco. Ed anche in questo credo che lo Stato potrebbe intervenire, perchè, quando lo Stato dovesse ereditare il personale ferroviario, difficilmente potrebbe diminuire gli stipendi, e dovrebbe accettarlo con stipendi irragionevoli, aggravando eccessivamente il suo bilancio. (*Commenti — Interruzioni*).

Presidente. Non interrompano, li prego!

Tedesco. Sarà vanto del Parlamento Italiano risolvere una questione che interessa così lunga schiera di lavoratori, e risolverla con istituti e mezzi moderni, dei quali nessuno vuole, come non si può, impedire il fatale andare. Con questi istituti assolutamente moderni, spero e confido che si potrà assicurare una pace durevole e perfetta fra le due compagnie, quella pace che sarà il fondamento più saldo anche della disciplina, sulla quale deve posare ogni buon ordinamento di ferrovie.

Tra questi mezzi, credo non si potrà trascurare quello indicato dall'onorevole Sonnino nel *Quid Agendum?* e che sarà parso sovversivo alle Società, il mezzo della compartecipazione dei lavoratori nell'azienda delle ferrovie.

Esercizio privato, sì, ma a patto che i banchieri non passino il segno e non abusino della loro potenza, come forse alcuni sintomi recenti potrebbero lasciar temere. Sono venute alla luce due pubblicazioni, una firmata dalla Direzione generale di una Società ferroviaria, e l'altra senza nome, ma di

autore ben conosciuto. In tutte e due queste pubblicazioni domina un pensiero, che a me sembra di colore oscuro. Gli autori mostrano di preoccuparsi tanto delle condizioni del nostro bilancio, che quasi il ministro del tesoro potrebbe dar loro querela per turbativa di possesso. (*Si ride*). Ed offrono denaro a piene mani e spingono la loro bontà fino al punto da consigliare lo Stato, anzi da prescrivergli, in qual modo dovrebbe spenderlo.

È vero che alle due pubblicazioni non fu fatta alcuna propaganda, e sarebbero rimaste poco meno che clandestine, se ad una non fosse toccata la sorte dell'invidiata ospitalità della *Nuova Antologia*. È questo un pentimento degli autori? Speriamolo; ed auguriamoci che, durante i negoziati per venire al nuovo assetto delle strade ferrate, i banchieri si ricorderanno che il primo galantuomo d'Italia è lo Stato, e che il Parlamento ed il Governo del Re si ispirarono e si ispireranno sempre alla massima temperanza ed alla più scrupolosa equità, nei rapporti con le Compagnie ferroviarie.

Auguriamoci pure che i banchieri non fissarono troppo gli occhi della mente astuta sui 400 milioni, che lo Stato dovrebbe rendere nel 1905, per poter spezzare il vincolo contrattuale, e non vorranno speculare sulle patriottiche titubanze, da cui potrebbe essere preso il Tesoro, per non dare anche la più lieve scossa all'edificio finanziario costruito con tanta arte e pazienza, e cementato col sudore dei contribuenti.

Ma, se i banchieri fossero tentati dalle inclinazioni della politica italiana, che, non per viltà, ma per prudenza, sembra talvolta schiva di audaci risoluzioni, se non portassero un grande spirito di moderazione, se i mal consigliati si lusingassero di poter dettare la legge impunemente; ho piena fiducia che gli stessi amici dell'esercizio privato insorgerebbero come un sol uomo, per intimare allo Stato, con voce alta ed imperativa, l'apostrofe oraziana: *O quid agis? fortiter occupa portum!* (*Benissimo! Bravo! — Vive approvazioni — Molti deputati vanno a congratularsi con l'oratore.*)

Presentazione di una relazione.

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

Carcano. Mi onoro di presentare alla Ca-

mera la relazione sul disegno di legge già approvato dal Senato, per aggiunte e modificazioni alla legge 17 luglio 1898, n. 350, che ha istituito la Cassa Nazionale di previdenza per la inabilità e la vecchiaia degli operai.

Presidente. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

Si riprende la discussione del bilancio dei lavori pubblici.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Licata.

Licata. Onorevole presidente, siamo prossimi a mezzogiorno, e perciò pregherei di rimettere a domani il seguito di questa discussione.

Presidente. C'è ancora un quarto.

Voci. Parli! parli!

Licata. La Camera è stanca, ed io in così poco tempo non posso neppure enunciare il mio ordine del giorno. (*Oh!*)

Presidente. Allora s'intende che rinuncia a parlare.

Licata. Non rinunzio; chiedo che si rimetta a domani il seguito di questa discussione.

Voci. No, no, parli, parli!

Presidente. Se avesse cominciato subito, a quest'ora avrebbe potuto finire. (*Bravo!*)

Licata. Ossequente alle raccomandazioni di brevità fatte ieri dall'onorevole presidente, non dirò che poche parole, e prego la Camera di ascoltarmi con benevola attenzione e con indulgenza, avendo riguardo al pochissimo tempo che ho, tanto che sarebbe meglio di rimettere a domani il seguito della discussione. (*Oh! — Rumori — Ilarità.*)

Una voce. Non bastano cinque minuti.

Licata. Non bastano: rimettiamo a domani.

Presidente. Vada innanzi, onorevole Licata; si può andare al di là del mezzogiorno.

Licata. Ma non è possibile a quest'ora; la Camera è stanca!

Presidente. Allora interpellero la Camera se intenda di togliere la seduta, o di continuare la discussione.

Fili-Astolfone. Domando di parlare per una mozione d'ordine.

Presidente. Parli.

Fili-Astolfone. Prego il presidente di non chiamare la Camera a votare se si debba to-

gliere la seduta o no. La Camera non può dar torto al presidente e ragione al deputato. D'altra parte mancano cinque minuti a mezzogiorno. Per quanto la benevolenza dei colleghi possa essere larga verso l'oratore, molti di coloro, che sono qui, andranno via tra breve, e l'oratore parlerà ai banchi. Non basta che si tengano le sedute mattutine nè che gli oratori sieno brevi; ci sono certi argomenti che non si possono strozzare.

Quindi rivolgerai calda preghiera al presidente di non provocare una votazione della Camera; poichè metterebbe noi nella dolorosa condizione di dover votare contro una proposta, che viene dalla Presidenza, la quale è animata dal desiderio di abbreviare la discussione perchè il tempo c'incalza, ma non sarebbe equa se volesse imporre all'onorevole Licata, di cominciare ora il suo discorso.

Presidente. Onorevole Fili, le faccio osservare che vi sono quaranta oratori iscritti nella discussione generale...

Fili-Astolfone. Non è colpa nostra!

Presidente. Ricordo inoltre che abbiamo l'impegno di condurre a termine i bilanci.

Sono dolentissimo di dover pregare insistentemente un deputato di parlare; ma se non parleranno che quattro oratori al giorno, giungeremo alla metà di luglio. Perciò ho rivolto all'onorevole Licata la preghiera di volere, in questi dieci minuti e con altri venti che si possono prendere sul pomeriggio, pronunziare il suo discorso.

Licata. Ma la Camera è stanca. Come si fa?

Presidente. Poichè l'onorevole Licata non crede di poter parlare, ed io non posso fare violenza ai colleghi, quando non vogliono parlare, rimetteremo il seguito di questa discussione a domani. (*Bravo!*)

La seduta termina a mezzogiorno.

PROF. AVV. LUIGI RAVANI

Direttore dell'Ufficio di Revisione.
