

CXC.

TORNATA DI GIOVEDÌ 19 DICEMBRE 1901

PRESIDENZA DEL VICE-PRESIDENTE PALBERTI.

INDICE.

	Pag.
Disegni di legge (Presentazione):	
Provvedimenti contro la pellagra (BACCELLI)	6940
Ferrovie di accesso al Sempione (<i>Seguito della discussione</i>):	6887
ABIGNENTE	6923
ALESSIO	6907
BIANCHERI	6906
BRANCA	6894-6925
BRUNICARDI	6938
CABRINI	6935-36-39
CAMERA	6905
CERIANA-MAYNERI	6888-6905
CHIMIENTI	6888-6905
COLAJANNI	6936
CURIONI	6906-07-33
CUZZI	6899-6905-29
DI BROGLIO (<i>ministro</i>)	6932
FILI-ASTOLFONE	6906
FRASCARA GIUSEPPE	6925-33
GIUSSO (<i>ministro</i>)	6901-05-30-33-34-35-36-37
GUERCI	6905-39
LACAVA	6906
MASSA	6905
NOCITO (<i>relatore</i>)	6897-6907-28-36-37
NOFRI	6908-05-08
PANTANO	6906-27-29-34-35-37-39
TEDESCO	6934-35
ZEPPA (<i>presidente della Commissione</i>)	6904
Provvedimenti finanziari (<i>Discussione</i>):	
COLAJANNI	6942
Interrogazioni:	
Porto di Tortoli:	
MERELLO	6882
NICCOLINI (<i>sotto-segretario di Stato</i>)	6882-83
Crisi vinicola:	
CALLERI E.	6885
CERIANA-MAYNERI	6884
FULCI NICOLÒ (<i>sotto-segretario di Stato</i>)	6883
MAZZIOTTI (<i>sotto-segretario di Stato</i>)	6883
Operai governativi:	
DE NOBILI (<i>sotto-segretario di Stato</i>)	6885
FERRERO DI CAMBIANO	6886
MAZZIOTTI (<i>sotto segretario di Stato</i>)	6885
Mozione (Lettura):	
Comitato inquirente (MIAGLIA)	6882
Osservazioni e proposte:	
Lavori parlamentari:	
ALESSIO	6941
BARZILAI	6942
CARCANO (<i>ministro</i>)	6941
LOLLINI	6948
SONNINO SIDNEY	6941
ZANARDELLI (<i>presidente del Consiglio</i>)	6948

Proposte di legge (Lettura):

Reduci della guerra d'indipendenza (GAT-TORNO)	6881
Donne laureate in legge (Socci)	6882

Relazioni (Presentazione):

Personale di ragioneria dell'Amministrazione provinciale dell'interno (LACAVA)	6887
Leggi postali (FILI-ASTOLFONE)	6904
Servizio di navigazione tra Venezia e le Indie TECCHIO	6940
Domanda di autorizzazione a procedere contro il deputato VALERI (COTTAFAVI)	6940

Votazione segreta (Risultamento):

Convenzione per la concessione della costruzione e dell'esercizio delle ferrovie di accesso al Sempione Arona-Domodossola e Santhià-Borgomanero-Arona rispettivamente alla provincia di Milano e alla città di Torino, e per esse alla Società per le ferrovie del Mediterraneo	6946
---	------

La seduta comincia alle 13.5.

Miniscalchi, *segretario*, legge il processo verbale della seduta di ieri, che è approvato.

Lettura di proposte di legge.

Presidente. Gli Uffici hanno ammesso alla lettura una proposta di legge dell'onorevole Gattorno.

Se ne dia lettura.

Miniscalchi, *segretario*, legge:

Articolo unico.

« Le somme bilanciate per la pensione ai Mille di Marsala e per l'assegno ai Veterani delle campagne 1848-49, le quali annualmente passarono in economia per morte degli investiti, sono d'ora innanzi destinate alla costituzione di un fondo per sussidio a quelli che presero parte alle successive guerre per l'Indipendenza nazionale, e che versano in condizioni economiche bisognose. »

Presidente. Gli Uffici hanno pure ammesso alla lettura una proposta di legge degli onorevoli Socci e Celli.

Se ne dia lettura.

Miniscalchi, segretario, legge :

Articolo unico.

« Le donne laureate in Giurisprudenza sono ammesse all'esercizio dell'avvocatura. »

Presidente. La Camera stabilirà poi il giorno nel quale queste due proposte di legge debbano essere svolte.

Gli Uffici hanno ammesso pure alla lettura una mozione...

Se ne dia lettura.

Miniscalchi, segretario, legge :

« La Camera nomina un Comitato di deputati allo scopo di accertare se risultino responsabilità morali per il deputato Miaglia dai fatti pei quali seguì recente giudizio davanti al Tribunale di Torino.

« Miaglia. »

Presidente. Anche per questa mozione la Camera stabilirà il giorno nel quale dovrà essere svolta.

Interrogazioni.

Presidente. L'ordine del giorno reca le interrogazioni.

L'onorevole Merello ha interrogato il ministro dei lavori pubblici « sulle cause che determinarono le ripetute diserzioni dell'asta per l'appalto dei lavori al porto di Tortoli, e per conoscere quali provvedimenti intenda adottare affinchè l'inizio di quei lavori non subisca ulteriori ritardi. »

L'onorevole sotto-segretario di Stato per i lavori pubblici ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

Niccolini, sotto-segretario di Stato per i lavori pubblici. L'onorevole Merello si impesierisce, e con molta ragione, dei lavori riguardanti il terzo braccio del porto di Arbatax-Tortoli; lavori pei quali venne, per tre volte consecutive, indetta l'asta, che però andò deserta. L'onorevole interrogante desidererebbe che io gli dicessi le ragioni per le quali gli appaltatori si sono astenuti dal concorrere all'asta per l'appalto di questa riluttanza ad assumere quei lavori; ed egli ritiene forse che i prezzi del capitolato non siano veramente giusti ed adeguati ai lavori medesimi. Io ho invece motivo di ritenere che vi sia stato un previo accordo per fare andar deserti gli incanti, sperando che in tal modo si sarebbero aumentati i prezzi dei lavori da eseguirsi.

E questa mia opinione è corroborata dall'essersi verificato il fatto che, visto come da parte dell'Amministrazione dei lavori

pubblici non si era creduto opportuno (e questa è la cosa di cui si duole l'interrogante) di modificare i prezzi di quei lavori, alcuni appaltatori si sono rivolti al Ministero per ottenere i lavori stessi a trattativa privata al prezzo previsto dalla stima del progetto; da parte nostra abbiamo fatto conoscere che insistevamo perchè i lavori fossero assunti non al prezzo segnato nella stima ma con qualche riduzione. Tale ferma condotta ha prodotto il desiderato effetto ed ora siamo in trattative con appaltatori che non si erano presentati il giorno dell'asta.

Senza stare a dilungarmi di troppo posso assicurare l'interrogante che le trattative sono condotte con la maggiore sollecitudine e che mi auguro che fra qualche giorno possano essere appaltati i lavori. Con queste spiegazioni credo di avere soddisfatto l'onorevole interrogante, al quale soggiungo che tanto riconosciamo giuste le sue domande, che noi cercheremo di spingere queste trattative con la massima alacrità per appagare i giusti desiderî di quelle nobilissime popolazioni.

Presidente. L'onorevole Merello ha facoltà di parlare per dichiarare se sia, o no, soddisfatto delle risposte avute.

Merello. Ringrazio l'onorevole sotto-segretario di Stato dei lavori pubblici per le spiegazioni che ha voluto gentilmente favorirmi. Ma sarei stato molto più soddisfatto se egli avesse dato come fatto compiuto l'appalto dei lavori.

Io non nascondo che il fatto di tre diserzioni mi ha profondamente preoccupato, come ha preoccupato seriamente quelle popolazioni che contano su questi nuovi lavori per fare del porto di Tortoli un porto non solo d'approdo, ma anche di rifugio, perchè nelle condizioni attuali non è un vero porto di rifugio, ma bensì una vera trappola. Ora al Ministero sanno che per effetto dei lavori precedentemente fatti quel porto si è reso assolutamente disadatto agli usi ed ai bisogni del commercio, non solo, ma incapace a servire di riparo ai bastimenti che vi approdano.

Io mi preoccupo di un'altra cosa e cioè che per un lavoro di circa 500 mila lire l'appaltatore bisogna che abbia un materiale per portare a compimento tale lavoro che si calcola debba arrivare a circa 100 mila lire, comprese le spese di contratto. Di più questi lavori si debbono fare in cinque anni

perchè pel 1901-1902 abbiamo in bilancio 50 mila lire, poi altre 50 per l'esercizio successivo e 25 mila per gli altri esercizi successivi.

Io credo che sia difficile, malgrado tutte le assicurazioni dell'onorevole sotto-segretario di Stato, che questi lavori si possano appaltare sui prezzi unitari stabiliti dal Capitolato e che un ribasso non avvenga. Ma se disgraziatamente questo non dovesse avvenire, io prego l'onorevole sotto-segretario di Stato perchè con il provvedimento dei prezzi unitari o con altri provvedimenti questi lavori non sieno più oltre ritardati.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole sotto-segretario di Stato per i lavori pubblici.

Niccolini, sotto-segretario di Stato per i lavori pubblici. A me preme di dare uno schiarimento all'onorevole interrogante sull'ultimo punto. Egli dubita che possiamo venire ad una conclusione. Ma forse non mi sono spiegato abbastanza chiaramente, perchè io l'ho assicurato che noi siamo già in trattative, ed abbiamo ottenuto delle offerte di ribasso sui prezzi della stima del progetto. Questa è la più evidente dimostrazione che i prezzi sono remunerativi. Aggiungerò di più, e questo avevo dimenticato di dirlo prima, che una delle maggiori difficoltà che si affacciavano dagli appaltatori per assumere i lavori, dipendeva da questo, che il porto di Arbatax, come l'onorevole Merello sa meglio di me, in certi momenti è poco sicuro perchè i venti potevano arrecare gravi danni ai mezzi d'opera. Questa era una delle grandi preoccupazioni degli appaltatori. Le imprese, con le quali siamo in trattative, volevano avere affidamento di potere in caso di cattivo tempo e di grosse mareggiate, riparare nella calata dei Francesi. Ora io sin da ieri ho spedito telegrammi all'ufficio del Genio civile di Cagliari per avere notizie al riguardo e per sapermi regolare se debbasi o no concedere questa facoltà. Ove ciò sia possibile, il contratto può considerarsi stipulato con l'appaltatore che ha fatto l'offerta migliore. Vede dunque l'onorevole Merello che se l'appalto non è già concluso, posso dargli affidamento che tra breve sarà un fatto compiuto.

Merello. Ringrazio l'onorevole sotto-segretario dell'assicurazione datami.

Presidente. Viene ora l'interrogazione dell'onorevole Ceriana-Mayneri, ai ministri di agricoltura, industria e commercio e delle

finanze, « per conoscere quali provvedimenti intendano adottare al fine d'alleviare l'attuale crisi vinicola e affinché si accordi intanto almeno la libera alcoolizzazione dei vini italiani destinati all'esportazione transoceanica. »

Fulci Nicolò, sotto-segretario di Stato per l'agricoltura, industria e commercio. Onorevole presidente, desidererei di rispondere anche all'altra interrogazione dell'onorevole Calleri che tratta dello stesso argomento.

Presidente. L'onorevole Calleri Enrico interroga il ministro di agricoltura, industria e commercio « sulla attuale crisi vinicola, specialmente del Piemonte, e come si intenda alleviarne gli effetti. »

Ha facoltà di parlare l'onorevole sotto-segretario di Stato per l'agricoltura e commercio.

Fulci Nicolò, sotto-segretario di Stato per l'agricoltura, industria e commercio. Sulla prima parte dell'interrogazione dell'onorevole Ceriana-Mayneri, che è identica all'interrogazione dell'onorevole Calleri, ho già dato risposte esaurienti quando risposi, pochi giorni fa, ad una identica interrogazione degli onorevoli Vigna ed Agnini; sicchè nulla posso aggiungere, poichè le condizioni non sono mutate, e quelle misure che io promisi di prendere, o furono già prese o stanno per prendersi.

Resta la seconda parte dell'interrogazione dell'onorevole Ceriana-Mayneri, la quale senza dubbio è molto importante, e riguarda non solamente il ministro di agricoltura, ma anche altri ministri, ma più specialmente il ministro delle finanze, e perciò l'onorevole collega Mazzioti fornirà quelle notizie che potranno, spero, soddisfare l'onorevole Ceriana-Mayneri.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole sotto-segretario di Stato per le finanze.

Mazzioti, sotto-segretario di Stato per le finanze. L'onorevole interrogante sa che anche nella recentissima discussione della legge per l'abbuono sulla distillazione degli alcoli si è largamente accennato alla questione importantissima della nostra produzione vinicola; egli sa che in tale occasione si è accennato ai rimedi atti a scongiurare la crisi. Evidentemente il Governo non dispone di una larga serie di provvedimenti e non può far altro che procurare ai produttori di vino il modo di convertire questo prodotto in altri preparati, e a tale scopo sono appunto diretti i due disegni di legge riguardanti,

l'uno l'abbuono degli alchools, l'altro l'alcool industriale, il quale ultimo non è stato ancora approvato. Vi è un lato più importante del problema, quello che riguarda la nostra esportazione di vino all'estero; ma l'onorevole interrogante comprende agevolmente che tutto ciò è riservato ai futuri trattati i quali procureranno di garantire il più possibile la nostra esportazione.

Io non mi trattengo su questo punto anche perchè, giorni fa, ho avuto occasione di intrattenere lungamente la Camera rispondendo ad una simile interrogazione dell'onorevole Vigna: però l'interrogazione dell'onorevole Ceriana-Mayneri si ferma principalmente sull'alcoolizzazione dei vini, come ho potuto già notare dai segni con cui l'onorevole interrogante m'invita a portare la discussione su questo terreno. L'onorevole collega sa già che il regolamento per l'applicazione della legge 15 marzo 1900, diretta a combattere le frodi nella preparazione e nel commercio dei vini, dichiara vini non genuini quelli cui sono state aggiunte altre sostanze che alterino la composizione del vino stesso od alterino i limiti dei rapporti fra i componenti riscontrati nei vini naturali. Si è però riconosciuto che per i bisogni dell'esportazione vinicola è necessario eliminare queste difficoltà per l'alcoolizzazione, che provengono dai nostri regolamenti, ed all'uopo il Governo non ha mancato di provvedere. Infatti con i recenti decreti 16 maggio e 20 novembre 1901 sono state sospese le disposizioni che ho poco fa citato sino al 31 dicembre di quest'anno. Attualmente trovasi già in corso di approvazione un nuovo regolamento che concede alcune facoltà per l'alcoolizzazione, ed anzi esso è stato già approvato dal Consiglio di Stato. Vede dunque l'onorevole Ceriana-Mayneri che l'amministrazione è compenetrata di quei bisogni ai quali si riferisce la sua interrogazione ed ha cercato, nei limiti del possibile, di provvedervi.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Ceriana-Mayneri per dichiarare se sia, o no, soddisfatto.

Ceriana-Mayneri. La risposta dell'onorevole sotto-segretario di Stato all'agricoltura per quanto riguarda la prima parte della mia interrogazione, pure riferendomi alle parole da lui dette giorni sono agli onorevoli Agnini e Vigna, non mi ha appieno soddisfatto.

Gli studi e le riforme enunciate, i mo-

desti disegni di legge finora presentati possono, solo in minima parte, appagare i legittimi desideri dei viticoltori italiani, possono solo in minima parte alleviare la grave crisi che colpisce così violentemente tanta parte d'Italia.

La precipua causa della plethora di vini invenduti sta, a parer mio, nei forti dazi governativi e comunali, che mentre inceppano il commercio del vino e ne diminuiscono il consumo favoriscono, su larga scala, la produzione dei vini adulterati a cui nessuna legge potrà mai porre riparo finchè sussista l'attuale artificioso divario fra i prezzi del vino al luogo di produzione ed al luogo di consumo. Dazi di consumo che superano, in alcuni Comuni, le dieci lire per ettolitro, precludono quasi persino il mercato interno alla onesta produzione vinicola italiana (*Benissimo!*), e rendono difficile alla classe operaia di provvedersi di vini sani e genuini, con quanto danno dell'economia nazionale e dell'igiene pubblica lascio a voi, onorevoli colleghi, il giudicare.

È necessario quindi che il Governo si affretti di attuare riforme tributarie tali che mettano in condizione i Comuni di poter togliere gradualmente, come già avvenne nelle principali città di Francia, il dazio sul vino ordinario che è merce di prima necessità, affinchè le classi operaie non siano avvelenate da vini adulterati ed i viticoltori mezzi rovinati da un'illecita concorrenza.

È necessario che il Governo provveda a migliorare le tariffe dei trasporti, provveda ad assicurare almeno l'annua stabilità dei trasporti delle Compagnie di navigazione sussidiate dallo Stato.

Per quanto riguarda la seconda parte dell'interrogazione, ringrazio l'onorevole sotto-segretario di Stato per le finanze per la sua risposta esauriente, e faccio plauso al Ministero di agricoltura per avere proposto l'opportunistissima modificazione all'articolo 3 del regolamento con la quale si concede una eccezionale maggiore alcoolizzazione dei vini italiani da esportarsi nei paesi transoceanici circondandola delle necessarie cautele contro le frodi ed a tutela delle convenzioni internazionali.

Rivolgo infine una calorosa preghiera al ministro delle finanze e a quello dell'agricoltura perchè vogliano sollecitare l'attuazione del lodato provvedimento che già ottenne il parere favorevole del Consiglio di

Stato e che trovasi attualmente alla Corte dei conti. Voglia il Governo provvedere perchè l'atteso Decreto possa prima della fine del corrente anno essere emanato. Non saranno così preclusi i mercati dell'America meridionale al vino italiano, e sarà posta la nostra produzione in condizioni tali da poter lottare vittoriosamente coi vini francesi e spagnoli anche in quegli importanti centri di consumo dove l'esportazione vinicola italiana tenne in altri tempi un incontestato primato. (*Bravo! Benissimo!*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Calleri Enrico, per dichiarare se sia, o no, soddisfatto.

Calleri Enrico. Io ringrazio l'onorevole sotto-segretario di Stato dell'agricoltura, il quale ha avuto la cortesia di ripetere a me la risposta che già in altra seduta aveva dato a due nostri colleghi.

Io so, e tutti lo sanno, che la crisi vinicola la quale attualmente travaglia le nostre Provincie, specialmente le Provincie piemontesi, dipende da molte cause, le quali certamente non si possono far cessare tutte ad un tratto. Io comprendo quanto ha detto poco fa il collega Ceriana-Mayneri, che cioè quando si potesse giungere a togliere il dazio sul vino si potrebbe forse alleviare questa crisi vinicola: ma questa è cosa da vedersi. Ma l'onorevole sotto-segretario di Stato opportunamente mi fa dei segni di dissentimento, ed io credo che abbia molta ragione, perchè bisogna fare i calcoli anche col bilancio dello Stato.

Ad ogni modo io prendo atto delle sue dichiarazioni, lo ringrazio e mi dichiaro soddisfatto.

Presidente. Segue l'interrogazione degli onorevoli Gayazzi e De Nava al ministro dei lavori pubblici « per sapere se egli ritenga che le concessioni di forze idrauliche fatte alle Società ferroviarie allo scopo di utilizzarle per la trazione di treni, possano essere dalle Società stesse totalmente o parzialmente subconcesse a terzi per scopi diversi. »

Niccolini, sotto-segretario di Stato per i lavori pubblici. Domando di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà

Niccolini, sotto-segretario di Stato per i lavori pubblici. Per accordi presi con gli interroganti, prego l'onorevole presidente di rimandare questa interrogazione.

Presidente. Sta bene, sarà rimandata.

Segue l'interrogazione degli onorevoli

Ferrero di Cambiano, Biscaretti e Daneo Edoardo ai ministri del tesoro, delle finanze, della guerra e della marina « per sapere se non credano opportuno di accordarsi per un identico trattamento di pensione e di invalidità a favore di tutti gli operai addetti ad opifici e stabilimenti governativi, allo scopo di togliere le attuali disuguaglianze e i non ingiustificati lamenti che ne derivano. »

Ha facoltà di parlare l'onorevole sotto-segretario di Stato per il tesoro.

De Nobili, sotto-segretario di Stato per il tesoro. Convengo che sarebbe desiderabile che come avviene per tutti gli impiegati fosse anche per tutti gli operai alla dipendenza dello Stato: parità di trattamento di riposo. Ma: gli onorevoli interroganti comprendono che ogni riforma nel trattamento di riposo per questa o quella categoria di personale deve essere proposta e studiata specialmente da quel Ministero dal quale la categoria dipende. Qualche cosa però nel senso desiderato dagli onorevoli interroganti è già stato fatto: sono pochi giorni che la Camera ha approvato un disegno di legge diretto appunto a parificare in quanto era possibile le pensioni degli operai di marina con quelli della guerra. So che altri studi sono già inoltrati per altre categorie di personale e posso assicurare l'onorevole Ferrero e gli altri colleghi che con lui presentarono la interrogazione, che quante volte proposte dirette ad eliminare gli inconvenienti da essi lamentati perverranno al Ministero del tesoro saranno studiate con la massima sollecitudine e col maggior desiderio di poterle accogliere favorevolmente.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole sotto-segretario di Stato per le finanze.

Mazziotti, sotto-segretario di Stato per le finanze. Non ho alcuna difficoltà per parte dell'amministrazione finanziaria di riconoscere con gli onorevoli interroganti come sarebbe opportuno ed utile di unificare il metodo, con cui sono stabiliti gli assegni di pensione degli operai dipendenti dallo Stato. Relativamente al Ministero delle finanze, come l'onorevole interrogante conosce benissimo, gli operai, ai quali si tratta di provvedere, sono quelli principalmente delle saline e delle manifatture dei tabacchi.

Ora, relativamente a questi operai, l'amministrazione ha creduto di provvedere nel seguente modo. Gli operai, ammessi dopo il primo ottobre 1899, sono stati iscritti alla Cassa Nazionale per la invalidità e per

la vecchiaia; gli operai invece, che si trovavano ammessi prima dell'epoca designata, sono attualmente sottoposti ad un trattamento, così detto di valetudinarietà, cioè godono di un assegno, che varia in ragione del numero degli anni di servizio. E per essere più preciso nella mia risposta, dirò che noi abbiamo attualmente 2000 operai tra le saline e le manifatture iscritti alla Cassa Nazionale per la invalidità e per la vecchiaia, ed altri 14,000 che hanno diritto al trattamento di valetudinarietà.

Quale è il concetto dell'amministrazione finanziaria appunto nel desiderio di parificare il trattamento di queste varie classi di operai?

L'amministrazione tenderebbe ad ottenere lo scopo di inscrivere tutti gli operai, sia quelli ammessi prima del 1° ottobre 1899, sia quelli ammessi dopo, alla Cassa nazionale di invalidità e per la vecchiaia, affinché fosse ad essi dato ugual trattamento. Ma per conseguire questo scopo è necessario di addivenire a trattative con la Cassa medesima, a fine di regolare la posizione di quegli operai che essendo stati ammessi, specialmente in epoche remote, non hanno corrisposto a quelle ritenute che sono dovute secondo gli statuti della Cassa.

Ora l'amministrazione sta appunto procedendo ai computi necessari per vedere a quale cifra ammonterebbero queste ritenute, a fine di ottenere, mediante le opportune intelligenze coll'amministrazione della Cassa, di iscrivere tutti indistintamente gli operai a questo benefico istituto.

L'amministrazione non vagheggia il concetto di adottare il sistema delle pensioni, perchè crede che la pensione non corrisponda ormai più a quei criteri che prevalgono ai tempi nostri, e preferirebbe invece di sostituire all'azione della pensione i metodi della moderna previdenza.

Ad ogni modo, come ha detto il mio collega del tesoro, io assicuro gli onorevoli interroganti che l'amministrazione finanziaria è disposta a riconoscere pienamente l'opportunità del concetto al quale si ispira la loro interrogazione, cioè di uniformare il trattamento per i vari operai dell'amministrazione dello Stato, e sarò ben lieto di trattare su queste basi affinché niuna disparità di trattamento abbia a verificarsi fra le varie classi di operai che servono la amministrazione medesima.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Ferrero di Cambiano.

Ferrero di Cambiano. Io sono lieto che tanto l'onorevole sotto-segretario di Stato del tesoro, quanto quello delle finanze abbiano accolto il concetto della nostra interrogazione, che è sostanzialmente questo, che tutti gli addetti agli stabilimenti dello Stato, da qualunque Ministero dipendano; devono essere trattati alla stessa stregua in fatto di assegni per la vecchiaia e la invalidità.

E ne li ringrazio.

Non posso però dichiararmi soddisfatto delle riserve e dei dubbi, che hanno accompagnato le loro dichiarazioni circa il modo con cui questo concetto, come mi hanno lasciato intendere, si dovrebbe e potrebbe applicare.

L'onorevole sotto-segretario di Stato per le finanze, ad esempio, ha detto che il concetto delle pensioni non risponde più alle tendenze dei tempi nuovi, per cui vien preferita la iscrizione a Casse di previdenza, nel che mi accordo volentieri con lui; pochi giorni or sono, invece, il sotto-segretario di Stato per il tesoro difendeva qui una legge di pensioni per gli operai della marina: mostrando evidentemente di andare in contraria sentenza, con onere e con pericoli indubbiamente maggiori per il bilancio dello Stato. Vi sarebbe dunque una contraddizione in termini fra i due Ministeri, e la cosa non mi è nuova, nè mi meraviglia, perchè so che in Italia i Ministeri fan tutti cosa a parte e son peggio che Stati e Potenze nei rapporti tra loro!

E del resto a questo per lo appunto tendeva la nostra interrogazione, ad evitare codeste contraddizioni donde vengono le disuguaglianze di trattamento e le giuste lagnanze degli operai meno favoriti — poichè qui parliamo di operai. I quali poi, ve lo so dire senza consultare atti di Congressi o farmi l'eco di comizi clamorosi, codeste distinzioni non le fanno, e nella loro coscienza chiara e semplice sentono di servire tutti lo stesso Stato, e vogliono quindi essere trattati tutti allo stesso modo e chiedono dirittamente di essere tutti remunerati dallo Stato in modo uguale quando sono giunti alla vecchiaia.

Attualmente, e la cosa è deplorabile, succede invece il contrario. Gli operai sono diversamente trattati, a seconda dei Ministeri da cui dipendono, sia per la ritenuta che alcuni hanno ed altri no — quelli, ad

esempio, delle manifatture dei tabacchi hanno la ritenuta, come l'hanno quelli dell'officina carte-valori, per la iscrizione alla Cassa Nazionale di previdenza, mentre gli operai dei Ministeri della guerra e marina non hanno ritenute di sorta — sia per l'ammontare della pensione, sia per il minimo. Or questo, lo ripeto, non l'intendono gli operai i quali vi dicono: noi serviamo tutti ugualmente lo Stato, perchè non ci trattate tutti alla stessa stregua? Ed è perciò che vi prego di cercare e provocare l'accordo necessario fra i Ministeri competenti; vedetene il modo migliore, ma fate sì che la desiderata e attesa uguaglianza di trattamento per tutti gli operai governativi si ottenga.

Intanto, poichè l'onorevole sotto-segretario di Stato del tesoro nella sua cortesia ci ha detto che se avevamo in proposito delle proposte da fare le facessimo poichè il ministro del tesoro le avrebbe favorevolmente accolte, prendo la palla al balzo e gli rivolgo una calda e giusta preghiera.

La circolare 29 settembre 1899 del ministro Carmine, col quale ho avuto l'onore di collaborare, ispirata come l'antecedente del ministro Branca, al criterio dell'equità e ai sentimenti del cuore forse più che alla stretta legalità, ma, facendo il meglio che si poteva, ha favoriti tutti gli operai allora in servizio presso le Manifatture tabacchi con sussidi discreti di valetudinarietà, ed ha obbligato gli operai che da allora sarebbero stati assunti in servizio ad iscriversi alla Cassa nazionale di previdenza con un contributo dello Stato e con corrispondente ritenuta da farsi agli operai.

Che ha fatto invece il Tesoro per i suoi operai dell'Officina carte-valori? Dopo molte titubanze, vinte poi dalla buona volontà dei ministri Boselli e Rubini, si ammise il sistema della valetudinarietà e lo si è scritto nel Regolamento dell'officina 19 agosto 1900. Ma se ne limitò il beneficio a tutti quelli i quali al primo luglio 1900 avessero 35 anni di età, il che vuol dire che non solo ne rimasero esclusi, come si è fatto al Ministero delle finanze, gli operai da allora assunti in servizio, ma anche coloro che pur essendo già in servizio magari da 15 o 20 anni, non avevano ancora raggiunta l'età di 35 anni, dovendo così tutti costoro, come i nuovi operai, iscriversi alla Cassa nazionale di previdenza, colla perdita di tanti anni nel computo della pensione e col danno della ritenuta a loro carico.

Ora questo non è giusto, e contro questa disposizione giustamente reclamano gli operai dell'Officina carte-valori chiedendo di essere pareggiati ai compagni delle Manifatture tabacchi. Ed io confido che l'onorevole sotto-segretario di Stato per il tesoro vorrà prendere in mano questa causa giusta, tranquillare quei buoni operai dell'Officina carte-valori, meritevoli per il loro contegno di ogni riguardo, e vedere che siano per lo meno trattati alla stessa stregua degli operai dipendenti dal suo vicino, il Ministero delle finanze. Io non dubito che egli accoglierà questa mia preghiera: almeno questo frutto avremo tratto dalla interrogazione d'oggi, sperando che maturino i desiderati migliori accordi per l'avvenire.

Presidente. Essendo trascorsi i 40 minuti regolamentari, le altre interrogazioni sono rimandate.

Presentazione di una relazione.

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

Lacava. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione della Giunta generale del bilancio sul disegno di legge: « Disposizioni circa il personale di ragioneria dell'Amministrazione provinciale dell'interno e circa la pubblicazione dei bilanci e conti delle istituzioni pubbliche di beneficenza. »

Presidente. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

Seguito della discussione sul disegno di legge:

Approvazione delle Convenzioni per la costruzione delle linee di accesso al Sempione.

Presidente. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione sul disegno di legge: « Approvazione delle Convenzioni per la concessione della costruzione e dell'esercizio delle ferrovie di accesso al Sempione Arona-Domodossola e Santhià-Borgomanero-Arona rispettivamente alla provincia di Milano e alla città di Torino, e per esse alla Società per le ferrovie del Mediterraneo. » (*Conversazioni nell'emiciclo*).

Facciano silenzio, e vadano ai loro posti.

L'onorevole Ceriana-Mayneri ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera, convinta della necessità di provvedere alle più facili comunicazioni fra il valico del Sempione ed il porto di Genova, passa all'ordine del giorno. »

Domando se quest'ordine del giorno sia appoggiato.

(È appoggiato).

Onorevole Ceriana-Mayneri, ha facoltà di parlare per isvolgere il suo ordine del giorno.

Ceriana-Mayneri. Svolgerò telegraficamente l'ordine del giorno che ebbi l'onore di presentare. I precedenti oratori hanno già trattato con tanta maestria ed ampiezza l'argomento, che mi parrebbe temerità l'abusare della cortesia vostra e prolungare il dibattito.

Mi limito a richiamare l'attenzione del Governo e della Camera sulla urgente necessità di migliorare le comunicazioni tra il porto di Genova e il Sempione, onde quella importante opera possa dare il frutto che giustamente ne attende il Paese.

L'Italia si sobbarcò a quella ingente spesa in particolar modo per attrarre nella zona d'influenza del suo commercio la Svizzera occidentale, per porre il porto di Genova in grado di lottare vittoriosamente, anche su quei mercati, col porto di Marsiglia. La strada che unisce Genova al Sempione, più breve e più comoda, è la ferrovia Genova-Alessandria-Mortara-Novara-Arona, linea che già raggiunse quasi il massimo della sua potenzialità, giacchè essa rende ormai oltre sessantamila lire al chilometro ed ha un movimento di cinquanta treni al giorno. Si impone quindi al Governo nell'interesse generale dello Stato, di provvedere senza ulteriore indugio, prima che si apra il traforo del Sempione, al raddoppiamento dei binari su quei tratti della linea Alessandria-Arona in cui questo raddoppiamento fa ancora difetto. Ma ciò non basta. Per provvedere all'incremento naturale del commercio del porto di Genova ed al maggior traffico derivante dal traforo del Sempione, per evitare che quel porto si trovi in condizioni di inferiorità di fronte a Marsiglia, sarebbe stato opportuno che in questa legge fosse anche inclusa la costruzione del breve tronco ferroviario Tortona-Sale-Pieve del Cairo-Mortara.

Questa linea in perfetta pianura, della lunghezza di soli 21 chilometri, importerebbe una spesa non superiore agli 8 milioni e verrebbe ad abbreviare la distanza fra Genova ed il Sempione di oltre 12 chilometri (l'amico Calvi mi suggerisce 17 chilometri, tanto meglio) e libererebbe buona parte del traffico genovese dalla strozzatura della galleria

di Valenza, che da parecchi anni minaccia rovina

Io non propongo emendamenti al disegno di legge, mi limito soltanto a fare le più calorose preghiere all'illustre uomo che presiede al Dicastero dei lavori pubblici perchè voglia studiare attentamente il problema che mi onoro di segnalargli, certo che, dopo un serio esame, si persuaderà della utilità e dell'evidente interesse per lo Stato di affrettare la costruzione di questo tronco ferroviario Tortona-Sale-Pieve del Cairo-Mortara che mentre toglierebbe almeno in parte la lacuna lamentata in questo disegno di legge, provvederebbe ai più vitali ed urgenti interessi del commercio italiano. (Benissimo!)

Presidente. L'onorevole Chimienti con altri molti colleghi ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera, convinta che oltre il traffico delle merci per il valico del Sempione occorre anche provvedere di rapide comunicazioni il transito della posta internazionale e dei viaggiatori da e per l'Oriente, avviato ora per la via di Brindisi e diretto verso il Sempione, invita il Governo:

1. A fornire di doppio binario i punti principali della linea Brindisi-Ancona-Bologna;

2. Ad eseguire sollecitamente l'allacciamento del seno di ponente del porto di Brindisi alla sopradetta linea ferroviaria.

Chimienti, Salandra, De Amicis, Tedesco, Mezzanotte, Di Sant'Onofrio, Rizzetti, Marco Pozzo, Camera, Borghese, Calderoni, Stelluti-Scala, Falcioni, Vallone, Zannoni, Albertelli, Borsarelli, Pozzato, N. Colajanni, Lucernari, Abignente, Cavagnari, Cottafavi, Roselli, Mezzacapo, Fusco, Scaramella-Manetti, Brunialti, Montagna, De Andreis, Libertini Gesualdo, Magnaghi. »

Domando se quest'ordine del giorno sia appoggiato.

(È appoggiato).

La sua proposta essendo stata appoggiata, l'onorevole Chimienti ha facoltà di svolgerla.

Chimienti. Onorevoli colleghi, l'onorevole deputato Ceriana-Mayneri ha esaminato il

disegno di legge, che si discute, ponendolo in relazione ai bisogni del porto di Genova; io mi permetterò di richiamare l'attenzione della Camera su questo progetto ponendolo in relazione ai bisogni del porto di Brindisi. Astraeate dall'immenso traffico delle merci, che mette capo al Porto di Genova, e riferite il vostro pensiero alla posta internazionale, ai viaggiatori ed alle merci ricche, pensate alla posizione geografica del porto di Brindisi, ed il discorso che l'onorevole Ceriana-Mayneri ha fatto per Genova si può bene applicare a Brindisi.

Il mio assunto è poi reso facile da quanto è asserito nella relazione dell'onorevole Nocito, che io ringrazio, assieme alla Commissione, della benevolenza con cui hanno accolto ed esaminato il voto da me presentato negli Uffici. Maggiore importanza hanno dato al mio ordine del giorno gli argomenti e le parole degli onorevoli Tedesco, Falcioni e De Andreis, firmatarii con me dell'ordine del giorno che ho l'onore di raccomandare alla Camera.

Anche prima, nella discussione sulle mozioni pel Mezzogiorno, sopra questo stesso argomento, cioè sulla necessità di porre il porto di Brindisi in condizioni di rendere tutti i suoi servigi al transito della posta e dei viaggiatori, da e per l'Oriente (per non distruggere, cioè, con la negligenza e con l'abbandono, i benefici naturali che assicura all'Italia, e ad una regione importante del Mezzogiorno, la posizione geografica del porto di Brindisi), hanno parlato gli onorevoli Salandra, Lacava e Sacchi. Su questo largo consenso di propositi e di intenti — veramente nazionale — si asside il mio ordine del giorno, che chiede ora che si passi dalle parole ai fatti.

Ora che si progetta e dovrà eseguirsi un'opera della importanza di queste due linee ferroviarie, per abbreviare di poco gli accessi al Sempione, è bene che la Camera sappia come, eseguendo i lavori proposti nell'ordine del giorno presentato da me, e da altri trentadue colleghi, si guadagneranno (col solo allacciamento alla stazione ferroviaria del seno di ponente del porto) alle provenienze dall'Oriente circa due ore, come dire l'apertura di un altro valico del Sempione. Con questa differenza, che l'apertura di un altro valico, che portasse questa rapidità di comunicazioni, costerebbe da 15 a 20 milioni, mentre per i lavori a cui si riferisce il mio ordine del giorno, particolar-

mente per quanto riguarda l'allacciamento del seno di ponente del porto di Brindisi, i lavori non supereranno la spesa di un milione, o poco più. Per questi lavori di allacciamento del seno di ponente fu presentato un progetto fin dal 1869, e questo progetto è stato ripresentato, credo, nel 1890 o 1891. L'onorevole ministro conosce tutto ciò.

Dopo quanto ho detto, io spero che la Camera sarà convinta che io non parlo per la istituzione di una fontana nella piazza del capoluogo del collegio o di una linea ferroviaria d'indole elettorale (perchè non oserei di rubare tempo alla Camera per occuparmi di questi argomenti in sede della legge del Sempione), ma mi occupo di un interesse di ordine generale, economico e politico.

Messa a profitto, tutta quanta, la felice posizione dello scalo di Brindisi, rimpetto all'Oriente, si assicurerà permanentemente all'Italia, ed, attraverso l'Italia, alle Puglie ed alla provincia di Lecce, il passaggio della Posta internazionale, e si riavranno i viaggiatori che torneranno a Brindisi, quando saranno date tutte le facilitazioni che prevede il mio ordine del giorno. Tra siffatte facilitazioni è vitale ed essenziale quella che oggi, nel commercio, vince tutte le altre, compresa la posizione geografica, cioè, la rapidità delle comunicazioni e delle operazioni di carico e scarico.

Ed è bene, onorevoli colleghi, che questa questione si risolva una volta per sempre, poichè la Camera sa che in poco più di dieci anni sono venuti sei ministri a Brindisi per regolare il servizio postale internazionale, e cioè gli onorevoli Genala, Baccarini, Finali, Prinetti, Lacava, Galimberti che è stato l'ultimo; e questi ministri non sono venuti a Brindisi per visitare le antichità, o per visitare la casa dove la storia narra morisse Virgilio. Quei signori ministri sono venuti per cortesi e continue insistenze del Governo inglese, il quale ripete, troppo spesso, e con ragione, che questo servizio esiste da circa 30 anni e non si riesce ad organizzarlo in modo da dare ad esso l'elemento principale che gli occorre, cioè la rapidità delle comunicazioni e dei servizi portuali. Vi è davvero, per l'Italia e per gli italiani, da sentirsene profondamente umiliati!

Io prego l'onorevole ministro a dichiarare alla Camera se è vero quanto io ho

avuto l'onore di esporre; se non è vero lo dica in modo chiaro ed esplicito. Dica egli, se lo può, sulla sua coscienza e nella sua lealtà, che il servizio della Valigia delle Indie, cioè un servizio di importanza internazionale, procede nel modo come deve procedere un servizio di questa natura; egli non può dirlo, e non lo ha detto.

Ed allora io mi auguro che primo pegno di quella concordia patriottica che ha riunito tutti gli animi nostri nell'ultima discussione per gli interessi del Mezzogiorno, sieno questi i lavori da farsi a Brindisi e sarò lieto che Brindisi sia l'altare sul quale la politica dello Stato italiano dimostri finalmente che l'unità d'Italia vive nella concordia dei sentimenti patriottici e nella comune difesa e protezione degli interessi economici.

L'onorevole Falcioni, deputato di Domodossola, parlando di Brindisi ha mostrato come gli interessi della sua regione sieno fusi e confusi con gli interessi in nome dei quali io parlo, come deputato del Collegio di Brindisi.

Con questo voto raccomando alla Camera ed all'onorevole ministro il mio ordine del giorno. (*Bene!*)

Presidente. Ora viene l'ordine del giorno degli onorevoli Cuzzi, Lucca e Falcioni, di cui do lettura:

« La Camera, convinta della necessità di provvedere prontamente alla costruzione della linea Crusinello-Feriolo-Pallanza-Intra secondo il progetto compilato dalla Società Mediterranea, anche quale primo tronco della linea internazionale alla Svizzera per l'allacciamento del Sempione col Gottardo, confida nella prossima sua concessione alla predetta Società per la costruzione e l'esercizio di detta linea alle condizioni stabilite nella Convenzione 28 novembre 1901 stipulata dal Governo con la città di Torino. »

Domando se quest'ordine del giorno sia appoggiato.

(*E' appoggiato.*)

Essendo appoggiato, l'onorevole Cuzzi ha facoltà di svolgerlo.

Cuzzi. Onorevoli colleghi, il disegno di legge che la Camera è chiamata ad approvare e le convenzioni che l'accompagnano ridettono due delle linee di accesso al Sempione, la Santhià-Arona per Borgomanero e l'Arona-Domodossola.

Questa legge che l'onorevole ministro dei lavori pubblici ha presentato alla Ca-

mera tende a completare la grandissima ed importante opera del traforo del Sempione, la quale senza linee di accesso rimarrebbe quasi frustranea.

Già l'onorevole ministro ha dimostrato con copia di argomenti legali e tecnici la necessità e l'urgenza per la costruzione di quelle linee. Del resto gli stessi avversari non l'hanno impugnata, nè disconosciuta.

L'onorevole Curioni accettando il progetto e le Convenzioni nei rapporti della linea Santhià-Borgomanero, implicitamente le riconobbe convenienti. Egli accennò alla possibilità di adattare la linea Novara-Domodossola al servizio d'una linea di grande traffico e ciò risponderebbe a quanto leggesi nella relazione dello stesso onorevole ministro, cioè che quella linea potrà sempre *servire con grande vantaggio al movimento locale ed all'occorrenza adibita quale ausiliaria della linea arteriale e, io aggiungo, quale secondo binario della Arona-Domodossola.* A ciò provvederebbe anche il mio ordine del giorno se l'onorevole ministro accettandolo vorrà disporre perchè il tronco Feriolo-Pallanza-Intra al quale in ispecie è rivolto, sia esteso a Crusinello.

Ma il progetto in esame non risolve interamente il problema, perchè fra le linee d'accesso al Sempione a cui si riferisce non comprende quella indicata nel mio ordine del giorno; e se io mi felicito con lui per l'opera sua e lo ringrazio per l'atto di giustizia resa ad una parte della regione che mi onoro di rappresentare, non posso non insistere perchè lo stesso trattamento sia usato anche verso quell'altra parte della stessa regione pure da me rappresentata. Non mi è difficile dimostrare l'importanza e l'utilità generale della linea per la quale presentai il mio ordine del giorno.

Una prima ragione dell'importanza sua si ha nel fatto che la stessa Società Mediterranea, nel gruppo delle ferrovie che ha studiato e per cui ha compilato i progetti presentati al Governo, si è preoccupata anzitutto di questo tronco breve, ma importantissimo. E se è vero quello che fu detto (forse non a torto) dagli onorevoli Curioni e Tedesco, che la Mediterranea sa benissimo provvedere ai propri interessi, il fatto di aver collocato in quel gruppo di linee presentate al Governo anche questa, deve esserci prova della sua importanza e della sua convenienza.

Un'altra prova dell'importanza della linea

da me propugnata, si ha nel fatto che la città di Torino ritenendola d'interesse suo e del Piemonte ne fece domanda al Governo. E lo stesso onorevole ministro non la disconobbe, sebbene abbia dichiarato di non averla potuta per ora comprendere nella convenzione. Le ragioni di tale esclusione sono note. Con la legge del 29 novembre 1879 ed altre successive, fu decretata la costruzione di molte linee, diverse delle quali, interessanti le regioni del Mezzogiorno d'Italia, non furono peranco eseguite. È quindi innegabile il diritto di quelle regioni a veder adempiuti gli impegni dallo Stato assunti, e fino a che la esecuzione di tali obblighi non si fosse assicurata non potevasi pretendere che il Governo provvedesse alla linea in questione per la quale, osservava l'onorevole ministro, nessuna legge esiste che specialmente la contempra. Ma dopo le dichiarazioni e le assicurazioni fatte alla Camera dallo stesso ministro e dal presidente del Consiglio, qual motivo di esclusione sussiste ancora? Io credo che una volta assicurato, che il Governo provvederà a soddisfare le giuste aspirazioni del Mezzogiorno, nulla più si oppone a che venga usata parità di trattamento verso le popolazioni che reclamano la linea che io propugno.

Ragioni di giustizia, ragioni di interesse lo richiedono.

La regione attraversata dalla linea in parola, è ricca di stabilimenti industriali. Nel solo territorio di Pallanza e d'Intra ve ne hanno ben cinquantasei adibiti all'esercizio di svariate industrie, per il funzionamento dei quali trovasi impiegata una forza di sei mila cavalli elettrici. Più di sei mila operai vi trovano lavoro, ed il movimento delle merci ascese nello scorso anno a tonnellate 60,440, per quelle a piccola velocità, mentre il provento delle merci a grande velocità raggiunse lire 183,000.

A questi risultati, aggiunti quelli non inferiori dei molti opifici esistenti lungo il Torrente Strona fino a Crusinallo ed Omegna, si riconoscerà l'importanza del movimento maggiore che si offrirebbe al lavoro della linea.

Un'altra fonte di proventi è rappresentata dall'industria dei forastieri, che voi, onorevoli colleghi, sapete quanto sia viva ed estesa sul Lago Maggiore.

Sempre dai documenti e dalle statistiche rassegnate al Ministero, risulta che nello scorso anno i forastieri trasportati da una

corriera a cavalli che a sistema preadamico fa il servizio tra Pallanza e Gravelona-Toce, stazione della ferrovia Novara-Domodossola, raggiunsero il numero di oltre 50,000.

I battelli dell'impresa di navigazione sul lago, il cui servizio l'onorevole ministro sa ch'è fatto in modo da far quasi desiderare il tempo in cui si stava peggio, hanno portato ai soli scali di Pallanza e d'Intra ben 150,000 forestieri.

E noti la Camera che io parlo della stazione nella quale i forestieri affluiscono sulle rive del nostro lago, stagione quindi che si restringe a tre o quattro mesi dell'anno. Ora se immaginiamo la maggiore affluenza dei forestieri e dei visitatori che avremo quando sarà aperto il valico del Sempione, una volta di più la Camera riconoscerà che l'importanza di questo breve ma, ripeto, interessantissimo tronco di ferrovia è tale da far meravigliare come quella regione sia stata fin qui lasciata senza. Nè qui si arresta l'importanza della linea della quale mi onoro di parlare.

Questa linea, ho detto, non è soltanto d'interesse locale, non è soltanto d'interesse nazionale, ma è ancora d'interesse internazionale. Essa costituisce infatti un primo tronco di quell'arteria internazionale che non andrà molto (il Governo italiano non potrà rifiutarvisi) dovrà essere costruita fino a Locarno, per congiungere il Sempione col Gottardo. A questo proposito, perchè la Camera veda che questa mia affermazione non ha uno scopo d'opportunità, ma è seria, mi permetto d'informare la Camera stessa di questo fatto: e cioè, che il Governo svizzero, il quale noi sappiamo che, quando progetta delle linee, non le progetta per complimenti, ma le fa, il Governo svizzero, appena vide trattarsi dal Governo italiano il problema delle linee di accesso al Sempione, immediatamente provvide perchè fosse eseguito il tronco che da Locarno viene ad incontrare questa linea fino al confine italiano: e, con un Decreto del 22 dicembre 1898 il Canton Ticino ne accordò la concessione al sindaco di Locarno. Ed ora stesso, dopo che l'incaricato d'affari della Confederazione svizzera in Roma ebbe a conferire con l'onorevole ministro, ed ebbe a formarsi il concetto che in Italia si pensava davvero all'esecuzione del tronco Crusinallo-Feriolo-Intra, mentre mi onoro di parlare, sta dinanzi al gran Consiglio di Berna, al Go-

verno federale, un messaggio direttogli dal Governo del Canton Ticino, nel quale si propugna il sussidio alla Locarno-Valmara, cioè alla linea che deve venire al confine italiano. Questo sussidio sarebbe di un milione e mezzo, e verrebbe dato per l'immediata costruzione della linea stessa. In questo messaggio è dimostrata tutta l'importanza che la Svizzera dà a questo tronco, siccome quello che, congiungendo il Sempione col Gottardo, metterà il Canton Ticino in comunicazione con l'immensa rete interna della Svizzera, e formerà un'altra arteria che si estenderà alla Germania, anch'essa convergendo nell'incontro delle linee di accesso nel nostro paese.

Un'altra ragione mi permetto di sottoporre alla Camera, nell'interesse del tronco ferroviario cui si riferisce il mio ordine del giorno, ed è una ragione di ordine sociale.

La Camera sa come dai Comuni adiacenti alla sponda destra del Lago Maggiore, a migliaia, ogni anno, partono per la Svizzera gli operai, per trovare colà quel lavoro che nei loro paesi non hanno. Quando la linea d'accesso al Sempione Intra-Pallanza sarà eseguita, è evidente che le industrie ed i commerci di quella regione aumenteranno immensamente per la facilità delle comunicazioni, per il minor costo e la maggiore speditezza nelle provviste delle materie prime, per l'alimento degli stabilimenti e la agevolata spedizione e circolazione dei prodotti; ed allora anche l'emigrazione temporanea verrà a cessare in quei paesi e non vedremo più gli operai a frotte costretti ad emigrare nella vicina Svizzera e nella Francia lamentando che l'ingrata patria non dia loro quel lavoro che essi devono altrove cercare.

Onorevoli colleghi, ho detto che, provvedendo il Governo alla costruzione del tronco di ferrovia di cui vi parlo, compirebbe anche un puro atto di giustizia.

Invero la provincia di Novara di cui fa parte la regione del Lago Maggiore, non ha esitato a concorrere, con somme non indifferenti, alla costruzione di tutte le linee che si sono andate mano mano costruendo dal Governo nell'interesse generale. Fino dal 1883, quando si credeva che tra le linee complementari ammesse dalla legge 29 novembre 1879 si sarebbe costruito anche questo tronco, quel Consiglio provinciale, presieduto da quell'illustre statista, che ieri giustamente l'onorevole Tedesco chiamava spirito chia-

roveggente, l'onorevole Sella, unanime votava un sussidio di 158 mila lire.

Di più: quando si trattò di risolvere il problema dell'apertura del Sempione, quando la Svizzera, o meglio la Compagnia Jura-Simplon, chiese 4 milioni senza dei quali il lavoro del Sempione non sarebbe stato, come speriamo sarà presto, un fatto compiuto; il nostro Governo, stretto dalle necessità del bilancio, non potè dare quella somma; ebbene allora con la città di Milano, con le provincie di Milano e di Genova anche la provincia di Novara ebbe a concorrere, e quel Consiglio provinciale votò il concorso di 200,000 lire per completare la somma dei 4 milioni richiesti.

Il comune di Pallanza, quello di Intra e gli altri che con essi reclamano il loro tronco di ferrovia risposero pure all'invito votando somme che forse il loro bilancio non avrebbe permesso di votare, affine di rendere possibile ed attuabile l'immane opera del traforo del Sempione.

Ora, onorevoli colleghi, poichè la provincia di Novara ed i Comuni interessati alla linea che io propugno, hanno volentieri assunto tali oneri perchè anche quella regione fosse avvantaggiata dalla auspicata opera, credo che anche voi riconoscerete essere doveroso pel Governo corrispondere ai sacrifici di quegli Enti col compenso che ora essi a buon diritto domandano.

Dopo avervi, come spero, dimostrato quale importanza presenti questo breve ma interessantissimo tronco dal lato della sua convenienza, dal lato della giustizia che deve il Governo usare verso quelle regioni che lo domandano, permettetemi di intrattenervi un minuto sopra la spesa che il Governo incontrerebbe per la sua costruzione. Ricavo sempre dai documenti che sono nell'incarto generale presso l'onorevole ministro, questi dati.

Il progetto della Feriolo-Intra studiato dalla Mediterranea preventiva una spesa per la costruzione di 3,900,000 lire circa; questo progetto comunicato al Consiglio superiore dei lavori pubblici venne in seguito al suo parere ristudiato per apportarvi delle economie ed infatti la spesa fu ridotta di 900 mila lire in cifra tonda. Per la costruzione della linea Arona-Domodossola è necessario costruire un ponte sul Toce il quale potrebbe servire eventualmente anche per la linea Feriolo-Pallanza-Intra. Venne disposto che questo ponte fosse costruito nelle

pile e nelle spalle a doppio binario perchè non fosse definitivamente esclusa la possibilità di averne in un tempo prossimo la costruzione.

Infatti, essendomi rivolto all'onorevole ministro Giusso per essere assicurato della costruzione di quel ponte secondo le accennate modalità, l'onorevole Giusso colla gentilezza e cortesia in lui innate mi rispondeva in data 12 novembre scorso nei termini seguenti:

« Ti assicuro che il ponte sul Toce a Ferriolo, nel progetto di esecuzione della linea Arona-Domodossola, è contemplato per la costruzione a doppio binario nella parte muraria e di fondazione salvo la travata metallica la quale sarà messa a suo tempo in guisa da servire anche eventualmente alla futura diramazione per Pallanza e per Intra. »

Dunque l'opera di maggiore importanza, il manufatto che dovrebbe servire a questo tronco di linea e che è compreso nella spesa dei tre milioni e mezzo preventivati, dalla Mediterranea, con la esecuzione della linea Arona-Domodossola sarebbe già eseguita e quindi la sua spesa dovrebbe essere sottratta da quella complessiva del tronco. Se così è, detraendo quella cifra delle 900 mila lire, quasi un milione, per economie introdotte nel piano, deducendo la spesa del manufatto principale, voi vedete che la somma necessaria per questa ferrovia si riduce a poco più di due milioni.

Ora contro questa spesa giova fare un calcolo certamente approssimativo, ma basato sopra le statistiche del movimento locale che furono rassegnate al Governo, ed alle quali non ha potuto fare osservazioni di sorta, il cui importo si deve contrapporre alla spesa stessa dei proventi che il Governo conseguirebbe.

Ebbene, tale calcolo assicura che l'esercizio della linea in parola darebbe annualmente, tra tasse ed importo dei trasporti di merci e passeggeri, l'annuo introito di 35 mila lire; ed inoltre il Governo risparmierebbe altre 15 mila lire annue, poichè la strada nazionale che collega Gravellona con Pallanza diverrebbe provinciale e non sarebbe più a suo carico. Mettendo a raffronto quindi quello che spenderebbe lo Stato per questa linea e ciò che ricaverebbe dal suo esercizio si vede che esso non farebbe che dare con una mano ciò che riceverebbe dall'altra. Non può dunque il Governo ne-

gare quest'atto di giustizia a regioni che da tanto tempo lo invocano quando è certo che esso ne riceverebbe un vantaggio e non un danno.

Onorevoli colleghi, un mese fa ebbi l'onore di accompagnare e presentare all'onorevole ministro Giusso una Commissione delegata dagli enti interessati, di cui faceva parte anche il signor sindaco di Locarno, venuto a dimostrare personalmente come la Svizzera faccia sul serio quando domanda il concorso dell'Italia alla linea di allacciamento del Sempione col Gottardo. L'onorevole ministro ci addusse le ragioni per cui non poteva provvedersi immediatamente a questo tronco e tutti riconoscemmo giuste le sue osservazioni, tanto più che egli adduceva l'obbligo del Governo di adempiere gli impegni passati. Ma ora, dopo che l'illustre presidente del Consiglio e l'onorevole ministro hanno assicurato che il Governo adempirà a quegli impegni, ora quelle ragioni più non sussistono.

Quando l'onorevole Zanardelli, con nobili ed ispirate patriottiche parole, strappava dai nostri cuori una solenne manifestazione del sentimento italiano, eo e richiamo dei plebisciti del 1859-60, dichiarando essere intenzione recisa del Governo di adempiere gli impegni passati e di eseguire le ferrovie complementari del Mezzogiorno, egli accennava al fatto che una volta compiute le linee di accesso al Sempione noi avremmo in Italia una linea importantissima interna, la quale, congiungendo il Settentrione, per Bologna, Firenze, Roma e Napoli con la Sicilia farà quasi scomparire il Nord e il Sud, confondendo le due parti d'Italia tra di loro.

Ebbene, permettetemi di notare questo fatto. Allorchè si avvererà la previsione dell'onorevole presidente del Consiglio, allorchè quella linea sarà compiuta, una sola parte d'Italia, una sola regione rimarrà distaccata dalle altre, e disunita dalla rete ferroviaria dello Stato, e questa regione sarà quella che è interessata alla costruzione del tronco di cui ho parlato.

Permetterete voi questo? Lo permetterà il Governo? Non lo credo, e me ne affido quello spirito di solidarietà che tutti noi rappresentanti d'ogni parte d'Italia con sincera e spontanea protesta di vero patriottismo abbiamo in questi giorni solennemente affermato. (*Bravo! Bene!*)

Presidente. È esaurito così lo svolgimento.

degli ordini del giorno presentati prima della chiusura della discussione generale.

Sono però stati presentati dopo la chiusura due altri ordini del giorno. Uno, dell'onorevole Massa, è così concepito:

« La Camera, allo scopo di completare la rete delle linee di accesso al Sempione e di assicurarne il più proficuo funzionamento, approvando in massima la costruzione delle due progettate linee, invita il Governo:

1° A presentare un disegno di legge per le opere necessarie ad abbreviare e migliorare l'attuale comunicazione Genova-Mortara-Novara;

2° A presentare un disegno di legge per le spese necessarie a migliorare il tratto ferroviario Orta-Gravellona, raccordandolo poi col tratto Feriolo-Domodossola di nuova costruzione;

3° A limitare a Borgomanero la progettata ferrovia partente da Santhià, abolendo il tratto Borgomanero-Arona;

4° A costruire direttamente per proprio conto, se non ambedue le nuove linee, quella almeno Arona-Domodossola. »

L'altro, degli onorevoli De Martino e Orlando, è così formulato:

« La Camera, udite le dichiarazioni del Governo passa alla discussione degli articoli. »

Questi ordini del giorno saranno a suo tempo posti in votazione, ma non possono essere svolti.

Prima di dare facoltà di parlare al relatore, la concederò ai due onorevoli colleghi che l'hanno chiesta per fatto personale.

Primo è l'onorevole Branca, che ha facoltà di parlare.

Branca (*Segni d'attenzione*). L'onorevole Curioni rivolgendosi a me con parole che veramente mi sarei aspettato più cortesi, mi obbliga ad intervenire nella discussione per ristabilire la verità dei fatti.

Sino da quando io ebbi l'onore di assumere il Ministero dei lavori pubblici trovai aperta la questione del Sempione, tanto che io stesso presentai alla Camera la convenzione già stipulata dal mio predecessore, l'onorevole Lacava, per il congiungimento Domodossola-Iselle, che è il vero accesso, perchè, si facciano o no le altre linee, certo per potere congiungere il Sempione alla Rete italiana era necessaria la linea Iselle-Domodossola.

Presentai dunque questa convenzione: che incontrò qualche viva opposizione nella Giunta generale del bilancio, ma io giunsi a vincerla accettando un ordine del giorno prima votato dalla Giunta del bilancio e poi dalla Camera, col quale si invitava il Governo ad ottenere qualche miglioramento. Io accettai molto volentieri questo ordine del giorno, e grazie a questa opposizione si ottenne un risparmio di 400 mila lire.

Ma era sempre aperta la questione delle nuove linee. Ora il Consiglio superiore se ne era occupato già sino dal primo momento della convenzione per la Iselle-Domodossola e continuò ad occuparsene in seguito ed emise un voto unanime molto elaborato, secondo il quale le linee da costruirsi erano le seguenti: Arona-Feriolo, 9 milioni; allacciamento da Feriolo a Gravellona, 1,700,000; linea Santhià Borgomanero ad Arona, 15 milioni; stazioni di Domodossola, Arona e raccordi, 5 milioni. Totale 30,700,000 lire.

Mediante questi lavori si otteneva il congiungimento di Torino ad Arona per la Santhià-Borgomanero e si dava la diretta a Milano.

Ed io dichiaro subito che questa era anche la mia opinione personale; e non la invento adesso, perchè è consegnata negli atti parlamentari, in quanto che essendo ministro dei lavori pubblici, in un mio discorso dopo un contraddittorio brillantissimo tra gli onorevoli Campi e Curioni, io dissi appunto che quali che fossero le ristrettezze della finanza, quale che fosse la politica finanziaria che si volesse seguire, non si poteva mai pretendere che la linea potesse scendere a Novara e andare di là a Milano senza effettuare uno scorcio che io dicevo di 15 o 16 chilometri, e ora dicono 19; e può anche essere, perchè non essendovi allora progetto esecutivo, un chilometro di più o di meno dipende dallo sviluppo del tracciato. Io dicevo dunque che non era possibile che non si facesse questo raccordo essendo necessario non solo alle comunicazioni dirette Londra-Calais-Milano, ma utile allo svolgimento di tutto il traffico lungo l'Adriatico fino a Brindisi. Questa opinione manifestai e mediante il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici lo scopo prefisso si raggiungeva con 30,700,000 lire.

Fo notare alla Camera che per il tronco Arona-Feriolo, sul quale ha insistito ieri l'onorevole ministro dei lavori pubblici, la differenza era soltanto questa, che invece di

attaccare Feriolo direttamente a Domodossola si attaccava a Gravellona. Ora quale era il mio concetto? Il mio concetto era di fare un tronco di allacciamento, il quale fosse nel tempo stesso la prima parte della linea definitiva.

A questo proposito posso dire alla Camera che in alcuni colloqui avuti con la Mediterranea, la Mediterranea intendeva fare le espropriazioni per un solo binario, dicendo che le altre si sarebbero potute fare in seguito. Io lodo l'onorevole ministro dei lavori pubblici di avere obbligato (come era anche mia intenzione facendo il solo tronco Feriolo-Gravellona) la Mediterranea a fare fino del principio le espropriazioni occorrenti per la posa di due binari, in quanto che questo tronco era un raccordo ma nello stesso tempo inizio della nuova linea.

Debbo soggiungere che l'onorevole mio antico amico Mussi, sindaco di Milano, e il rappresentante della Camera di commercio dicevano che purchè Milano avesse avuto la sua linea presto, a loro poco importava che il nuovo tronco si attaccasse a Domodossola o a Feriolo. Le cose stavano a questo modo. Ripeto: la mia opinione d'allora è quella d'oggi e sta consegnata nel rendiconto del bilancio dei lavori pubblici. Dopo di questo un Comitato presieduto dal conte Gilberto Borromeo e composto da personaggi importanti della Mediterranea e di Milano, un comizio a Torino in cui furono convocati deputati, presidenti di Camere di commercio e sindaci del Piemonte e della Liguria mandarono una Delegazione che era un vero Parlamento, composta di deputati, di senatori...

Una voce a sinistra. Saranno stati azionisti della Mediterranea!

Branca. Forse, ma io non ne so nulla! So di certo che erano senatori, deputati, un vice-presidente del Senato, sindaci, rappresentanti di Camere di commercio che invasero il Ministero dell'interno, inquantochè trattandosi di una questione divenuta, dirò così, politica era naturale che intervenisse il ministro dell'interno, presidente del Consiglio.

Sarebbe mancare a qualsiasi senso di Governo e un Gabinetto non durerebbe 24 ore, se in una questione che assume importanza politica, il ministro presidente del Consiglio non potesse dire al ministro suo collega di qualche dicastero di esserne infor-

mato. A questa riunione infatti intervenimmo il ministro del tesoro del tempo ed io e fu nominata d'accordo una Commissione dei componenti della quale indicherò i nomi e il perchè delle persone. Ma nel preambolo della nomina era detto: nomina fatta dal presidente del Consiglio d'accordo coi suoi colleghi del tesoro e dei lavori pubblici che erano intervenuti a questa conferenza o Parlamento regionale convocato al Ministero dell'interno. A questo proposito debbo dire che è inutile discutere quali fossero le intenzioni dell'onorevole Saracco, perchè non aveva fatto alcuna dichiarazione speciale.

Per conto mio debbo dire che se mai vi è stato un presidente del Consiglio che portasse nei rapporti con i suoi colleghi la maggiore delicatezza e il maggior riguardo, era proprio l'onorevole Saracco, per cui io non posso disputare sulle intenzioni, ma debbo dire che tutto ciò che fece l'onorevole Saracco fu di una estrema correttezza.

E veniamo adesso ai nomi. Quelli che l'onorevole Curioni chiama due impiegati erano nientemeno che l'ispettore generale delle costruzioni commendatore Ottolenghi, che cito a ragion di onore, e l'altro era il commendatore Crosa che era proprio il relatore del voto contrario alla linea Arona-Domodossola, e che tra gli ispettori vivi e morti, che ho conosciuti avendo avuto l'onore di esser due volte ministro dei lavori pubblici, ho ritenuto sempre come il più fermo, il più ligio ai suoi doveri, il più intransigente.

Curioni. Ha ragione, è vero.

Branca. Questi erano i due impiegati.

Curioni. Sarà stata la minoranza.

Branca. Ma perchè allora ha detto che erano due impiegati? Erano due alti funzionari.

Il presidente era il senatore Colombo, già presidente della Camera, col voto anche dell'onorevole Curioni, dunque un uomo di alta autorità. L'altro era un altro senatore, il senatore Borelli, che fu il principale collaboratore di Grandis, Sommeiller e Grattoni nella perforazione del Cenisio, una illustrazione tecnica di prim'ordine.

Una voce. Deve essere un ragazzo! (Si ride).

Branca. È un uomo circa ottantenne.

L'ultimo infine era il direttore generale della Mediterranea che più che grande amministratore è ritenuto valente costruttore; la sua specialità è appunto questa. Quindi si disse: invece di discutere coi suoi aiu-

tanti e surroganti, è meglio che venga egli stesso. Mi sembra che non si poteva far meglio, quando si doveva nominare una Commissione che in certo qual modo aveva l'incarico di rivedere il voto del Consiglio superiore dei lavori pubblici, tanto più che doveva rispondere anche ad esigenze di ordine politico. (*Interruzioni del deputato Curioni*).

Ma, onorevole Curioni, si persuada che anche l'intonaco di questa sala è impastato di politica! (*Si ride*). Niente si può fare in via amministrativa se non si circonda di politica; il Governo parlamentare è Governo di pubblica opinione. Dunque la Commissione fu nominata in modo da rispondere alle sue maggiori esigenze. E questi due impiegati, lo stesso onorevole Colombo l'accerta, non si asservirono, tanto che non si potè venire a conclusioni unanimi; la relazione Colombo dice che si potrà comprendere l'intento della Commissione leggendone i verbali. La relazione Colombo, che l'onorevole Curioni dice finita e presentata il 26, fu finita il 26 ma presentata il 27 e la prima copia l'ho avuta io come ministro dei lavori pubblici.

Ma l'onorevole Curioni, se ha buona memoria, ricorderà che la Camera fu riaperta il 24 gennaio, che il 26 fu accettata l'interpellanza su Genova, e il 27 fu presentata questa relazione, quando il Ministero era incerto del suo destino, poichè era già noto che si andava incontro ad una crisi, quindi non si parlò nè punto nè poco di Sempione e la questione rimase intatta. Buono o cattivo che sia il risultato, la responsabilità rimane intera al presente Ministero.

Io resto con la mia opinione, ma posso dire di non avere avuto in nessun modo dall'onorevole Saracco nè imposizioni nè contraddizioni, perchè la questione non si era discussa e nemmeno portata al Consiglio dei ministri. Quindi se dissensi fossero scoppiati non so che seguito avrebbero potuto avere.

Ma i fatti son questi, e l'onorevole Curioni non poteva dire le parole che ha pronunziato.

Curioni. Le ritiro.

Branca. Con questo dichiaro esaurito il mio fatto personale, e per alcune osservazioni intorno al disegno di legge, che mi sembrano gravi, parlerò all'articolo 3 sul quale mi sono iscritto.

Presidente. Verrebbe ora il fatto personale dell'onorevole Abignente.

Abignente. Io sono iscritto a parlare sull'articolo 1.

Presidente. Sta bene, allora la facoltà di parlare spetta all'onorevole relatore.

Nocito, relatore. Onorevoli colleghi, se il mio ufficio di relatore non m'imponesse l'obbligo di difendere il disegno di legge, molto volentieri mi sarei risparmiato di parlare, perchè la lunga discussione che si è fatta ieri, e della quale è stata un'appendice lo svolgimento degli ordini del giorno, ha fatto tanta messe che a me restan proprio poche spighe da raccogliere.

Ad ogni modo ne farò un mazzo e, tanto per far qualche cosa, ne farò presente agli avversari dell'attuale disegno di legge, augurandomi che possano con l'adozione di questo disegno di legge celebrare insieme con le feste di Vulcano quelle di Cerere. (*Commenti*).

Il disegno di legge che noi abbiamo in esame comprende tre parti: il suo carattere generale, la sua parte tecnica, la sua parte contrattuale o giuridica. Ed io mi fermerò alle principali difficoltà che sono state mosse contro queste tre parti.

Ma prima di venire allo esame di queste difficoltà, mi permetto di fare due osservazioni preliminari.

La prima osservazione è che il ministro, onorevole Giusso, non aveva nessun obbligo di chiedere alla Camera l'approvazione delle concessioni fatte alla provincia di Milano ed alla città di Torino.

Volendo assumere un impegno d'ordine finanziario per ciò che riguardava il riscatto, egli ha creduto che la correttezza parlamentare gl'imponesse di presentare alla Camera il progetto di concessione; ma non era necessario che egli nell'attuale disegno di legge s'impegnasse pel riscatto in modo da assumere un impegno finanziario: bastava che egli si fosse riserbata la facoltà del riscatto, e per avere questa facoltà non aveva bisogno di venire davanti alla Camera: bastava che egli a suo tempo avesse esercitato questa facoltà, come egli si propone di fare, mediante un disegno di legge che avrebbe presentato alla Camera.

Per tal modo le concessioni alla provincia di Milano ed alla città di Torino avrebbero seguito le sorti di tutte le altre concessioni che non hanno destato intorno a sè tutto questo strepito, come le concessioni.

che si sono fatte alla provincia di Bari per la linea Bari-Locorotondo e alla provincia di Potenza per la linea Matera-Bari. (*Commenti*).

Trattasi adunque, onorevoli signori, nel caso presente di una concessione con un sussidio chilometrico dato in quelle stesse forme che si sono seguite per tutte le altre concessioni. Ma oltre a ciò noi qui abbiamo continuamente sentito parlare di Società Mediterranea, come se questa Società avesse direttamente contrattato col Governo e costituito con esso un rapporto giuridico immediato e diretto. Invece qui non trattasi che di una concessione fatta alla città di Torino ed alla provincia di Milano; delle quali la società Mediterranea non è che sub-concessionaria.

Ora si è fatto supporre che ci fosse qui un qualche spreco di pubblico denaro: l'onorevole Tedesco diceva che si dà un piatto dolce ad uno stomaco pieno e l'onorevole Guerci parlava di un certo filosofo, il quale spogliato dai ladri chiese loro in grazia che gli dessero uno scudo per andare a far colazione. Nella specie il filosofo sarebbe stato l'onorevole Giusso il quale si contenta dello scudo e dà il portafoglio. Ma nel caso nostro, onorevoli signori, se ci è di mezzo un filosofo, questi non può essere che il filosofo chiamato provincia di Milano e il filosofo chiamato città di Torino; e se si fosse trattato di regalare dei quattrini credo che i primi a pigliarseli sarebbero proprio stati la città di Torino e la provincia di Milano.

Sarà forse un filosofo anche l'onorevole Giusso, ma certamente io penso che non filosofeggino molto la provincia di Milano e la città di Torino, le quali conoscono molto bene l'abbaco e meglio ancora l'aritmetica, e sono così degnamente rappresentate anche in Parlamento.

Dunque, o signori, il supporre che in questo disegno di legge ci sia una specie, che so io, di mensa imbandita per la Mediterranea quando ci sono di mezzo la provincia di Milano e la città di Torino che a questa mensa si sarebbero assise per le prime, senza bisogno di fare altri inviti, mi pare che sia assolutamente fuor di luogo.

Venendo alle altre difficoltà che si sono mosse contro questo disegno di legge, dirò in primo luogo che si è voluto negargli il carattere d'urgenza.

Prima di tutto non è stato il Governo che ha dato questo carattere d'urgenza alla

legge; il Governo ha dovuto necessariamente subire le conseguenze delle impellenti premure che facevano gli enti interessati. Non si poteva chiudere la bocca a questi enti interessati, perchè dobbiamo ricordarci che il traforo del Sempione si è fatto con 4 milioni che hanno dato Milano, Torino, Genova, che hanno dato tutte le altre città minori e le Province interessate. Lo Stato non vi ha speso un soldo. Ora, quando ci sono enti interessati i quali hanno speso 4 milioni, come volete impedire che questi enti interessati non si presentino all'uscio del Ministero dei lavori pubblici, e non picchino forte, per raccogliere i frutti dei loro sacrifici? Potrei ricordare una circolare del sindaco di Torino dell'8 novembre 1900, che diceva:

« La prossima apertura del valico ferroviario del Sempione col conseguente aumento di traffici internazionali, che per quella via verranno ad affluire nel nostro paese, impone al Governo italiano stretto obbligo di provvedere a che, senza ulteriore ritardo, venga assicurata la costruzione delle legittime e naturali diramazioni, per evitare il danno e lo scorno di trovarsi impreparati a traforo finito.

« Finora però non consta, che il Governo abbia preso uguale decisione al riguardo, e, mentre il tempo stringe ed i lavori del traforo del Sempione procedono con la massima alacrità, vi è a temere che le indecisioni vengano a compromettere l'esaudimento dell'è giuste aspirazioni delle popolazioni interessate, che all'apertura del valico avrebbero il dolore ed il danno di non poterne trarre alcun frutto. »

C'è stato pure un comizio a Gattinara nel 30 dicembre 1890 (nel quale era presente l'onorevole Curioni) ed anche in questo comizio si fecero vive premure al Governo, e si disse che era assolutamente indispensabile che la linea Santhià-Borgomanero fosse costruita coi caratteri di linea internazionale, congiungendo il valico del Sempione col Mediterraneo, in base al progetto Giambastiani, esclusa ogni variante, ecc. Anche lei, onorevole Curioni, mostrava l'urgenza della Santhià-Borgomanero.

Curioni. Ma non per l'Arona.

Nocito, relatore. Ora il Governo non poteva lasciare da parte gli interessi degli altri (parlo del criterio d'urgenza, perchè per ora non faccio ulteriori questioni che verranno a suo tempo). Dunque quando si nega questo

carattere d'urgenza, bisogna pensare che precisamente coloro stessi i quali ora si lamentano che, con tanta fretta, il Governo abbia presentato questo disegno di legge, sono stati i primi ad alzare la voce perchè presto si venisse ad una determinazione delle linee di accesso al Sempione. (*Interruzione del deputato Curioni*).

La questione di metodo è un'altra, egregio collega.

Curioni. Chiedo di parlare per fatto personale.

Nocito, relatore. Ed ora si dice: ma noi volevamo che si facesse subito la linea Santhià-Borgomanero; al resto si sarebbe pensato a suo tempo!

Ma mi pare che sia ordinaria prudenza che tutto quello che si deve fare si faccia presto, perchè la vita, e soprattutto la vita commerciale, è tempo; l'aspettare il traffico per poter essere preparati a riceverlo mi pare una petizione di principio, perchè precisamente il traffico viene attratto dalla preparazione di un sistema stradale atto a riceverlo.

È stato anche detto che questa legge manca di un carattere, diciamo così, collettivo e nazionale. Ma, per fortuna, quasi tutti gli oratori che hanno preso parte a questa discussione hanno riconosciuto l'importanza nazionale di questo disegno di legge, e basterebbe l'ordine del giorno presentato da ventinove deputati per dimostrare questa importanza nazionale. Nazionale ed internazionale (*Movimenti del deputato Curioni*) perchè, se noi apriamo una porta, col valico del Sempione, a tutta l'Italia per i suoi traffici col centro dell'Europa e col Nord dell'Europa stessa, e con la Francia, dall'altro lato noi, con questo disegno di legge, onorevoli signori, gettiamo un ponte fra l'Italia e l'Oriente, fra l'Europa e l'Oriente; perchè il porto di Brindisi è il primo naturale scalo di tutte le provenienze dall'Oriente, e sono lieto che l'abbia riconosciuto, non ora, ma a suo tempo l'onorevole Curioni, quando fu relatore del disegno di legge intorno alla ferrovia attraverso il Sempione. Allora egli diceva questo:

« Quanto al valico delle Indie, il cui itinerario da Brindisi a Calais passa per Parigi, prenderà necessariamente la via del Sempione, più breve dell'attuale di 112 chilometri, e così, è da ritenersi, sarà evitato il pericolo che questo importante servizio

venga trasferito sulla rete Austro-Ungarica al porto di Salonico. »

Curioni. Che cosa c'entra?

Nocito, relatore. Ella ha ora contestato il carattere nazionale di questo disegno di legge ed ha detto che Brindisi non c'entrava per nulla; (*Interruzione del deputato Curioni*), mentre, quando Ella era relatore nel 1896, diceva che Brindisi c'entrava per qualche cosa, anzi per molto.

E sono lieto anzi che un eminente specialista, come l'onorevole Tedesco (non faccio offesa all'onorevole Curioni, che, oltre di essere un avvocato distinto, è anche un ingegnere distintissimo), il quale ha lunga esperienza degli affari, abbia riconosciuto l'importanza nazionale ed internazionale di questo disegno di legge e l'interesse diretto e grandissimo, che in esso vi ha il Mezzogiorno d'Italia.

Per ciò che riguarda la parte tecnica di questo disegno di legge mi pare che, dopo quello che ne hanno detto gli onorevoli De Andreis e Falcoioni e l'onorevole ministro sia un fuor d'opera il ripetere i loro argomenti.

Credo che una Camera legislativa non si presti a fare una discussione particolareggiata e minuta di questa o quell'altra linea di questo o quell'altro tracciato: noi non siamo un Consiglio superiore allo stesso Consiglio dei lavori pubblici, per poter entrare in minute discussioni tecniche.

E quando l'onorevole ministro ci ha detto, che egli non si è contentato delle proposte fatte dalla Mediterranea (la quale non le ha fatte spontaneamente, ma dietro invito dello stesso ministro) ma che su queste proposte non solamente fu invitato a decidere il Consiglio superiore dei lavori pubblici, ma anche tutto quel personale tecnico, del quale molti oratori hanno fatto speciale elogio, e che non è venuto a presentare alla Camera questo disegno di legge, se non dopo lunghi studi e lunghe verificazioni di fatto, io credo che la Camera possa riposare tranquilla sul ministro, illuminato da tanti studi e da tante verificazioni, e votare l'attuale disegno di legge.

Del resto non c'è bisogno, onorevoli signori, di un esame speciale tecnico intorno a questi punti, come ho detto nella mia relazione e com'ebbe a dire nella sua anche l'onorevole ministro. Ma io mi permetto di ricordare una dichiarazione fatta da un ingegnere eminentissimo, il signor Giandomenico

Protasi, che fu non soltanto sindaco della città di Novara, presidente di quel Consiglio provinciale e deputato per molte legislature in questa Assemblea, ma anche un distintissimo ingegnere. In un suo lavoro sulle strade ferrate del Sempione e sul punto più conveniente per la sua congiunzione con la rete delle strade ferrate d'Italia, egli scriveva: « Non si può ammettere, anzi si deve considerare come un assurdo, il dare la preferenza alla linea del lago di Orta; e quando anche fosse già costruita e posta in esercizio la strada ferrata oltre Gozzano, è di massima importanza che la più diretta comunicazione fra Milano e Genova si faccia per Arona. » Io non sono ingegnere, non pretendo ad ingegnere.

Baccelli Guido, ministro di agricoltura, industria e commercio. Nè figlio d'ingegnere. (*Si ride*).

Nocito, relatore. Se mai sarei nipote. (*Si ride*). ... ma debbo accettare questo autorevole giudizio di persona che avrebbe forse avuto interesse di dare giudizio contrario.

Curioni. L'onorevole Protasi era di Arona. (*Si ride*).

Nocito, relatore. Egli era di Arona: Lei è di Borgomanero e non si contenta della linea Santhià-Borgomanero, ma ne vuole anche un'altra. Un poco per tutti, onorevole deputato di Borgomanero! (*ilarità*).

Ed ora vengo a quella che chiamasi la parte contrattuale che è stata l'oggetto delle più vive censure. Si è detto: perchè avete concesso questa linea alla Società Mediterranea? È stato già risposto: la Società Mediterranea non è che sub-concessionaria: la concessione venne fatta alla provincia di Milano ed alla città di Torino. Del resto a questa stessa Società era stata data la costruzione della ferrovia Domodossola-Iselle. Si dice: perchè non ha costruito lo Stato, invece di far fare la costruzione col sussidio chilometrico? Ma, perchè lo Stato non ha voluto spendere un soldo per l'apertura del valico del Sempione del quale solamente nove chilometri sono sopra territorio italiano, e la spesa è stata fatta da Milano, da Genova e da tutte le altre Provincie interessate. Ed è giusto che queste, che hanno cavato i quattrini per il traforo del Sempione ed hanno concorso a quest'opera internazionale coi loro mezzi, abbiano potuto avere la concessione delle linee d'accesso al Sempione?

Ma lo Stato doveva pensare che questa linea darà un grande prodotto, ed è per que-

sto che si è riservata la facoltà del riscatto. E a questo proposito si dice: o lo Stato riscatta al 30 giugno 1905, secondo l'articolo 17 della convenzione, o dovrà subire l'imposizione dell'articolo 294 della legge per le opere pubbliche, cioè a dire aspettare il trentennio. Questa difficoltà fu accennata dall'onorevole Tedesco ed anche dall'onorevole Curioni, i quali dicevano che il Governo sarebbe stato assolutamente obbligato a passare sotto queste forche caudine.

Ma, fortunatamente, c'è l'articolo terzo del disegno di legge...

Curioni. Ma modifica il contratto?

Nocito, relatore. Glielo dico io come modifica il contratto.

Presidente. Non interrompa, onorevole Curioni!

Nocito, relatore. L'articolo terzo dice così: « Il Governo del Re, non più tardi del 31 marzo 1894, presenterà al Parlamento un progetto di legge per determinare in qual tempo sarà da effettuarsi il riscatto delle linee contemplate nelle Convenzioni approvate colla presente legge, qualora a quella data non siano intervenuti speciali accordi in applicazione dell'articolo 17 della Convenzione medesima. »

Disse ieri l'onorevole Tedesco, e si ripete oggi: ma questo articolo non interessa la Società. Ora io osservo che se queste convenzioni, in virtù delle quali la Società del Mediterraneo costruirà ed eserciterà queste linee, debbono essere approvate e sono approvate da questo disegno di legge, il titolo giuridico primordiale non sarà più la convenzione, ma sarà la legge che approva la convenzione. E quando nella legge voi avete che è data facoltà al ministro di presentarsi alla Camera con un disegno di legge per stabilire la data in cui deve esser fatto il riscatto qualora convenzioni speciali non lo avessero preceduto, con qual diritto una Società potrebbe non osservare quella legge che approva le convenzioni in virtù delle quali essa agisce? È una cosa nuova, o signori, il sostenere che una convenzione allegata ad una legge possa fare a meno della legge!

Si è detto: voi date un sussidio di lire 5,000 e quando riscatterete le linee sarete obbligati a continuare il sussidio a coloro che ve le avranno vendute. L'onorevole Curioni, anzi, soggiungeva: almeno fatevi fare una carta, onorevole ministro dei lavori pubblici!

Ma la carta c'è! Ed è l'articolo 1296 del Codice civile il quale, fra i mezzi coi quali si estinguono le obbligazioni, annovera la confusione che si verifica quando la persona del debitore diventa la persona del creditore. Che cosa è in sostanza questo sussidio chilometrico? È un'attività delle ferrovie.

Il giorno in cui la Società vende e il Governo riscatta le ferrovie, tutte le attività seguiranno il riscatto; e siccome tra queste c'è pure il sussidio, così avviene che il Governo non ha più l'obbligo di pagarlo perchè egli viene a riunire la qualità di creditore e di debitore.

E un'altra questione si è fatta relativa alle varianti; anzi al ministro e alla Commissione si è fatto invito di andare a preparare le leggi in Turchia, poichè la facoltà di presentare delle varianti è una prerogativa delle Società ferroviarie che contrattano col Governo turco al fine di smungere quattrini al perpetuo inferno. Innanzi tutto osservo che se deve essere mandato in Turchia l'onorevole Giusso, vi dovrebbe essere anche mandato l'onorevole Branca. *(Si ride)*.

(L'oratore volge le spalle al banco della Presidenza).

Presidente. Onorevole Nocito, parli rivolto al Presidente della Camera.

Nocito, relatore. Io cercava l'onorevole Branca per dirgli che, invece che Turco, io lo credo Montenegrino. *(Si ride)*.

Infatti l'articolo 6 della convenzione annessa al disegno di legge 20 luglio 1900 contiene precisamente la facoltà data alla Società di poter fare alcune varianti:

« La Società, in qualunque stato della costruzione potrà fare al Ministero dei lavori pubblici proposte di varianti di esecuzione al progetto approvato, sulle quali il Ministero pronunzierà in via definitiva, sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici. »

Ora l'articolo 7 dell'attuale convenzione annessa al disegno di legge in discussione, è su per giù il medesimo:

« La Società Mediterranea sub-concessionaria potrà proporre al Governo, ecc. varianti di esecuzione al progetto approvato, ferme restando le modalità di costruzione come sopra stabilite all'articolo 5, sulle quali il Governo, sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici, pronunzierà in via definitiva. »

Dunque la facoltà di proporre varianti non significa nulla, quando giudice unico, inappellabile, insindacabile sarà il Governo; e per ammettere che ci possano essere ministri disposti a mettere il polverino sopra tutte le proposte che potesse fare una Società senza nemmeno il beneficio dell'inventario, bisogna ammettere che non soltanto in Italia ci siano ministri turchi, ma che l'Italia sia diventata la Turchia.

Un'ultima osservazione ha fatto l'onorevole Tedesco lamentando i troppi favori che si fanno alla Società Mediterranea, egli disse, che pare sia la prediletta del Governo. Forse l'onorevole Tedesco ha voluto alludere alla gratuità della forza dell'acqua per la trazione elettrica; ma a questa osservazione basta rispondere che altri ministri, coi quali ha collaborato così degnamente l'onorevole Tedesco, avevano pure predilezioni per questa Società Mediterranea...

Tedesco. Non era una concessione come questa, ed io non vi collaborai.

Nocito, relatore... perchè nella convenzione annessa alla legge 29 luglio 1900, articolo 19, si dice:

« Il Governo accorda alla Società Mediterranea l'utilizzazione gratuita delle forze idrauliche, sia come forza motrice, che per illuminazione elettrica, come per qualunque altro uso necessario per la costruzione del tronco di linea Domodossola-Iselle. »

Dunque mi pare che i patti oggi contrattati con la Società Mediterranea siano quelli stessi che furono contrattati finora.

Ma perchè avete stabilito, ci si dice, l'obbligo del doppio binario quando il prodotto avrebbe superato le 50,000 lire? Non potevate fermarvi a 40,000 lire? Prima di tutto si tratta di prodotto lordo e non di prodotto netto. In secondo luogo bisogna ricordare ciò che è stabilito nell'articolo 2 della convenzione: vale a dire che quantunque la Società non sia obbligata fin d'ora a collocare il doppio binario, tuttavia fin d'ora s'impegna acchè siano eseguiti i seguenti lavori: espropriazioni per la sede a doppio binario; costruzione delle gallerie a doppio binario; esecuzione di tutte le opere d'arte speciali con fondazioni sufficienti; esecuzione di muri di sostegno, ecc.; per modo che rimane solamente a collocare le verghe e le traverse: e intanto la Società è obbligata a tutte queste spese che rappresentano quasi i nove decimi della spesa di un doppio binario.

Nondimeno l'onorevole Tedesco lamentava con ragione che non si fosse fatto alcun accenno al personale, ed alla convenienza che quando lo Stato concede lavori, o li fa, possa servirsi di quegli impiegati che furono dovuti licenziare. Ma questo è un peccato originale di tutti i contratti di lavoro che si fanno in Italia: poichè si pensa al ferro, alla calce, al pietrame, alle macchine, a tutto quello che può riferirsi alla parte materiale delle costruzioni, e non si pensa mai a tutto ciò che può riferirsi al motore primo di tutte queste costruzioni: all'uomo.

D'altronde la Commissione (ed io sono autorizzato a dichiararlo a nome della Commissione stessa, ed occorrendo presenteremo anche un ordine del giorno) è di parere che il Governo, nelle sue ulteriori trattative con la Società Mediterranea, possa raccomandare autorevolmente, in modo da costituire un obbligo morale, questi impiegati affinché possano avere un collocamento nelle nuove costruzioni.

Si è detto da ultimo che questo disegno di legge impegna la grande questione dell'esercizio di Stato. Io votai contro le Convenzioni ferroviarie, e tornerei a votar contro una seconda volta se il Governo ne proponesse il rinnovamento. Ma credo, onorevoli signori, che sia male scelto il momento per fare una questione di così grande importanza che ha bisogno di tanti dati di esperienza che non abbiamo ancora sotto gli occhi. Mi pare strano che si debba sollevare la questione grossissima dell'esercizio di Stato o dell'industria privata a proposito di una ferrovia nella concessione della quale c'è il patto di riscatto, e che lascia integra ed impregiudicata la questione anche relativamente a questa linea.

Sono alla fine del mio discorso. L'onorevole Tedesco disse che avrebbe votato la legge ed io lo ringrazio. Io applaudii il suo discorso sereno nel quale, pur mettendo in rilievo le gravi difficoltà contro cui questo disegno di legge, a suo avviso, s'imbatteva, egli, benchè avversario del Ministero, dichiarò che avrebbe dato il suo voto a questa legge che, come egli disse, rappresenta un fato ferroviario. Sia pure un fato ferroviario; *fata viam invenient*. In questo caso il fato non è solamente ferroviario ma è anche logico e politico. È un fato di logica perchè è principio di logica che ciò che si deve fare si faccia presto; è un fato politico per-

chè con questo disegno di legge si ribadì il vincolo organico che lega tutte le parti del nostro paese. Era stato detto che questo disegno di legge sarebbe stato il pomo della discordia gettato fra due nobilissime parti d'Italia. Mi auguro che esso invece possa essere un'ondata di sangue vivo che farà fluire e rifluire la vita dalle Alpi all'estrema punta del litorale Adriatico.

Il fato ferroviario, il fato politico, il fato logico hanno voluto che a difendere questa legge fosse al banco dei ministri l'onorevole Giusso che è gloria ed onore della rappresentanza meridionale, e al banco della Commissione ci fosse, come relatore, un meridionale.

Io credo che l'Italia sia un tutto organico, e credo che una parte di un organismo non può essere inferma senza che l'infermità lo colpisca tutto; io credo che non si possa ammettere, fratelli del Nord, che bruci la casa dei fratelli del Sud senza che la casa vostra corra pericolo: *Tui res agitur paries cum proximus ardet!* Dico a voi, o fratelli del Sud, che per ogni via che si apre e che aumenta il patrimonio della nazione, è il benessere di tutta Italia che noi conquistiamo. Ricordiamoci d'altronde una buona volta che Sud e Nord oramai debbono essere considerati come espressioni geografiche, dal momento che l'Italia ha cessato di essere un'espressione geografica e che il plebiscito del Mezzogiorno, scritto col sangue di tutti i figli d'Italia, ha proclamato l'Italia una ed indivisibile (*Bravo! — Vive approvazioni*).

Presidente. Dovrei ora dare facoltà di parlare all'onorevole Curioni per fatto personale.

Curioni. Rinuncio.

Presidente. Allora veniamo agli ordini del giorno.

Onorevole ministro dei lavori pubblici, vuol dire quali sono quelli che accetta?

Giusso, ministro dei lavori pubblici. Il primo degli ordini del giorno è quello dell'onorevole Lucchini Luigi, così concepito:

« La Camera, convinta della necessità di provvedere, nel modo più soddisfacente per i generali interessi del paese, all'allacciamento della rete ferroviaria italiana col nuovo valico del Sempione;

considerando essere tuttavia non meno urgente, per la stessa economia nazionale, che sia assicurato pure il compimento della rete medesima secondo il programma delle

leggi 29 luglio 1879 e 20 luglio 1888, con la soddisfazione di tutti quegli interessi e delle più legittime aspettative delle popolazioni;

confida che il Governo, mantenendo i propri impegni e proseguendo l'opera già lodevolmente iniziata mercè la nomina e gli studi della Commissione istituita con Regio Decreto 21 luglio prossimo passato, presenterà prima della discussione dei bilanci 1901-902 le sue proposte all'uopo; e passa all'ordine del giorno. »

Ora io rispondo brevemente che, in relazione a quanto è stato affermato a proposito della mozione Luzzatti dall'onorevole presidente del Consiglio ed a quanto io stesso dissi nella seduta di ieri, il Governo accetta quest'ordine del giorno.

Mi rincresce invece di dire all'amico carissimo Guerci che io non posso accettare il suo (*Si ride*) che è così formulato:

« La Camera, presa visione della Convenzione per la concessione Arona-Domodossola, delibera di respingere la Convenzione stessa. »

Viene ora l'ordine del giorno degli onorevoli Camera e Giunti, con cui in fondo si chiede che invece della linea Lagonegro-Castrocucco sia dal Governo proposta alla Camera la costruzione della linea Lagonegro-Castrovillari. Ora io quest'ordine del giorno, nella sostanza, l'accetto: e aggiungo che la Commissione la quale si occupa delle ferrovie complementari, sta studiando precisamente questo tronco. Comprenderanno tuttavia gli onorevoli Camera e Giunti che, prima che siano pronte le relazioni della speciale sotto-Commissione e sia esaurito il compito della Commissione per le complementari, sarebbe per me poco prudente accettare il loro ordine del giorno.

Essi d'altronde possono essere tranquilli; il desiderio loro sta oggi, direi quasi, per attuarsi, perchè so che tale sarà la proposta della Commissione; ad ogni modo li prego di non insistere nel loro ordine del giorno.

C'è anche un ordine del giorno degli onorevoli Nofri, Montemartini ed altri col quale si chiede che, per le linee del Sempione, l'esecuzione dell'opera e il conseguente esercizio siano affidati allo Stato, quale inizio della nazionalizzazione delle ferrovie anche in vista della imminente scadenza delle Convenzioni ferroviarie.

Io debbo dichiarare con molta fran-

chezza agli onorevoli Nofri, Montemartini e altri colleghi che il Governo non può accettare questo loro ordine del giorno. E nello stesso tempo farò una considerazione che persuaderà, ne sono sicuro, gli onorevoli proponenti.

La considerazione è questa: nel caso nostro, in fondo, si tratta di una concessione con sussidio chilometrico; quali noi ogni giorno ne diamo perchè siamo autorizzati dalla legge a ciò fare. Potrebbe dunque mai entrare in mente ad alcuno che la Camera con un ordine del giorno imponesse al Governo, in onta alla legge, di non dare più la concessione di cui si tratta, mentre essa è in perfetta regola secondo le norme in vigore? Se così si facesse, si escluderebbe assolutamente il sistema delle concessioni con sussidio chilometrico, perchè, come quelle del Sempione, anche tutte le altre linee dovrebbero essere costruite dallo Stato; ed io credo che così decidendo non si farebbe il bene di tante regioni d'Italia le quali con questo sistema hanno le ferrovie molto più presto che se le costruisse lo Stato.

Per queste considerazioni credo che l'onorevole Nofri e i suoi colleghi vorranno avere la cortesia di ritirare il loro ordine del giorno.

Segue quello dell'onorevole Ceriana-Mayneri:

« La Camera, convinta della necessità di provvedere alle più facili comunicazioni fra il valico del Sempione e il porto di Genova, passa alla discussione degli articoli. »

In quanto a questo ordine del giorno, dichiaro all'onorevole Ceriana-Mayneri che per ciò che concerne il raddoppiamento del binario, in quei punti dove esso manca, è cosa che mi sta molto a cuore; ed egli può essere tranquillo; perchè se la necessità del traffico si dimostrerà tale che occorra assolutamente quel raddoppiamento, nè io nè qualunque altro ministro si vorrà opporre a tale desiderio. Quanto all'altra faccenda del tronco, che egli desidera, Tortona-Pieve del Cairo-Mortara, rispondo che potrà un giorno essere fatto, con che realmente si abbrevierebbe il percorso di circa 16 chilometri; ma che per ora non è urgente. Quindi io prego vivamente, dopo queste dichiarazioni, l'onorevole Ceriana-Mayneri di voler ritirare il suo ordine del giorno.

Veniamo ora all'ordine del giorno degli onorevoli Chimienti, Salandra e colleghi.

Con questo si chiedono due cose: la prima che si raddoppi tutto il binario da Ancona fino a Brindisi; la seconda che si allacci subito la strada ferrata col seno di ponente del porto di Brindisi.

Quanto alla prima parte, dico all'onorevole Chimienti e suoi compagni che qualche cosa d'urgente credo ci sia: ma che tutto il raddoppiamento del binario, per il momento, mi pare cosa non necessaria. Metterò tutto l'impegno perchè si faccia quello che è assolutamente indispensabile.

Quanto all'allacciamento della strada ferrata col seno di ponente del porto di Brindisi, dirò con franchezza che, per quanto sia desiderio del Governo e mio che si facilitino gli approdi a Brindisi, specialmente per il servizio della Valigia delle Indie, non saprei dire in questo momento nè quale possa essere l'utilità pratica, nè quale possa essere la spesa per i relativi lavori: non ho presenti i progetti: e gli onorevoli colleghi comprenderanno benissimo che un ministro che si rispetti non può accettare un ordine del giorno che lo impegni ad un'opera di cui egli non sa preventivamente quale sarà la spesa.

Quindi per le esposte considerazioni, prego l'onorevole Chimienti e colleghi di contentarsi che il loro ordine del giorno resti come raccomandazione al Governo. Dicendo questo non intendo però di porre la cosa nel dimenticatoio; anzi credo che il Governo debba fare quanto è possibile perchè il porto di Brindisi risponda alla sua missione, quella cioè di essere proprio il molo fra l'Italia e l'Oriente. Ripeto: tutto ciò che sarà necessario di fare per quel porto, il Governo lo farà, ed io anzi m'impegno di riferirne alla Camera possibilmente alla ripresa dei lavori parlamentari. Epperò mi consenta l'onorevole Chimienti che io vegga quali risultati si sono ottenuti dagli altri lavori che si stanno facendo per le banchine di levante; e, prendendo atto di queste dichiarazioni, mi usi la cortesia di non insistere nel suo ordine del giorno.

Ed ora all'onorevole Cuzzi ed agli amici che hanno firmato il suo ordine del giorno. Risponderò brevissimamente al lungo ed importante discorso dell'onorevole Cuzzi. È verissimo tutto quanto egli ha asserito circa le premure che mi sono state fatte, e circa i desiderî vivissimi, non solo di quella regione, ma di buona parte anche del Pie-

monte. Io soltanto debbo fare una piccola correzione, me lo permetterà l'onorevole Cuzzi.

Quando egli ha detto che io non potevo accettare la linea da lui desiderata, perchè dovevo prima occuparmi delle ferrovie meridionali, ha detto una cosa non sostanzialmente esatta. Dissi invece che questa linea non era contemplata da alcuna legge, e che quindi non credevo di dover proporre alla Camera la costruzione, quando altre 17 linee, appartenenti a tutte le parti d'Italia, e consacrate da leggi anteriori, ancora non avevano avuto la loro esecuzione.

Dopo questa piccola rettifica alle sue parole, dichiaro all'onorevole Cuzzi che non ho potuto accettare la sua linea nelle convenzioni in esame, perchè oltrechè essa, a mio vedere, non è propriamente di accesso al Sempione (può essere bensì un allacciamento futuro del Gottardo col Sempione) non è contemplata da alcuna legge e bisogna dare il passo alle altre linee che hanno una legge per loro, le complementari. Vi è infine un'ultima considerazione che sottopongo francamente tanto al giudizio dell'onorevole Cuzzi che a quello della Camera. Qui la questione è molto importante per la regione tra Feriolo, Intra e Pallanza; sono contrade benemerite del paese, e che giustamente invocano una strada ferrata, non vi è dubbio alcuno su ciò. Ma, se si tratta di volere una strada ferrata che faccia l'interesse di quella regione, credo si possa fare perfettamente col sussidio al massimo di 5 mila lire. Che se questo non si riesce a fare lì, non so in quale altra regione sarebbe possibile. Come ha detto l'onorevole Cuzzi (ed io sottoscrivo a tutte le sue affermazioni), è tale e tanto l'interesse dei viaggiatori, del commercio, e dell'industria che quella linea darà certamente un utile tale che col sussidio si potrà vantaggiosamente fare. In un solo caso non si potrebbe: e cioè nel caso in cui ad essa invece di dare il carattere di linea d'interesse locale, si volesse dare il carattere di linea internazionale, come pare abbia accennato l'onorevole Cuzzi. A questo proposito debbo dichiarare che, come linea internazionale, poichè da Feriolo per Intra e Pallanza si va in Svizzera a Locarno, questa linea sarebbe importantissima; ma allora dovrebbe essere costruita con criteri diversi, con carattere di linea di grande traffico, ciò che finora non era nella mente dei proponenti.

Io credo che verrà tempo in cui lo Stato la farà; ma per ora occupiamoci delle que-

stioni più urgenti, delle questioni che noi abbiamo già dato affidamento alla Camera di risolvere.

Con queste dichiarazioni, le quali non escludono punto che in avvenire la linea per Feriolo ed Intra si possa pur fare, spero che anch'egli, l'onorevole Cuzzi, vorrà ritirare il suo ordine del giorno.

Ve n'è uno in questo momento presentato dall'onorevole Massa, che la Camera non conosce ancora...

Presidente. Fu già letto.

Giusso, ministro dei lavori pubblici. Io credo che quest'ordine del giorno non si possa accettare in alcun modo, perchè sarebbe il rimando delle presenti convenzioni. Ma v'ha di più: non lo posso accettare per il concetto intrinseco di esso, ed il concetto è questo: che l'onorevole Massa desidera che il Governo presenti un disegno di legge per un progetto inteso a migliorare il tratto ferroviario Orta-Gravellona, raccordandolo poi al tratto Feriolo-Domodossola. Ora ciò significherebbe fare per la stessa contrada e fra gli stessi estremi, cioè da Arona a Gravellona e da Novara a Gravellona, non una ma due linee, oltre quella da Gozzano a Domodossola. E poichè ciò sarebbe evidentemente inattuabile, io prego l'onorevole Massa di voler ritirare il suo ordine del giorno.

In ultimo vi è un ordine del giorno degli onorevoli Orlando e De Martino, il quale approva i contratti e passa alla discussione degli articoli, udite le dichiarazioni del Governo. Quest'ordine del giorno il Governo lo accetta.

Presentazione di una relazione.

Presidente. Invito l'onorevole Fili-Astolfone a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

Fili-Astolfone. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione della Giunta generale del bilancio al disegno di legge: Modificazioni al testo unico delle leggi postali approvato con Regio Decreto 24 dicembre 1899, n. 501, e alla legge 27 maggio 1875, n. 2779, sulle Casse di risparmio postali.

Presidente. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

Si riprende la discussione del disegno di legge sul Sempione.

Zeppa, presidente della Commissione. Domando di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Zeppa, presidente della Commissione. Gli or-

dini del giorno che si riferiscono al disegno di legge sono solamente tre (degli altri ha dato già ragione il ministro dei lavori pubblici) e sono: quello dell'onorevole Massa, ordine del giorno sospensivo che la Commissione dichiara di non potere accettare; l'ordine del giorno Guerci con cui si respinge il disegno di legge e che, conseguentemente, la Commissione non può accettare; poi l'ordine del giorno Nofri che modificherebbe il disegno di legge nel senso di affidare la costruzione allo Stato anzichè alle Società ferroviarie; e nemmeno quest'ordine del giorno la Commissione accetta.

Ma poichè mi trovo a parlare, darò anche una spiegazione all'onorevole Lucchini il quale chiedeva ieri insistentemente se lo stanziamento che si fa nel bilancio del tesoro per il sussidio chilometrico alle linee complementari sia tassativamente stabilito in lire 500,000 o se il Governo possa anche aumentarlo.

Io in proposito gli ricordo che, nella discussione fattasi alla Camera di quel bilancio, fu ammesso che il Governo può stanziare anche al di là di 500,000 lire, se crede; ed anzi il fatto stesso che oggi ne imposta in bilancio 600 mila, trattandosi di 220 chilometri di ferrovie complementari, viene precisamente a confermare quanto io dico. Ma v'ha di più: si fece anche la questione se, non essendoci domande pronte per concessioni di linee ma esistendo stanziamenti in esuberanza, questi dovessero andare in economia od essere invece accumulati per le successive domande di concessioni. E poichè si ammise che questa seconda interpretazione fosse la più favorevole allo sviluppo delle ulteriori costruzioni, così rimanemmo intesi che questa appunto dovesse essere la interpretazione prevalente. Con ciò spero di aver soddisfatto il desiderio dell'onorevole Lucchini.

La Commissione poi, ricordando come in occasione del disegno di legge per la Domodossola-Iselle fu presentato dalla Giunta generale del bilancio un ordine del giorno col quale si raccomandava al Governo, se fosse stato possibile, di ottenere senza ulteriori ritardi qualche miglioramento in ordine alle sovvenzioni, così anche oggi in questa circostanza la Commissione da me presieduta ha creduto opportuno ripetere lo stesso ordine del giorno, che in questo momento mi onoro di trasmettere al banco dalla Presidenza.

Presidente. La Commissione presenta ora, dopo la discussione, il seguente ordine del giorno: « La Camera confida che il Governo vorrà procurare, ove gli sia possibile, un miglioramento a favore dello Stato nelle condizioni stabilite nelle Convenzioni con la Mediterranea e specialmente nel prezzo di costruzione delle linee. »

L'onorevole ministro accetta quest'ordine del giorno?

Giusso, ministro dei lavori pubblici. In verità l'ordine del giorno non mi parrebbe necessario: ma ad ogni modo in omaggio alla Giunta che lo propone, e tenuto conto di quanto è stato fatto in altra circostanza, dichiaro di accettarlo.

Nocito, relatore. E si pensi pure al personale. (*Bene!*)

Presidente. Passeremo alla votazione. La Camera ha udito che degli ordini del giorno presentati, il Governo accetta soltanto quelli dell'onorevole Lucchini Luigi, degli onorevoli De Martino ed Orlando, e questo ultimo della Commissione.

Io domanderò ai diversi proponenti di altri ordini del giorno se intendano di mantenerli o di ritirarli. Onorevole Guerci?

Guerci. Io ritiro l'ordine del giorno, votando contro; ma intendiamoci bene: mantengo i concetti miei quanto alla inopportunità, mentre ammetto la necessità.

Presidente. L'onorevole Camera mantiene o ritira il suo ordine del giorno?

Camera. Poichè l'onorevole ministro ha dichiarato di accettare la sostanza del mio ordine del giorno, io posso anche ritirarlo.

Presidente. E l'onorevole Nofri?

Nofri. Lo mantengo.

Presidente. L'onorevole Ceriana-Mayneri mantiene o ritira la sua proposta?

Ceriana-Mayneri. Prendo atto delle dichiarazioni dell'onorevole ministro e ritiro il mio ordine del giorno.

Presidente. L'onorevole Chimienti?

Chimienti. Io non potrei ritirare il mio ordine del giorno perchè non l'ho presentato per lustra elettorale. Basterebbe a questo scopo aver parlato come ho fatto questa ed altre volte. Tuttavia, dopo le dichiarazioni dell'onorevole ministro il quale mi ha detto di non aver pronti gli elementi per darmi una risposta precisa, io non posso non consentire alla sua preghiera. Prendo, dunque, atto della sua promessa alla quale credo per due ragioni: prima di tutto, perchè mi è venuta da un uomo come Girolamo

Giusso, e poi perchè mi è stata data dal ministro dei lavori pubblici. Mi consenta però il ministro stesso di ricordargli che Salonico è il porto più vicino a Porto Sayd, più vicino di Brindisi. A Salonico non va la posta internazionale, senza parlare degli altri inconvenienti: primo, perchè è una città turca, e secondo perchè la linea Salonico-Nitsch passa sul territorio turco. Non vorrei tornare alla Camera per dire che i sistemi turchi sono più diffusi di quanto non dica la geografia politica. Attenderò, per giudicare, il mantenimento delle promesse dell'onorevole Giusso!

Presidente. Dunque ritira il suo ordine del giorno?

Chimienti. Sì.

Presidente. Onorevole Cuzzi, mantiene o ritira il suo ordine del giorno?

Cuzzi. Il mio ordine del giorno concerneva la linea Crusinallo-Ferriolo-Pallanza-Intra. Io ho accennato che questo tronco sarà il primo di una linea futura di allacciamento del Sempione col Gottardo che la Svizzera non mancherà di promuovere, ma non ho accennato a ciò nel senso di volere insistere perchè l'onorevole ministro dovesse fin-d'ora occuparsene. Il mio ordine del giorno si restringe al tronco in esso indicato, a quel tronco pel quale era già stata fatta la domanda al Governo, e dacchè l'onorevole ministro ha fatto dichiarazione precisa di occuparsi anche di questa linea riconoscendo la sua importanza ed il diritto della regione interessata di averne la costruzione, prendo atto delle sue dichiarazioni e non insisto nel mio ordine del giorno.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Massa.

Massa. Delle due parti del mio ordine del giorno, una è già compresa in quello dell'onorevole Nofri; quanto alla seconda io sono profondamente persuaso che le proposte in essa contenute s'imporranno, ed in un tempo non lontano, alla buona accoglienza del Governo. Per non compromettere oggi la questione con un voto della Camera, che potrebbe anche essere contrario non per la sostanza della proposta ma per considerazioni inerenti alla situazione dell'oggi, ritiro il mio ordine del giorno.

Presidente. Allora passiamo alla votazione.

Biancheri. Chiedo di parlare per una dichiarazione.

Presidente. Ne ha facoltà.

Biancheri. Siccome l'ordine del giorno dell'onorevole Lucchini si riferisce alla legge del 1879 e chiede di quella legge l'esecuzione, dichiaro di associarmi all'onorevole Lucchini e mi dispenso da altre parole.

Fili-Astolfone. Chiedo di parlare per una dichiarazione.

Presidente. Ne ha facoltà.

Fili-Astolfone. È inutile che faccia dichiarazioni di voto alla Camera, unicamente perchè la Camera conosce già che quando noi siamo trascurati e si fanno altre spese e queste spese ammontano a somme enormi, io non posso dirmi soddisfatto di questa legge, la quale ritarda le opere nostre che sono di grande interesse nazionale.

Una voce. Ma come!

Fili Astolfone. È così!

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Curioni.

Curioni. L'ordine del giorno dell'onorevole Lucchini, non pregiudicando menomamente le linee di accesso al Sempione che si devono costruire o sospendere, in quanto contiene questo unico concetto, al quale io sottoscrivo, che la Camera è convinta della necessità di provvedere nel modo più soddisfacente, dichiaro che voterò l'ordine del giorno dell'onorevole Lucchini.

Lacava. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Lacava. Ho domandato di parlare per sapere quale sia l'ordine del giorno che voteremo.

Presidente. Quello dell'onorevole Lucchini.

Procederemo alle votazioni. La prima votazione è per l'ordine del giorno dell'onorevole Lucchini, accettato dal Governo e dalla Commissione, così formulato:

« La Camera, convinta della necessità di provvedere, nel modo più soddisfacente per i generali interessi del paese, all'allacciamento della rete ferroviaria italiana col nuovo valico del Sempione;

considerando essere tuttavia non meno urgente, per la stessa economia nazionale, che sia assicurato pure il compimento della rete medesima secondo il programma delle leggi 29 luglio 1879 e 20 luglio 1888, con la soddisfazione di tutti quegli interessi e delle più legittime aspettative delle popolazioni;

confida che il Governo, mantenendo i propri impegni e proseguendo l'opera già lodevolmente iniziata mercè la nomina e

gli studi della Commissione istituita con Regio Decreto 21 luglio prossimo passato, presenterà prima della discussione dei bilanci 1901-902 le sue proposte all'uopo;

e passa all'ordine del giorno. »

Pongo a partito quest'ordine del giorno. Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Viene ora l'ordine del giorno dell'onorevole Nofri ed altri, che non è accettato dalla Commissione.

Pantano Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Pantano. Io vorrei pregare l'onorevole presidente di consentire che l'ordine del giorno dell'onorevole Nofri sia votato per divisione. *(Bravo!)*

La prima parte dice: « La Camera, riconoscendo la necessità improrogabile della costruzione delle proposte linee di accesso al Sempione, delibera di affidarne l'esecuzione ed il conseguente esercizio allo Stato... » E questa sarebbe la prima parte. Viene poi la seconda parte: « quale inizio della nazionalizzazione delle ferrovie anche in vista della imminente scadenza delle Convenzioni ferroviarie. »

Dirò brevemente le ragioni per cui domando la divisione. Non tutti convengono nel pensiero dell'esercizio di Stato delle ferrovie, mentre, invece, potrebbero convenire nella costruzione e nell'esercizio per parte dello Stato di questa parte delle reti italiane.

In conseguenza giova non mettere questi nostri colleghi in condizione di respingere una cosa, perchè non possono accettare l'altra. Per conto mio sono favorevole ad una cosa ed all'altra; ma sono favorevole alla prima specialmente, che è quella che oggi si mette in votazione, perchè l'altra è una affermazione così ideale che vi si potrebbe rinunciare, lasciandola allo stato di semplice enunciazione. Per la prima, invece, è mio convincimento che tutto il contesto del presente dibattito conforti a votare per la costruzione da parte dello Stato.

L'onorevole Giusso per il quale ho vera sincera stima ed ammirazione profonda, non si abbia a male se gli dico che egli, nel proporre questo disegno di legge, non ha risposto ad altro che ai sentimenti più belli dell'anima sua, e alla corrispondenza delle note patriottiche che gli vengono da tutte le parti del Paese. Ma di fronte alle Compagnie ferroviarie non c'è oculatezza di uo-

mini di Stato e, oserei dire, di Parlamenti, per l'esperienza fattane, che possa garantire abbastanza.

Io inaugurai la mia vita parlamentare denunciando alla Camera quei contratti a *forfait* che stavano stipulandosi fra la rete Sicula e lo Stato per la linea oggi in esercizio fra Messina e Palermo, stipulati sopra studi fatti dalla stessa Compagnia, per una cifra così scandalosa che, non essendo stata raccolta qui dal ministro del tempo la protesta mia ma raccoltane l'eco da Silvio Spaventa nel Consiglio di Stato, quei contratti furono respinti. Più tardi furono nuovamente stipulati, con una defalcazione di circa 50 milioni sul prezzo che si stava stipulando quando io li denunziai; e nondimeno la rete Sicula trovò modo di cederli ad altri guadagnando, nel semplice passaggio, circa 10 milioni.

Presidente. Onorevole Pantano, venga alla sua dichiarazione di voto.

Pantano. Per questo io sono diffidente dei lavori fatti in base a studi delle Società e quindi mi sobbarco a qualunque sacrificio dello Stato.

Non credo che il sacrificio dello Stato sia così enorme da non potere affrontare la costruzione. Imperocchè in fondo la Società ferroviaria non avrà i danari se non gettando sul mercato quella garanzia indiretta che le viene dalle sovvenzioni chilometriche che vengono a costarci il 7 per cento. Se noi, invece, nelle condizioni favorevoli del credito italiano, emettiamo titoli rimborsabili al 3 o 4 per cento, ci mettiamo al coperto dalle Società e facciamo beneficiare lo Stato di quei minori interessi che pagheremo.

Per queste ragioni, e per non tediare la Camera oltre, io domando che si faccia la separazione delle due parti e la votazione distinta. Io voterò con coscienza favorevolmente, sicuro di rispondere così ai veri interessi tanto del Settentrionale quanto del Mezzogiorno.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

Nacito, relatore. Convengo nel concetto dell'onorevole Pantano che l'ordine del giorno dell'onorevole Nofri contenga due parti, ma non convengo con lui nel credere che la prima parte di quest'ordine del giorno termini con le parole: « ... delibera di affidarne l'esecuzione ed il conseguente esercizio allo Stato » dappoi che la seconda parte: « quale

inizio della nazionalizzazione delle ferrovie anche in vista della imminente scadenza delle convenzioni ferroviarie » non fa che affermare il concetto contenuto nella chiusa della prima parte, dove si parla di affidare l'esecuzione ed il conseguente esercizio allo Stato.

Dunque non è questo il punto in cui bisogna far la separazione dell'ordine del giorno dell'onorevole Nofri. C'è una prima parte la quale dice: « La Camera, riconoscendo la necessità improrogabile della costruzione delle proposte linee di accesso al Sempione... »

Qui termina la prima parte. E poi viene l'altro concetto che coloro i quali hanno votato la prima parte potranno non votare.

Per conto nostro, siccome nella prima parte non si fa altro che confermare la proposta del Governo e della Commissione, noi accettiamo soltanto la prima parte di quest'ordine del giorno.

Alessio. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Alessio. Desidero di fare una dichiarazione di voto.

Sono favorevole all'esercizio di Stato per le ferrovie, e mi auguro che ad ogni modo venga presto l'occasione di discutere se sia meglio sostituire al sistema dell'esercizio privato quello dell'esercizio di Stato. Non credo però che la Convenzione che discutiamo pregiudichi questo concetto quando si riserva la facoltà allo Stato, alla scadenza delle Convenzioni nel 1905, di assumere quella ferrovia come esercizio privato o come esercizio di Stato.

Per queste ragioni dichiaro di votare contro l'ordine del giorno dell'onorevole Nofri.

Curioni. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Curioni. La verità è, e mi pare evidente, che l'ordine del giorno dell'onorevole Nofri contenga tre distinti concetti.

Voci a sinistra. Due.

Voci a destra. Tre.

Curioni. Un primo concetto è quello che invita la Camera di affidare l'esecuzione delle linee allo Stato. Il secondo concetto, che il proponente ritiene conseguente, ma che la Camera può ritenere inconsequente, se le piace, è quello di affidare alla stessa Società l'esercizio. Un terzo concetto è quello di iniziare il principio della nazionalizzazione delle ferrovie.

Voci a destra. Allora sono quattro.

Curioni. Ora io sono disposto ad approvare il primo concetto e non il secondo ed il terzo, e domando quindi che si proceda per triplice divisione.

Presidente. Di fronte alle varie proposte, che furono fatte intorno alla divisione di quest'ordine del giorno dell'onorevole Nofri, la votazione si deve fare in quattro parti distinte. *(Benissimo!)*

Nofri. Domando di parlare.

Presidente. Parli pure.

Nofri. In realtà il mio ordine del giorno aveva ed ha un concetto complessivo ed unico, quello cioè che in questa Camera si affermi, sia pure da pochi, il principio della nazionalizzazione delle ferrovie a proposito della costruzione di questa linea. Ma dal momento che una parte degli oratori hanno affermato che, pure intendendo di affidare la costruzione di questa linea allo Stato, non intenderebbero però di accettare il concetto di affidargliene l'esercizio, per la schiettezza e sincerità della votazione che avverrà, non posso oppormi alla votazione per divisione che è stata domandata. *(Commenti)*. Ma la divisione, secondo me, dovrebbe farsi in due sole parti...

Presidente. Essendo stata domandata la votazione per divisione dell'ordine del giorno dell'onorevole Nofri in più parti, debbo porre a partito l'ordine del giorno con questo metodo.

Voci. In quattro parti.

Nofri. Ma se il regolamento si oppone, è un'altra questione. *(Commenti — Interruzioni)*.

Presidente. Passiamo dunque alla votazione.

L'ordine del giorno Nofri è così concepito:

« La Camera, riconoscendo la necessità prorogabile della costruzione delle proposte linee di accesso al Sempione, delibera di affidarne l'esecuzione ed il conseguente esercizio allo Stato, quale inizio della nazionalizzazione delle ferrovie anche in vista della imminente scadenza delle Convenzioni ferroviarie. »

Pongo a partito la prima parte di quest'ordine del giorno:

« La Camera, riconoscendo la necessità prorogabile della costruzione delle proposte linee di accesso al Sempione... »

(È approvata).

Pongo a partito la seconda parte così concepita:

« ... delibera di affidarne l'esecuzione » s'intende allo Stato.

(Dopo prova e controprova non è approvata).

Pongo a partito la terza parte così concepita:

« ... ed il conseguente esercizio allo Stato. »

(Non è approvata).

Metto a partito l'ultima parte dell'ordine del giorno:

« ... quale inizio della nazionalizzazione delle ferrovie anche in vista della imminente scadenza delle convenzioni ferroviarie. »

(Non è approvata).

Passiamo ora alla votazione dell'ordine del giorno, presentato dagli onorevoli De Martino e Orlando:

« La Camera, udite le dichiarazioni del Governo, passa alla discussione degli articoli. »

Questo ordine del giorno è accettato dal Governo e dalla Commissione. Lo metto a partito.

(È approvato).

Passiamo infine alla votazione dell'ordine del giorno proposto dalla Commissione e che è così formulato:

« La Camera confida che il Governo vorrà procurare, ove gli sia possibile, un miglioramento a favore dello Stato, nelle condizioni stabilite nelle convenzioni con la Mediterranea, e specialmente nel prezzo di costruzione delle linee. »

Metto a partito questo ordine del giorno.

(È approvato).

Ora passiamo alla discussione degli articoli:

Art. 1.

« Sono approvate le due Convenzioni stipulate addì 28 novembre 1901, l'una fra il Ministro dei lavori pubblici ed il Ministro del tesoro per l'Amministrazione dello Stato ed i signori commendatore avvocato Paolo Manusardi, presidente della Deputazione provinciale di Milano e il commendatore ingegnere Clemente Maraini, il primo quale rappresentante della provincia di Milano ed il secondo quale mandatario della Società Italiana per le strade ferrate del Mediterraneo, per la concessione della costruzione e dell'esercizio di una linea di ferrovia a sezione ordinaria da Domodossola ad Arona; l'altra fra gli stessi ministri ed i signori Nobile ingegnere Severino Casana

senatore del Regno e sindaco di Torino e il commendatore ingegnere Clemente Maraini, il primo quale rappresentante del Comune di Torino ed il secondo quale mandatario della Società della Rete Mediterranea, per la concessione della costruzione e dell'esercizio della linea da Santhià per Borgomanero ad Arona. »

Si dà lettura anche delle due Convenzioni che fanno parte integrante dell'articolo primo. (*Conversazioni animate*).

Facciano silenzio!

Convenzione per la concessione della costruzione e dell'esercizio di una ferrovia da Domodossola ad Arona per Feriolo.

Fra le Loro Eccellenze il conte commendatore Girolamo Giusso, ministro dei lavori pubblici, ed il commendatore Ernesto Di Broglio, ministro del tesoro, per conto dell'Amministrazione dello Stato, ed

il signor commendatore avvocato Paolo Manusardi, presidente della Deputazione provinciale di Milano, contraente in nome della Provincia stessa, giusta la facoltà datagli con la deliberazione in data 28 febbraio 1900 del Consiglio provinciale di Milano e del mandato conferitogli dalla Deputazione Provinciale in seduta del 7 novembre 1901, regolarmente legalizzato dal prefetto, atti che qui si allegano,

ed il signor comm. ingegnere Clemente Maraini, amministratore della Società Italiana per le strade ferrate del Mediterraneo, in rappresentanza del signor comm. ingegnere Giuseppe Oliva, direttore generale della Società medesima, come da procura in data 5 novembre 1901, a rogito del dottor Domenico Moretti, notaio di Milano, contraente in nome della Società predetta, a ciò autorizzato dal Consiglio di amministrazione, come risulta dall'estratto della seduta n. 196 del 25 maggio 1900, annesso in copia alla presente convenzione,

si conviene quanto appresso:

Art. 1.

Il Governo accorda alla Provincia di Milano, e per essa alla Società per le strade ferrate del Mediterraneo, la concessione della costruzione e dell'esercizio di una ferrovia a sezione ordinaria da Domodossola ad Arona, che la Provincia predetta, e per essa la Società Mediterranea, si obbliga di costruire

ed esercitare a tutte sue spese, rischio e pericolo.

La concessione è fatta sotto l'osservanza delle disposizioni della legge dei lavori pubblici 20 marzo 1865, n. 2248, allegato *F*, e di quelle della legge 30 aprile 1899, n. 168, nonché dei regolamenti dalle medesime derivanti, e di quelle della presente Convenzione e del capitolato ad esso allegato.

Art. 2.

Lo Stato, per la concessione di questa linea, accorda alla provincia di Milano e per essa alla Società Mediterranea sub-concessionaria un sussidio annuo di lire cinquemila (L. 5000) a chilometro per anni settanta, a partire dal giorno di apertura allo esercizio regolarmente autorizzata, per tutta la lunghezza effettiva della linea compresa fra gli assi dei fabbricati viaggiatori delle stazioni estreme di Domodossola e Arona, da misurarsi in contraddittorio.

Pei tronchi di linea, o per quelli cadenti nelle stazioni, che fossero comuni con altra linea esistente, si pagherà la intera sovvenzione dovuta dallo Stato, soltanto allora che sopra di essi venga costruito uno o più binari indipendenti per la nuova linea o per la linea preesistente, nel caso che la nuova ne occupi la sede.

Per i periodi in cui l'esercizio rimanesse sospeso per cause non provenienti da forza maggiore debitamente giustificate e constatate, il sussidio non sarà dovuto.

Art. 3.

Per l'adempimento degli obblighi assunti con la presente convenzione, la Società Mediterranea, sub-concessionaria è autorizzata a procurarsi il capitale necessario con l'emissione di azioni ed obbligazioni a norma di legge.

Art. 4.

Per gli effetti dell'articolo 285 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato *F*, resta stabilito che al limite del dieci per cento ivi fissato per la compartecipazione del Governo agli utili dell'esercizio, si sostituisce il sette e mezzo per cento, ferme restando tutte le altre condizioni stabilite in detto articolo.

Art. 5.

Il concessionario, per gli effetti della presente convenzione, elegge il suo domicilio legale in Roma, via della Mercede, n. 9, presso l'Ufficio di Rappresentanza della Società Mediterranea presso il Governo.

Art. 6.

La presente Convenzione non sarà valida e definitiva se non dopo approvata per legge.

Fatto a Roma quest'oggi ventisette novembre millenovecentouno.

Il ministro dei lavori pubblici

Firmato: GIROLAMO GIUSSO.

Il ministro del tesoro

Firmato: ERNESTO DI BROGLIO.

Il rappresentante della provincia di Milano

Firmato: AVV. PAOLO MANUSARDI.

Il rappresentante della Società Mediterranea

Firmato: CLEMENTE MARAINI.

Firmato: GIBERTO BORROMEO, *testimonio.*

» AVV. CESARE SULLAM, »

Firmato: AVV. GIOVANNI DOMINÈDÒ, segretario delegato alla stipulazione dei contratti del Ministero dei lavori pubblici.

Capitolato per la concessione della costruzione e dell'esercizio di una strada ferrata da Domodossola ad Arona.

Art. 1.

Indicazione della strada ferrata che forma oggetto della concessione.

Il concessionario, e per esso la Società Mediterranea sub-concessionaria, è obbligato ad eseguire, a tutte sue spese, rischio e pericolo, la costruzione e l'esercizio di una strada ferrata a sezione ordinaria da Domodossola ad Arona, secondo il progetto redatto dalla Società Mediterranea in data 17 marzo 1900 e colle varianti ed aggiunte redatte dalla Società stessa in data 9 maggio e 5 ottobre 1901 e ritenuto ammissibile dal Consiglio superiore dei lavori pubblici con voti del 15 luglio e 6 novembre 1901, nel quale progetto si contempla la costruzione della via ad un binario, ma predisposta ad essere portata a due binarii, nei modi indicati al seguente articolo 8.

Art. 2.

Termine per l'ultimazione dei lavori.

La Società Mediterranea darà la linea in istato di essere aperta al pubblico esercizio alla data della attivazione della grande galleria del Sempione, e ad ogni modo non più tardi del 31 dicembre 1904, qualora al 31 dicembre 1901 la concessione sia stata regolarmente approvata e resa esecutiva.

Art. 3.

Dotazione di materiale rotabile e di esercizio.

Si stabilisce che la prima dotazione del materiale rotabile sarà dei tipi migliori e più recenti, i quali dovranno riportare la approvazione del Governo, e la provvista di materiale mobile e di esercizio sarà fatta in ragione dei bisogni e dello sviluppo del traffico, nella proporzione di lire ventimila per chilometro; fino a che il prodotto lordo della linea abbia raggiunto le lire trentamila per chilometro. Quando il prodotto chilometrico superi le lire trentamila e fino alle trentacinquemila, il materiale sarà aumentato di lire tremila per chilometro, e sarà aumentato di altre lire tremila per chilometro, quando si abbia un prodotto chilometrico eccedente le lire trentacinquemila.

Di detto materiale verrà tenuto un apposito inventario; esso sarà marcato in modo da poterlo sempre distinguere e separare da quello di altre linee.

È ammesso l'uso promiscuo del materiale rotabile della nuova linea e di quello della intera rete esercitata dalla Società Mediterranea, senza alcun addebito od accredito pel nolo in servizio cumulativo.

Art. 4.

Penalità in caso di ritardo.

La Società Mediterranea sub-concessionaria dovrà avviare le espropriazioni ed i lavori ed eseguire le provviste in modo da rendere sicura l'apertura all'esercizio nel termine stabilito all'articolo 2 del presente Capitolato.

Qualora la Società sub-concessionaria tardasse ad ultimare la linea in modo che non possa essere aperta al pubblico esercizio pel termine fissato dall'articolo 2 del presente capitolato, sarà soggetta alla multa di lire mille per ogni giorno di ritardo, oltre il termine stesso.

La multa però non verrà applicata, quando il ritardo sia dovuto a casi di forza maggiore o ad altri impedimenti che non derivino dal fatto proprio della Società sub-concessionaria.

Tutti i detti casi di forza maggiore dovranno essere immediatamente denunciati dalla Società sub-concessionaria al Governo, ed ogni contestazione relativa ai medesimi sarà devoluta al Collegio arbitrale, di cui all'articolo 35 del presente capitolato.

Art. 5.

Modalità di costruzione.

Le modalità di costruzione della linea, prese a base dei progetti approvati, e che dovranno osservarsi nella sua esecuzione, sono le seguenti:

	1 binario	2 binarii
a) larghezza della piattaforma stradale . . . M.	5.50	M. 9,065
b) altezza della massicciata . . . »	0.50	M. 0.50
c) larghezza della massicciata al piano superiore delle rotaie . . . »	3.40	M. 6.965
d) dimensioni delle traverse: m. 2.60 × 0.24 × 0.14 »	—	—
e) armamento a giunto sospeso con rotaie di acciaio di 12 metri di lunghezza, del peso a metro lineare di 36 chilogrammi e con minuto materiale del peso di circa 10 tonnellate per chilometro effettivo di binario . . . »	—	—
f) larghezza libera delle opere d'arte fra i parapetti. »	4.50	M. 8.10
g) larghezza minima delle gallerie al livello delle rotaie . . . »	4.60	M. 7.60
h) altezza dal piano delle rotaie all'intradosso del volto nelle gallerie. . . »	5.50	M. 6.05
i) nicchie in galleria da una sola parte a distanza di 30 metri, con marciapiede dalla parte delle nicchie (nel caso del doppio binario vanno alternate nei due piedritti);		
k) le modalità in genere del corpo stradale, delle gallerie e delle opere d'arti minori saranno conformi ai moduli approvati con i progetti;		
l) le curve e le pendenze staranno nei limiti seguenti:		
raggio minimo delle curve metri 600;		
pendenza massima sei per mille.		

Art. 6.

Modalità degli espropri.

Per l'espropriazione dei terreni occorrenti alla costruzione della linea formante oggetto della presente Convenzione, la Società potrà richiedere ai Prefetti e questi emetteranno i decreti d'urgenza, di cui agli articoli 71, 72, 73 della legge 25 giugno 1865, n. 2359, per l'occupazione immediata dei terreni, come è stabilito dalla legge che approva la presente Convenzione.

Art. 7.

Varianti.

La Società Mediterranea sub-concessionaria potrà proporre al Governo, dandone contemporaneamente partecipazione alla concessionaria Provincia di Milano, varianti di esecuzione al progetto approvato, ferme restando le modalità di costruzione come sopra stabilite all'articolo 5, sulle quali il Governo, sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici, pronuncerà in via definitiva.

La proposta e l'esame di queste varianti non arresteranno la decorrenza del termine stabilito all'articolo 2 precedente, a condizione però che il Governo comunichi alla Società sub-concessionaria le proprie decisioni su tali varianti, entro il termine di due mesi dalla proposta.

Art. 8.

Costruzione della linea pel doppio binario.

Come è detto all'articolo 1 precedente, la linea viene per ora costruita completa ed armata ad un binario; ma la Società Mediterranea sub-concessionaria si obbliga di portarla a doppio binario, quando il prodotto lordo chilometrico annuo della linea raggiunga le lire cinquantamila a chilometro. In ordine a tale scopo si eseguiranno fin d'ora i lavori seguenti:

- 1° Le espropriazioni per la sede a doppio binario;
- 2° La costruzione delle gallerie a doppio binario;
- 3° L'esecuzione di tutte le opere d'arte speciali con fondazioni sufficientemente ampie per potere con facilità costruirvi a suo tempo la parte di manufatto necessaria all'insediamento del secondo binario. Nelle località in cui tali manufatti attraversano corsi d'acqua, le murature pel secondo binario si costruiranno fino ad una altezza non minore di quella delle piene ordinarie.
- 4° La esecuzione dei muri di sostegno a tale distanza dall'asse del primo binario da permettere poi la costruzione del secondo binario.
- 5° L'ubicazione delle case cantoniere a tale distanza dall'asse del primo binario da permettere poi la costruzione del secondo binario.

Art. 9.

Stazioni.

Le stazioni e le fermate da costruirsi lungo la nuova linea sono le seguenti:

Arona, Meina, Lesa, Belgirate, Stresa,

Baveno, Mergozzo, Cuzzago, Premosello e Beura e la fermata di Vogogna.

Il Ministero si riserva la facoltà di ordinare quelle aggiunte nel numero e nello stabilimento delle stazioni o fermate che anche dopo l'apertura all'esercizio riconoscesse opportune, sentita la Società sub-concessionaria.

Le stazioni e fermate dovranno essere costruite secondo l'estensione e gli impianti dei tipi dei progetti approvati, salve le aggiunte che dopo l'apertura all'esercizio, fossero richieste dai bisogni del servizio.

Il piano della via ferrata nelle stazioni non potrà mai avere una pendenza superiore al tre per mille.

Art. 10.

Stazioni d'innesto.

Gli allacciamenti e innesti della nuova linea con le ferrovie in esercizio si faranno nelle stazioni di Arona, Premosello e Domodossola.

La Società sub-concessionaria provvederà alla costruzione di una nuova stazione ad Arona, eseguendovi tutti gli impianti indicati nel progetto approvato; i quali sono preveduti allo scopo di soddisfare al traffico del Sempione da e per la direzione Domodossola-Arona-Novara-Genova; Domodossola-Arona-Sesto Calende-Milano e Domodossola-Arona-Santhià-Torino.

In tali lavori è compreso il raccordo della nuova stazione di Arona colle attuali linee per Sesto Calende e Novara, nonchè con l'attuale stazione di Arona, per l'interesse generale di tutte le linee che vi faranno capo, restando di proprietà dello Stato le aree della stazione attuale, nonchè gli impianti della medesima che rimanessero inalterati.

Il Governo permetterà l'innesto della nuova linea Domodossola-Arona nella stazione di Domodossola, senza speciali spese d'impianto a carico della linea stessa, e senza pagamento di canoni successivi, ritenuto che neppure il Governo avrà nulla da pagare per l'innesto delle sue linee nella stazione di Arona.

I materiali di armamento, i meccanismi ed i materiali di costruzione ora in opera nella esistente stazione di Arona, in quanto occorra toglierli d'opera potranno dalla Società sub-concessionaria essere reimpiegati nella nuova stazione senza compensi al Governo.

Art. 11.

Esercizio delle stazioni d'innesto.

Le spese di esercizio della stazione di Arona, compresa la parte che rimarrà inalterata dell'attuale stazione saranno integralmente a carico della Società sub-concessionaria, mentre le spese di esercizio della stazione di Domodossola rimarranno integralmente a carico dell'esercente del tronco Domodossola-Iselle.

Art. 12.

Traversate a livello.

Gli incrociamenti a livello che eventualmente dovessero stabilirsi, delle vie ordinarie colla strada ferrata, dovranno eseguirsi sotto un angolo non mai inferiore ai quarantacinque gradi.

La larghezza della carreggiata e la pendenza delle rampe di accesso al passo a livello dovranno corrispondere a quella più comune delle strade attraversate.

La carreggiata dovrà formarsi con massiciata ben costipata in piano orizzontale, da estendersi fino a 10 metri oltre ogni rotaia ed a raso delle rotaie, che quivi dovranno sempre essere munite di controrotaie di sufficiente lunghezza.

Dovrà provvedersi alla chiusura dei passi a livello, nei modi più adatti per la sicurezza della linea.

Si darà accesso a queste traversate a livello mediante rampe in salita o in discesa, aventi la inclinazione più o meno dolce, secondo l'importanza delle esistenti strade, e previi i necessari accordi colle Amministrazioni interessate e la relativa autorizzazione nei termini di legge.

Art. 13.

Chiusura della strada.

La ferrovia sarà isolata con siepe viva o con quegli altri sistemi di chiusura, lungo tutto il suo percorso, meglio adatti alle esigenze della località e che soddisfino alle prescrizioni di legge vigenti.

Art. 14.

Stagni e paludi.

Nella esecuzione dei lavori della linea sono assolutamente proibiti gli scavi atti a cagionare ristagni di acqua od impaludamenti lungo la ferrovia.

Art. 15.

Trazione elettrica.

Qualora la Società sub-concessionaria credesse conveniente di proporre al Governo, e il medesimo approvi, di introdurre la trazione elettrica sulla nuova linea Domodossola-

Arona, il Governo si impegna a favorirne l'applicazione, concedendo gratuitamente la forza d'acqua necessaria, in quanto possa il Governo stesso liberamente disporne. In tal caso gli impianti verranno eseguiti a cura e spese della Società sub-concessionaria, e passeranno poi senz'altro in proprietà dello Stato insieme alla linea, gratuitamente, allo scadere della concessione, dovendo considerarsi come un annesso e connesso della linea a tutti gli effetti di legge, oppure mediante il rimborso della spesa effettivamente sostenuta nel caso di riscatto.

Nei detti impianti si intendono comprese le installazioni, macchine ed apparecchi per la produzione della forza motrice e della energia elettrica ed eventuali sue trasformazioni, nonchè gli impianti per la trasmissione della energia medesima, sia alle stazioni di trasformazione, sia al materiale rotabile in esercizio.

Art. 16.

Durata della concessione.

La concessione della strada ferrata che forma oggetto del Capitolato presente, è fatta per anni novanta, a decorrere dalla data della legge di approvazione della concessione medesima.

Art. 17.

Riscatto della concessione.

Qualora la Società Mediterranea sub-concessionaria continui nell'esercizio della Rete dello Stato, il Governo avrà facoltà, con preavviso di sei mesi, di addivenire al riscatto della concessione al 30 giugno 1905, mediante il pagamento alla Società medesima della somma convenuta a corpo di lire ventotto milioni trecento e cinquanta mila (lire 28,350,000) da effettuarsi in una sola volta entro il mese di luglio 1905. Nella somma suindicata si intendono compresi gli interessi durante la costruzione.

In aggiunta alla detta somma il Governo rimborserà alla Società predetta l'ammontare della spesa da essa incontrata e debitamente giustificata per gli eventuali acquisti del materiale ruotabile e di quello di esercizio, e di tutti gli approvvigionamenti che la Società avesse già fatti per la dotazione della nuova linea, i quali materiali e provviste saranno quindi dalla medesima consegnati al Governo.

Nel caso poi che il Governo non procedesse al riscatto alla data del 30 giugno 1905, la facoltà del riscatto si intenderà protratta alla scadenza del trentennio decorribile dalla

data della concessione, ai termini e con le norme fissate dall'articolo 284 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato *F*, salvo quanto potrà essere concordato nel nuovo contratto di esercizio della Rete dello Stato, o con speciale convenzione da stipularsi con la Società sub-concessionaria.

Qualora invece la Società Mediterranea cessasse dall'esercizio della Rete dello Stato al 30 giugno 1905, si addiverrà da parte del Governo al riscatto della concessione, alle condizioni medesime di cui ai comma primo e secondo di questo articolo.

Art. 18.

Convogli ed orari.

La linea sarà esercitata con almeno quattro coppie giornaliere di treni viaggiatori, salva l'aggiunta di quelle altre coppie che fossero necessarie pel servizio pubblico, oggetto della concessione, seguendo le disposizioni dell'articolo 282 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato *F*, sui lavori pubblici.

Art. 19.

Tariffe per i trasporti.

Le tasse da applicarsi per il percorso sulla nuova linea corrisponderanno alle tariffe generali, speciali e alle locali, senza vincolo di provenienza e di destinazione, in vigore sulle linee in esercizio di proprietà dello Stato, tenuto anche conto del cumulo delle distanze, calcolate per il più breve percorso dalla stazione di partenza a quella di arrivo.

La ripartizione dei prodotti delle merci a carro completo o tassate come tali, tra la sub-concessionaria Società Mediterranea e lo Stato, si effettuerà in ragione proporzionale alle tasse che in base alle tariffe vigenti spetterebbero ai rispettivi percorsi considerati isolatamente, salvo i nuovi patti che nel caso di rinnovazione dei contratti di esercizio venissero stabiliti fra il Governo e la Mediterranea.

Sono estese alla nuova linea tutte le concessioni speciali contemplate nell'appendice prima e seconda dell'allegato *E* dei contratti di esercizio per la Rete Mediterranea e relative modificazioni col cumulo delle distanze anche in quanto riguarda i trasporti tassati con basi differenziali.

Art. 20.

Istradamenti.

Gli orari dei treni viaggiatori verranno stabiliti in modo da determinare ad Arona ed a Domodossola la coincidenza con quelli provenienti rispettivamente da Milano, To-

rino e Genova, e destinati al Sempione e viceversa. Saranno poi istituiti per la via Arona-Domodossola biglietti diretti per le principali corrispondenze coll'estero.

I treni provenienti dal Sempione e diretti a Milano, Torino e Genova e quelli in senso inverso, saranno sempre fatti proseguire senza trasbordo da Domodossola verso Arona o reciprocamente.

I trasporti di merci da Domodossola e da oltre, destinati alle linee dello Stato o di proprietà privata esercitate da esso o da altri per suo conto, e quelli in senso inverso verranno istradati per la via più breve che sarà determinata dai rispettivi percorsi virtuali, determinati in base alle pendenze effettive.

Art. 21.

Servizio cumulativo.

La Società Mediterranea sub-concessionaria dovrà uniformarsi, in quanto non sia diversamente stabilito dal presente Capitolato, a tutte le disposizioni approvate dal Governo pel servizio cumulativo delle altre ferrovie di proprietà dello Stato o dal medesimo sovvenzionate.

Art. 22.

Trasporto gratuito dei funzionari governativi incaricati della sorveglianza dell'esercizio.

I pubblici funzionari incaricati di sorvegliare l'esercizio delle ferrovie del Regno e di controllare la gestione della Società Mediterranea sub-concessionaria, verranno trasportati gratuitamente del pari che i loro bagagli.

A tale effetto la Società Mediterranea sub-concessionaria dovrà tenere valide le tessere di riconoscimento rilasciate dal Regio Ispettorato Generale delle strade ferrate ai funzionari che hanno diritto alla circolazione permanente gratuita, e fornire i biglietti di circolazione temporanea o per viaggi isolati, ed i buoni per trasporto gratuito del bagaglio che le saranno richiesti dal Regio Ispettorato medesimo.

Art. 23.

Trasporto gratuito dell'autorità politica.

Oltre ai funzionari governativi di cui all'articolo precedente, dovranno essere rilasciati biglietti di libera circolazione sulla linea o sui tronchi di linea concessa, al Prefetto della provincia e rispettivamente al Sotto prefetto del circondario.

Art. 24.

Trasporto dei membri del Parlamento.

La Società Mediterranea sub-concessionaria è obbligata a trasportare gratuita-

mente sulla propria linea i Membri dei due rami del Parlamento Nazionale.

Art. 25.

Trasporto della corrispondenza di servizio.

La Società Mediterranea sub-concessionaria potrà trasportare gratuitamente sulla ferrovia soltanto le lettere ed i pieghi riguardanti l'amministrazione e l'esercizio della linea stessa ed i servizi cumulativi.

Art. 26.

Servizio di posta.

Il servizio di posta per tutte le lettere e per i dispacci del Governo, nonchè per i pacchi postali da una estremità all'altra della linea di strada ferrata concessa o da punto a punto della medesima, sarà fatto in conformità alle condizioni e coi corrispettivi stabiliti dall'articolo 50 del Capitolato per l'esercizio delle strade ferrate per la Rete Mediterranea, approvato con legge 27 aprile 1885, n. 3048, serie 3ª, nonchè dagli Accordi e Norme in vigore col Ministero delle poste e dei telegrafi per l'applicazione del detto articolo 50.

Art. 27.

Stabilimento delle linee telegrafiche.

Il Governo avrà il diritto di stabilire gratuitamente le sue linee telegrafiche lungo la strada ferrata concessa, ovvero di appoggiare i fili delle sue linee sui pali di quella costrutta dalla Società Mediterranea sub-concessionaria.

Le linee telegrafiche destinate esclusivamente al servizio della strada ferrata saranno sorvegliate e mantenute dalla Società Mediterranea sub-concessionaria.

La sorveglianza e la manutenzione delle linee, le quali abbiano anche fili pel servizio governativo, ove non venga altrimenti stabilito da speciali accordi, saranno curate dal Ministero delle poste e dei telegrafi e la Società Mediterranea sub-concessionaria corrisponderà ad esso, a titolo di concorso nelle spese, l'annua somma di lire otto al chilometro pel primo filo, e di altre lire cinque per ogni altro filo ad uso della Società sub-concessionaria. Si deve intendere escluso dal prezzo suddetto il cambio dei cordoni che attraversano le gallerie; ed il prezzo di essi coi relativi arpioni, nonchè le spese di mano d'opera, saranno pagati a piè di lista.

Gli agenti della ferrovia concorreranno nella sorveglianza delle linee telegrafiche, compatibilmente al loro servizio, e sarà obbligo dei medesimi di denunziare alla prossima stazione telegrafica od all'autorità più

vicina competente, i guasti sopravvenuti alle linee telegrafiche.

Il personale ed il materiale destinati alla costruzione, sorveglianza e mantenimento delle suddette linee telegrafiche saranno trasportati gratuitamente lungo la strada ferrata concessa.

Art. 28.

Telegrammi di servizio.

La Società Mediterranea sub-concessionaria non potrà trasmettere altri dispacci telegrafici fuorchè quelli relativi al servizio della strada e dei servizi cumulativi e sarà perciò sottoposta alla sorveglianza governativa.

Art. 29.

Telegrammi del Governo e dei privati.

Dietro richiesta del Governo, la Società sub-concessionaria dovrà assumere anche il servizio dei dispacci telegrafici del Governo e dei privati, e questo servizio sarà fatto a norma dei Regolamenti dell'Amministrazione dello Stato e delle istruzioni che verranno date dal Ministero delle poste e telegrafi.

Circa ai corrispettivi di questo servizio varranno le stesse disposizioni vigenti per la Rete Mediterranea.

Art. 30.

Acquisto del materiale fisso e mobile.

Per le provviste del materiale fisso e mobile dovrà preferirsi, a parità di condizioni, l'industria nazionale, applicando le disposizioni dell'articolo 21 del capitolato per la Rete Mediterranea, approvato con la legge 27 aprile 1885, n. 3048, serie 3ª.

Art. 31.

Spese di sorveglianza per la costruzione e per l'esercizio.

Dalla data della legge che approverà la presente Concessione fino al termine della Concessione medesima, sarà pagata dalla Società sub-concessionaria annualmente al pubblico Tesoro la somma di lire venti per chilometro di linea di strada ferrata, in corrispettivo delle spese sostenute dal Governo per la sorveglianza della costruzione e dell'esercizio.

Art. 32.

Conservazione di monumenti e proprietà degli oggetti d'arte trovati nelle escavazioni.

Gli oggetti d'arte che venissero scoperti nella esecuzione dei lavori della ferrovia non saranno menomamente danneggiati.

La Società Mediterranea sub-concessionaria dovrà dare avviso del loro rinvenimento al Governo per mezzo del Prefetto della

Provincia, il quale provvederà sollecitamente perchè siano trasportati, onde non impedire la continuazione dei lavori.

Per la pertinenza delle statue, medaglie, frammenti archeologici e per tutti gli oggetti antichi in genere, si osserveranno le leggi e i regolamenti in vigore.

Art. 33.

Trasporti in servizio.

Per la costruzione ed in genere per tutti i lavori occorrenti alla linea formante oggetto della presente concessione, la Società Mediterranea subconcessionaria, è autorizzata a trasportare in servizio sulla intera Rete Mediterranea in esercizio e sulla tratta di nuova costruzione, i materiali, attrezzi e meccanismi ed oggetti di consumo occorrenti alla medesima, come pure gli operai e le persone addette alla esecuzione e direzione dei relativi lavori e provviste.

Restano ferme le disposizioni contenute nell'art. 35 del Contratto di esercizio della Rete Mediterranea, per quanto riflette la misura del nolo dovuto dalla Società al Governo per l'uso del materiale rotabile durante il tempo che sarà adoperato nei trasporti in servizio sopra autorizzati, come pure per ciò che riguarda il computo delle percorrenze del medesimo materiale rotabile agli effetti dell'art. 19 del Capitolato di esercizio della Rete Mediterranea.

La Società Mediterranea sub-concessionaria è pure autorizzata a trasportare in servizio sulla intera Rete Mediterranea gli approvvigionamenti e le materie di consumo occorrenti per l'esercizio della nuova linea, al quale titolo la Società medesima comprenderà la somma annua di lire ventimila fra i prodotti della Rete principale ripartibili collo Stato.

Art. 34.

Tassa di registro.

La presente convenzione, gli atti per l'aumento del capitale in azioni e per la emissione delle obbligazioni, e per le occorrenti modificazioni allo Statuto Sociale, ed i contratti ed atti riflettenti le espropriazioni fatti sia in base alla legge sulle espropriazioni forzate per causa di utilità pubblica sia in dipendenza di amichevoli accordi che la Società Mediterranea sub-concessionaria stipulerà per la costruzione della linea formante oggetto della presente concessione, saranno soggetti al diritto fisso di lire una e andranno esenti da ogni diritto proporzionale di registro.

Art. 35.

Questioni.

Qualora sorgano controversie per la interpretazione o la esecuzione della presente convenzione, la Società Mediterranea sub-concessionaria, dovrà rivolgersi direttamente al Ministro dei lavori pubblici, al quale spetterà di decidere in proposito.

Nel caso di discrepanza fra il Ministro e la Società Mediterranea sub-concessionaria, le controversie che fossero di competenza dell'autorità giudiziaria saranno deferite ad un giudizio di arbitri da nominarsi di volta in volta in numero di cinque.

Le parti nomineranno due arbitri ciascuna, e d'accordo fra esse nomineranno il quinto che presiederà il Collegio arbitrale. In caso di mancato accordo, il quinto arbitro sarà nominato dal Primo Presidente della Corte di appello di Roma.

Gli arbitri pronuncieranno secondo le regole di diritto, ma le parti porannod'accordo, caso per caso, autorizzarli a pronunziare come amichevoli compositori, però nelle questioni tecniche relative alla esecuzione dei lavori la cui definizione sia urgente, gli arbitri pronunzieranno come amichevoli compositori.

Art. 36.

Esonero dalla cauzione.

Il concessionario, e per esso la Società Mediterranea sub-concessionaria rimane esonerata dall'obbligo di prestare la cauzione di cui all'articolo 247 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato F.

Art. 37.

Cessione della concessione.

La Società Mediterranea non potrà cedere nè in tutto nè in parte la presente sub-concessione, senza previa autorizzazione del Governo.

Anche questa eventuale cessione sarà soggetta al diritto fisso di una lira ed andrà esente da ogni diritto proporzionale di registro.

Il ministro dei lavori pubblici
Firmato: GIROLAMO GIUSSO.

Il ministro del tesoro
Firmato: ERNESTO DI BROGLIO.

Il Rappresentante della Provincia di Milano
Firmato: AVV. PAOLO MANUSARDI.

Il Rappresentante della Società Mediterranea
Firmato: CLEMENTE MARAINI.

Firmato: GIBERTO BORROMEO, *testimonio.*
» CESARE SULLAM *id.*

Firmato: AVV. GIOVANNI DOMINÈDÒ, segretario delegato alla stipulazione dei contratti del Ministero dei lavori pubblici.

Convenzione per la concessione della costruzione e dell'esercizio di una ferrovia da Santhià ad Arona per Borgomanero.

Fra le Loro Eccellenze il conte commendatore Girolamo Giusso, ministro dei lavori pubblici, ed il commendatore Ernesto Di Broglio, ministro del tesoro, per conto dell'Amministrazione dello Stato, ed

il signor nobile ingegnere Severino Casana, senatore del Regno, sindaco della città di Torino, contraente in nome del municipio di Torino, giusta la facoltà conferitagli con deliberazione presa in via d'urgenza dalla Giunta comunale nella seduta del 5 novembre 1901, ratificata dal Consiglio comunale di Torino nella seduta del 25 stesso mese, atti che qui si allegano, ed

il signor commendatore ingegnere Clemente Maraini, amministratore della Società Italiana per le Strade Ferrate del Mediterraneo, in rappresentanza del signor commendator ing. Giuseppe Oliva, direttore generale della Società medesima, come da procura in data 5 novembre 1901, a rogito del dottore Domenico Moretti, notaio di Milano, contraente in nome della Società predetta, a ciò autorizzato dal Consiglio d'Amministrazione, come risulta dall'estratto della seduta n. 196 del 25 maggio 1900, annesso in copia alla presente Convenzione, si conviene quanto appresso:

Art. 1.

Il Governo accorda al comune di Torino, e per esso alla Società Italiana per le Strade Ferrate del Mediterraneo, la concessione della costruzione e dell'esercizio di una ferrovia a sezione ordinaria ed a semplice binario da Santhià ad Arona per Borgomanero, che il Comune predetto, e per esso la Società Mediterranea, si obbliga di costruire ed esercitare a tutte sue spese, rischio e pericolo.

La concessione è fatta sotto l'osservanza delle disposizioni stabilite dalla legge dei lavori pubblici 20 marzo 1865, n. 2248, allegato F, e di quelle della legge 30 aprile 1899, n. 168, nonchè dei regolamenti dalle medesime derivanti e di quelle della presente Convenzione e del capitolato ad essa allegato.

Art. 2.

Lo Stato, per la concessione di questa linea, accorda al comune di Torino e per esso alla Società Mediterranea sub-concessionaria, un sussidio annuo di lire 5000 a chilo-

metro per anni settantacinque pel tronco Santhià-Borgomanero, come è assegnato nella legge 3 agosto 1898, n. 357, e per anni settanta pel tronco Borgomanero-Arona, a partire dal giorno di apertura all'esercizio, regolarmente autorizzata, per tutta la lunghezza effettiva della linea compresa fra gli assi dei fabbricati viaggiatori delle stazioni estreme di Santhià ed Arona da misurarsi in contraddittorio.

Pei tronchi di linea, o per quelli cadenti nelle stazioni che fossero comuni con altra linea esistente, si pagherà la intera sovvenzione dovuta dallo Stato, soltanto allora che sopra di essi venga costruito uno o più binari indipendenti per la nuova linea o per la linea preesistente, nel caso che la nuova ne occupi la sede.

Per i periodi in cui l'esercizio rimanesse sospeso, per cause non provenienti da forza maggiore debitamente giustificate e constatate, il sussidio non sarà dovuto.

Art. 3.

Per l'adempimento degli obblighi assunti con la presente Convenzione la Società Mediterranea sub-concessionaria è autorizzata a procurarsi il capitale necessario con l'emissione di azioni ed obbligazioni a norma di legge.

Art. 4.

Per gli effetti dell'articolo 285 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato F, resta stabilito che al limite del dieci per cento ivi fissato per la compartecipazione del Governo agli utili dell'esercizio si sostituisce il sette e mezzo per cento, ferme restando tutte le altre condizioni stabilite in detto articolo.

Art. 5.

Il concessionario, per gli effetti della presente convenzione elegge il suo domicilio legale in Roma, via della Mercede n. 9, presso l'ufficio di Rappresentanza della Società Mediterranea presso il Governo.

Art. 6.

La presente Convenzione non sarà valida e definitiva se non dopo approvata per legge.

Fatta a Roma, quest'oggi ventisette novembre millenovecentouno.

Il ministro dei lavori pubblici

Firmato: GIROLAMO GIUSSO

Il ministro del tesoro

Firmato: ERNESTO DI BROGLIO.

Il rappresentante del Comune di Torino

Firmato: SEVERINO CASANA.

Il rappresentante della Società Mediterranea

Firmato: CLEMENTE MARAINI

Firmato: VINCENZO CROSA, *Testimonio*

» CESARE SULLAM »

Firmato: Avv. GIOVANNI DOMINÈDÒ, segretario delegato alla stipulazione dei contratti del Ministero dei lavori pubblici.

Capitolato per la concessione della costruzione e dell'esercizio di una strada ferrata da Santhià ad Arona per Borgomanero.

Art. 1.

*Indicazione della strada ferrata
che forma oggetto della Concessione.*

Il concessionario, e per esso la Società Mediterranea sub-concessionaria, è obbligato ad eseguire, a tutte sue spese, rischio e pericolo, la costruzione e l'esercizio di una strada ferrata a sezione ordinaria ed a semplice binario, da Santhià ad Arona per Borgomanero, secondo il progetto redatto dalla Società Mediterranea in data 17 maggio 1900 e con le varianti ed aggiunte redatte dalla Società stessa in data 9 maggio 1901, e ritenuto ammissibile dal Consiglio Superiore dei lavori pubblici con voti del 17 settembre 1900 e 15 luglio 1901.

Art. 2.

Termini per l'ultimazione dei lavori.

La Società Mediterranea darà la linea in istato di essere aperta al pubblico esercizio alla data dell'attivazione della grande galleria del Sempione, e ad ogni modo non più tardi del 31 dicembre 1904, qualora al 31 dicembre 1901 la concessione sia stata regolarmente approvata e resa esecutiva.

Art. 3.

Dotazione di materiale rotabile e di esercizio.

Si stabilisce che la prima dotazione del materiale rotabile sarà dei tipi migliori e più recenti, i quali dovranno riportare l'approvazione del Governo; e la provvista di materiale mobile e di esercizio sarà fatta in ragione dei bisogni e dello sviluppo del traffico, nella proporzione di lire dodicimila per chilometro, fino a che il prodotto lordo della linea abbia raggiunto le lire quindicimila per chilometro. Quando il prodotto lordo superi le lire quindicimila per chilometro e fino alle ventimila, il materiale sarà aumentato di lire tremila per chilometro, e sarà aumentato di altre lire tremila per chilometro quando si abbia un prodotto chilometrico eccedente le lire ventimila. Di detto materiale verrà tenuto un apposito inventario: esso sarà marcato in modo da poterlo sempre distinguere e separare da quello di altre linee.

È ammesso l'uso promiscuo del materiale rotabile della nuova linea e di quello della intera Rete esercitata dalla Società Mediterranea, senza alcun addebito, nè accreditato pel nolo in servizio cumulativo.

Art. 4.

Penalità in caso di ritardo.

La Società Mediterranea sub-concessionaria dovrà avviare le espropriazioni ed i lavori ed eseguire le provviste in modo da rendere sicura l'apertura all'esercizio nel termine stabilito all'articolo 2 del presente capitolato.

Qualora la Società sub-concessionaria tardasse ad ultimare la linea in modo che non possa essere aperta al pubblico esercizio pel termine fissato dall'articolo 2 del presente Capitolato, sarà soggetta alla multa di lire mille per ogni giorno di ritardo oltre il termine stesso.

La multa però non verrà applicata, quando il ritardo sia dovuto a casi di forza maggiore, o ad altri impedimenti che non derivino dal fatto proprio della Società sub-concessionaria.

Tutti i detti casi di forza maggiore dovranno essere immediatamente denunciati dalla Società sub-concessionaria al Governo, ed ogni contestazione relativa ai medesimi sarà devoluta al Collegio arbitrale, di cui all'articolo 34 del presente capitolato.

Art. 5.

Modalità di costruzione.

Le modalità di costruzione della linea prese a base dei progetti approvati, e che dovranno osservarsi nella sua esecuzione, sono le seguenti:

- | | | |
|---|-------|-------|
| a) Larghezza della piattaforma stradale | Metri | 5. 50 |
| b) Altezza della massicciata » | | 0. 50 |
| c) Larghezza della massicciata al piano superiore delle rotaie . » | | 3. 40 |
| d) Dimensioni delle traverse metri $2.60 \times 0.24 \times 0.14$. | | |
| e) Armamento a giunto sospeso con rotaie di acciaio di 12 metri di lunghezza del peso a metro lineare di 36 chilogrammi e con minuto materiale del peso di circa 10 tonnellate per chilometro effettivo di binario. | | |
| f) Larghezza libera delle opere d'arte fra i parapetti. » | | 4. 50 |
| g) Larghezza minima delle gallerie al livello delle rotaie . . » | | 4. 60 |
| h) Altezza dal piano delle rotaie all'intradosso del volto nelle gallerie » | | 5. 50 |
| i) Nicchie in galleria da una sola parte a distanza di 30 metri, | | |

con marciapiede dalla parte delle nicchie.

k) Le modalità in genere del corpo stradale, delle gallerie e delle opere d'arte minori saranno conformi ai moduli approvati coi progetti.

l) Le curve e le pendenze staranno nei limiti seguenti:

Raggio minimo delle curve m. 500.

Pendenza massima 9 per mille.

Art. 6.

Modalità degli espropri.

Per l'espropriazione dei terreni occorrenti alla costruzione della linea formante oggetto della presente Convenzione, la Società potrà richiedere ai prefetti e questi emetteranno i decreti di urgenza, di cui agli articoli 71, 72 e 73 della legge 25 giugno 1865, n. 2359, per l'occupazione immediata dei terreni, come è stabilito dalla legge che approva la presente convenzione.

Art. 7.

Varianti.

La Società Mediterranea sub-concessionaria potrà proporre al Governo, dandone contemporaneamente partecipazione al concessionario Comune di Torino, varianti di esecuzione al progetto approvato, ferme restando le modalità di costruzione come sopra stabilite all'articolo 5, sulle quali il Governo, sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici, pronuncerà in via definitiva.

La proposta e l'esame di queste varianti non arresteranno la decorrenza dei termini stabiliti all'articolo 2 precedente, a condizione però che il Governo comunichi alla Società sub-concessionaria le proprie decisioni su tali varianti entro il termine di due mesi dalla proposta.

Art. 8.

Stazioni.

Le stazioni e le fermate da costruirsi lungo la nuova linea sono quelle indicate nei progetti approvati, citati all'articolo 1, e cioè: Santhià, Carisio, Buronzo, Roasenda, Gattinara, Romagnano, Cureggio, Borgomano, Comignago e Arona.

Il Ministero si riserva la facoltà di ordinare quelle aggiunte nel numero e nello stabilimento delle stazioni e fermate, che, anche dopo l'apertura allo esercizio, riconoscesse opportune, sentito il concessionario.

Le stazioni e fermate dovranno essere costruite secondo la estensione e gli impianti dei tipi dei progetti approvati, salvo

le aggiunte che, dopo l'apertura all'esercizio, fossero richieste dai bisogni del servizio.

Il piano della via ferrata nelle stazioni non potrà mai avere una pendenza superiore al 3 per mille.

Art. 9.

Stazioni d'innesto.

Gli allacciamenti ed innesti della nuova linea con le ferrovie in esercizio si faranno nelle stazioni di Santhià, Romagnano, Borgomanero ed Arona.

La Società sub-concessionaria provvederà a propria cura e spese alla costruzione degli impianti necessari per gli allacciamenti ed innesti nelle stazioni precitate, in relazione alle disposizioni dei singoli progetti approvati.

Il Regio Governo, il quale potrà trarre profitto dai nuovi impianti nelle dette stazioni a favore anche delle proprie linee, esonera la Società subconcessionaria da ogni pagamento di canoni per l'uso delle stazioni di cui trattasi, e per le spese di manutenzione dei binari e scambi.

Art. 10.

Esercizio delle stazioni d'innesto.

La quota parte delle spese d'esercizio delle stazioni d'innesto e di raccordo, di cui al precedente articolo 9, che dovrà portarsi a carico della linea Santhià-Arona, verrà determinata in base alle disposizioni dell'articolo 25 del Capitolato d'esercizio per la Rete Mediterranea.

Art. 11.

Traversate a livello.

Gli incrociamenti a livello, che eventualmente dovessero stabilirsi, delle vie ordinarie con la strada ferrata dovranno eseguirsi sotto un angolo non mai inferiore a 45°.

La larghezza della carreggiata e la pendenza delle rampe di accesso al passo a livello dovranno corrispondere a quelle più comuni delle strade attraversate.

La carreggiata dovrà formarsi con massicciata ben costipata in piano orizzontale da estendersi fino a 10 metri oltre ogni rotaia, ed a raso delle rotaie che quivi dovranno sempre essere munite di controrotaie di sufficiente lunghezza.

Dovrà provvedersi alla chiusura dei passi a livello, nei modi più adatti per la sicurezza della linea.

Si darà accesso a queste traversate a livello, mediante rampe in salita o in discesa aventi la inclinazione più o meno dolce

secondo la importanza delle esistenti strade e previi i necessari accordi con le amministrazioni interessate e la relativa autorizzazione nei termini di legge.

Art. 12.

Chiusura della strada.

La ferrovia sarà isolata con siepe viva o con quegli altri sistemi di chiusura lungo tutto il suo percorso, meglio adatti alle esigenze della località, e che soddisfino alle prescrizioni di legge vigenti.

Art. 13.

Stagni e paludi.

Nella esecuzione dei lavori della linea sono assolutamente proibiti gli scavi atti a cagionare ristagni d'acqua od impaludamenti lungo la ferrovia.

Art. 14.

Trazione elettrica.

Qualora la Società sub-concessionaria credesse conveniente di proporre al Governo ed il medesimo approvi di introdurre la trazione elettrica sulla nuova linea Santhià-Arona, il Governo ne favorirà l'applicazione, obbligandosi a concedere gratuitamente la forza di acqua necessaria in quanto possa il Governo stesso liberamente disporre. In tal caso gli impianti verranno eseguiti a cura e spesa della Società sub-concessionaria, e passeranno poi senza altro in proprietà dello Stato insieme alla linea gratuitamente allo scadere della concessione, dovendo considerarsi come un annesso e connesso della linea a tutti gli effetti di legge, oppure mediante il rimborso della spesa effettivamente sostenuta nel caso di riscatto.

Nei detti impianti si intendono comprese le installazioni, le macchine ed apparecchi per la produzione della forza motrice e dell'energia elettrica ed eventuali sue trasformazioni, nonchè gli impianti per la trasmissione della energia medesima, sia alle stazioni di trasformazione, sia al materiale rotabile in esercizio.

Art. 15.

Durata della concessione.

La concessione della strada ferrata, che forma oggetto del capitolato presente, è fatta per anni novanta, a decorrere dalla data della legge di approvazione della concessione medesima.

Art. 16.

Riscatto della concessione.

Qualora la Società Mediterranea sub-concessionaria continui nell'esercizio della Rete dello Stato, il Governo avrà facoltà con

preavviso di sei mesi di addivenire al riscatto della concessione al 30 giugno 1905, mediante il pagamento alla Società medesima della somma convenuta a corpo di lire diciassette milioni, trecento e settantacinque mila da effettuarsi in una sola volta entro il mese di luglio 1905. Nella somma suindicata si intendono compresi gli interessi durante la costruzione.

In aggiunta alla detta somma il Governo rimborserà alla Società predetta l'ammontare della spesa da essa incontrata e debitamente giustificata per gli eventuali acquisti del materiale ruotabile e di quello di esercizio e di tutti gli approvvigionamenti che la Società avesse già fatti per la dotazione della nuova linea, i quali materiali e provviste saranno quindi dalla medesima consegnati al Governo.

Nel caso poi che il Governo non procedesse al riscatto alla data del 30 giugno 1905, la facoltà del riscatto si intenderà protratta alla scadenza del trentennio decorribile dalla data della concessione, ai termini e con le norme fissate dall'articolo 284 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato F, salvo quanto potrà essere concordato nel nuovo contratto di esercizio della Rete dello Stato, e con speciale convenzione da stipularsi colla Società sub-concessionaria.

Qualora invece la Società Mediterranea cessasse dall'esercizio della Rete dello Stato al 30 giugno 1905, si addiverrà da parte del Governo al riscatto della concessione alle condizioni medesime, di cui ai comma 1° e 2° di questo articolo.

Art. 17.

Convogli ed orari.

La linea sarà esercitata con almeno quattro coppie giornaliere di treni viaggiatori, salvo l'aggiunta di quelle altre coppie che fossero necessarie pel servizio pubblico oggetto della concessione, seguendo le disposizioni dell'articolo 282 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato F, sui lavori pubblici.

Art. 18.

Tariffe per trasporti.

I prezzi da applicarsi per il trasporto dei viaggiatori, bagagli e cani percorrenti la nuova linea saranno quelli delle tariffe generali vigenti sulle ferrovie in esercizio di proprietà dello Stato, computati per la via chilometricamente più breve, anche quando il percorso sulle linee del concessionario risultasse più lungo che su quelle dello Stato.

I prezzi e le condizioni dei biglietti di andata e ritorno, circolari combinati e combinabili e d'abbonamento varranno anche per le linee del concessionario, le quali, a tale effetto, saranno considerate come appartenenti allo Stato.

Le tasse da applicarsi per i trasporti di merci, veicoli e bestiame per le percorsi sulla nuova linea corrisponderanno alle tariffe generali, speciali e alle locali, senza vincolo di provenienza e di destinazione, in vigore sulle linee in esercizio di proprietà dello Stato, tenuto anche conto del cumulo delle distanze calcolate per il più breve percorso dalla stazione di partenza a quella di arrivo.

La ripartizione dei prodotti delle merci a carro completo o tassate come tali, tra la sub-concessionaria Società Mediterranea e lo Stato si effettuerà in ragione proporzionale alle tasse che, in base alle tariffe vigenti, spetterebbero ai rispettivi percorsi, considerati isolatamente, salvo i nuovi patti che nel caso di rinnovazione dei contratti di esercizio venissero stabiliti fra il Governo e la Mediterranea.

Sono estese alla nuova linea tutte le concessioni speciali contemplate nell'appendice prima e seconda dell'allegato E dei contratti di esercizio per la rete mediterranea e relative modificazioni col cumulo delle distanze, anche in quanto riguarda i trasporti tassati con basi differenziali.

Art. 19.

Istradamenti.

Gli orari dei treni viaggiatori sulla Santhià-Borgomanero-Arona in provenienza da Torino, e viceversa, saranno stabiliti in modo da assicurare la loro corrispondenza coi treni internazionali attraversanti il Sempione; e quando si tratti di treni diretti, la detta corrispondenza dovrà ure essere con almeno due coppie di treni diretti da e fino a Torino.

Saranno poi istituiti per la via Santhià-Arona biglietti diretti per le principali corrispondenze coll'estero.

Il materiale dei treni diretti provenienti dal Sempione in destinazione di Torino e quello dei treni diretti in senso inverso, sarà sempre fatto proseguire da Arona fino a Torino o reciprocamente; e ciò per la via Borgomanero-Santhià.

Quando la linea Santhià-Arona, o le relative tratte determinassero la percorrenza più breve fra le linee dello Stato o di pro-

prietà privata esercitate da esso o da altri per suo conto, oppure fra le linee stesse e quelle di proprietà del concessionario, i trasporti fra le stazioni di dette linee dovranno effettuarsi in servizio cumulativo per i traghetti di Santhià, Romagnano, Borgomanero, Arona e Domodossola.

I trasporti in transito per Santhià e diretti a Domodossola ed oltre, e quelli in senso inverso, in transito per Domodossola diretti a Santhià ed oltre dovranno percorrere la via di Romagnano-Arona-Feriolo. Le tasse, come è detto all'art. 18, saranno applicate in base alla percorrenza della via più breve esistente da partenza a destinazione sulle linee dello Stato e del Concessionario, salvo che il mittente abbia chiesto per trasporti di merci, veicoli e bestiame una via diversa da quella più breve o dalla via di Arona.

Art. 20.

Servizio cumulativo.

La Società Mediterranea sub-concessionaria dovrà uniformarsi in quanto non sia diversamente stabilito dal presente Capitolo, a tutte le disposizioni approvate dal Governo per il servizio cumulativo delle altre ferrovie di proprietà dello Stato o dal medesimo sovvenzionate.

Art. 21.

Trasporto gratuito di funzionari governativi incaricati della sorveglianza dell'esercizio.

I pubblici funzionari incaricati di sorvegliare l'esercizio delle ferrovie del Regno e di controllare la gestione della Società Mediterranea sub-concessionaria, verranno trasportati gratuitamente, del pari che i loro bagagli.

A tale effetto la Società Mediterranea sub-concessionaria dovrà tenere valide le tessere di riconoscimento rilasciate dal Regio Ispettorato Generale delle strade ferrate ai funzionari che hanno diritto alla circolazione permanente gratuita e fornire i biglietti di circolazione temporanea, o per viaggi isolati, ed i buoni per trasporto gratuito del bagaglio che le saranno richiesti dal Regio Ispettorato medesimo.

Art. 22.

Trasporto gratuito dell'autorità politica.

Oltre ai funzionari governativi, di cui all'articolo precedente, dovranno essere rilasciati biglietti di libera circolazione sulla linea o sui tronchi di linea concessa al prefetto della Provincia e rispettivamente al sotto-prefetto del Circondario.

Art. 23.

Trasporto dei membri del Parlamento.

La Società Mediterranea sub-concessionaria è obbligata a trasportare gratuitamente sulla propria linea i membri dei due rami del Parlamento Nazionale.

Art. 24.

Trasporto della corrispondenza di servizio.

La Società Mediterranea sub-concessionaria potrà trasportare gratuitamente sulla ferrovia, soltanto le lettere ed i pieghi riguardanti l'amministrazione e l'esercizio della linea stessa ed i servizi cumulativi.

Art. 25.

Servizio di posta.

Il servizio di posta per tutte le lettere e per i dispacci del Governo, nonché per i pacchi postali da una estremità all'altra della linea di strada ferrata concessa, o da punto a punto della medesima sarà fatto in conformità alle condizioni e coi corrispettivi stabiliti all'articolo 50 del Capitolo per l'esercizio delle strade ferrate per la Rete Mediterranea, approvato con legge 27 aprile 1885, n. 3048, serie 3ª, nonché dagli Accordi e Norme in vigore col Ministero delle poste e telegrafi per l'applicazione del detto articolo 50.

Art. 26.

Stabilimento delle linee telegrafiche.

Il Governo avrà il diritto di stabilire gratuitamente le sue linee telegrafiche lungo la strada ferrata concessa, ovvero di appoggiare i fili delle sue linee sui pali di quella costrutta dalla Società Mediterranea sub-concessionaria.

Le linee telegrafiche destinate esclusivamente al servizio della strada ferrata saranno sorvegliate e mantenute dalla Società Mediterranea sub-concessionaria.

La sorveglianza e la manutenzione delle linee, le quali abbiano anche fili per servizio governativo, ove non venga altrimenti stabilito da speciali accordi, saranno curate dal Ministero delle poste e telegrafi, e la Società Mediterranea sub-concessionaria corrisponderà ad esso, a titolo di concorso nelle spese, l'annua somma di lire 8 al chilometro per il primo filo e di altre lire cinque per ogni altro filo ad uso della Società sub-concessionaria.

Si deve intendere escluso dal prezzo suddetto il cambio dei cordoni che attraversano le gallerie; ed il prezzo di essi coi relativi arpioni, nonché le spese di mano d'opera, saranno pagati a piè di lista.

Gli agenti della ferrovia concorreranno

nella sorveglianza delle linee telegrafiche, compatibilmente al loro servizio e sarà obbligo dei medesimi di denunziare alla prossima stazione telegrafica, od all'autorità più vicina competente, i guasti sopravvenuti alle linee telegrafiche.

Il personale ed il materiale destinati alla costruzione, sorveglianza e mantenimento delle suddette linee telegrafiche saranno trasportati gratuitamente lungo la strada ferrata concessa.

Art. 27.

Telegrammi di servizio.

La Società Mediterranea sub-concessionaria non potrà trasmettere altri dispacci telegrafici fuorchè quelli relativi al servizio della sua strada e dei servizi cumulativi, e sarà perciò sottoposta alla sorveglianza governativa.

Art. 28.

Telegrammi del Governo e dei privati.

Dietro richiesta del Governo la Società sub-concessionaria dovrà assumere anche il servizio dei dispacci telegrafici del Governo e dei privati e questo servizio sarà fatto a norma dei regolamenti dell'amministrazione dello Stato e delle istruzioni che verranno date dal Ministero delle poste e dei telegrafi.

Circa ai corrispettivi di questo servizio varranno le stesse disposizioni vigenti per la Rete Mediterranea.

Art. 29.

Acquisto del materiale fisso e mobile.

Per le provviste del materiale fisso e mobile dovrà preferirsi a parità di condizioni l'industria nazionale, applicando le disposizioni dell'articolo 21 del Capitolato per la Rete Mediterranea, approvato con la legge 27 aprile 1885 n. 3048, serie 3ª.

Art. 30.

Spese di sorveglianza per la costruzione e per l'esercizio.

Dalla data della legge che approverà la presente concessione, fino al termine della concessione medesima sarà pagata dalla Società sub-concessionaria annualmente al pubblico Tesoro la somma di lire venti per chilometro di linea di strada ferrata in corrispettivo delle spese sostenute dal Governo per la sorveglianza della costruzione e dell'esercizio.

Art. 31.

Conservazione di monumenti e proprietà degli oggetti d'arte trovati nelle escavazioni.

Gli oggetti d'arte che venissero scoperti nella esecuzione dei lavori della ferrovia, non saranno menomamente danneggiati.

La Società Mediterranea sub-concessionaria dovrà dare avviso del loro rinvenimento al Governo per mezzo del Prefetto della Provincia, il quale provvederà sollecitamente perchè siano trasportati, onde non impedire la continuazione dei lavori.

Per la pertinenza delle statue, medaglie, frammenti archeologici e per tutti gli oggetti antichi in genere, si osserveranno le leggi ed i regolamenti in vigore.

Art. 32.

Trasporti in servizio.

Per la costruzione ed in genere per tutti i lavori occorrenti alla linea formante oggetto della presente concessione, la Società Mediterranea sub-concessionaria è autorizzata a trasportare in servizio sulla intera Rete Mediterranea in esercizio e sulla tratta di nuova costruzione i materiali, attrezzi e meccanismi ed oggetti di consumo occorrenti alla medesima, come pure gli operai e le persone addette alla esecuzione e direzione dei relativi lavori e provviste.

Restano ferme le disposizioni contenute nell'articolo 35 del contratto di esercizio della Rete Mediterranea, per quanto riflette la misura del nolo dovuto dalla Società al Governo per l'uso del materiale rotabile durante il tempo che sarà adoperato nei trasporti in servizio sopra autorizzati, come pure per ciò che riguarda il computo delle percorrenze del medesimo materiale rotabile, agli effetti dell'articolo 19 del Capitolato di esercizio della Rete Mediterranea.

Le Società Mediterranea sub-concessionaria è pure autorizzata a trasportare in servizio sulla intera rete Mediterranea gli approvvigionamenti e le materie di consumo occorrenti per l'esercizio della nuova linea, al quale titolo la Società medesima comprenderà la somma annua di lire tredicimila fra i prodotti della rete principale ripartibili con lo Stato.

Art. 33.

Tassa di registro.

La presente Convenzione, gli atti per l'aumento del capitale in azioni e per la emissione delle obbligazioni, e per le occorrenti modificazioni allo Statuto Sociale, ed i contratti ed atti riflettenti le espropriazioni, fatti sia in base alla legge sulle espropriazioni forzate per causa di utilità pubblica, sia in dipendenza di amichevoli accordi, che la Società Mediterranea sub-concessionaria stipulerà per la costruzione della linea formante oggetto della presente con-

cessione, saranno soggetti al diritto fisso di lire una, ed andranno esenti da ogni diritto proporzionale di registro.

Art. 34.

Questioni.

Qualora sorgano controversie per la interpretazione o la esecuzione della presente convenzione, la Società Mediterranea sub-concessionaria dovrà rivolgersi direttamente al ministro dei lavori pubblici, al quale spetterà di decidere in proposito.

Nel caso di discrepanza fra il ministro e la Società Mediterranea subconcessionaria, le controversie che fossero di competenza dell'autorità giudiziaria, saranno deferite ad un giudizio di arbitri da nominarsi di volta in volta in numero di cinque.

Le parti nomineranno due arbitri ciascuna, e d'accordo fra esse nomineranno il quinto, che presiederà il Collegio arbitrale. In caso di mancato accordo il quinto arbitro sarà nominato dal Primo presidente della Corte d'appello di Roma.

Gli arbitri pronunceranno secondo le regole di diritto, ma le parti potranno d'accordo, caso per caso, autorizzarli a pronunciare come amichevoli compositori; però nelle questioni tecniche relative alla esecuzione dei lavori, la cui definizione sia urgente, gli arbitri pronunceranno come amichevoli compositori.

Art. 35.

Esonero dalla cauzione.

Il concessionario, e per esso la Società Mediterranea sub-concessionaria, rimane esonerata dall'obbligo di prestare la cauzione, di cui l'articolo 247 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato F.

Art. 36.

Cessione della concessione.

La Società Mediterranea non potrà cedere nè in tutto, nè in parte la presente sub-concessione, senza previa autorizzazione del Governo.

Anche questa eventuale cessione sarà soggetta al diritto fisso di unalira, ed andrà esente da ogni diritto proporzionale di registro.

Il ministro dei lavori pubblici

Firmato: GIROLAMO GIUSSO.

Il ministro del tesoro

Firmato: ERNESTO DI BROGLIO.

Il rappresentante del comune di Torino

Firmato: SEVERINO CASANA.

Il rappresentante della Società Mediterranea

Firmato: CLEMENTE MARAINI.

Firmato: VINCENZO CROSA, *testimonio.*

» CESARE SULLAM, *testimonio.*

Firmato: Avv. GIOVANNI DOMINÈDÒ, segretario delegato alla stipulazione dei contratti del Ministero dei lavori pubblici.

Presidente. All'articolo 17 del Capitolato della prima Convenzione gli onorevoli Pantano e Colajanni hanno proposto i seguenti emendamenti:

Modificare così il 1° comma:

Sia che la Società Mediterranea sub-concessionaria continui o non continui nell'esercizio della Rete dello Stato, il Governo avrà facoltà con preavviso di sei mesi di addivenire al riscatto della concessione al 30 giugno 1905 mediante il pagamento alla Società medesima della somma convenuta a corpo di lire ventotto milioni trecento cinquanta mila (lire 28,350,000) da effettuarsi dentro un anno dal riscatto.

Far seguire quest'altro comma:

Sarà in facoltà del Governo di assumersi al momento del riscatto il pagamento residuale delle obbligazioni emesse dalla Società Mediterranea a norma dell'articolo 3 della presente Convenzione, deducendone l'ammontare dalle lire 28,350,000 di cui nel superiore comma.

Dopo segue il comma 2° dell'art. 17 del capitolato aggiungendovi l'ultimo periodo del comma 1° di cui non si è tenuto conto nel comma modificato.

Al 3° comma sostituire il seguente:

Nel caso poi che il Governo non procedesse al riscatto alla data del 30 giugno 1905, la facoltà del riscatto — senza pregiudizio del diritto di esame alla scadenza del trentennio decorribile dalla data della concessione, ai termini e con le norme fissate dall'articolo 284 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato F, e salvo quanto fosse per concedersi nel nuovo contratto di esercizio della Rete dello Stato o con speciale convenzione da stipularsi — potrà essere esercitata sette anni dopo la cessazione dell'attuale esercizio della Rete Mediterranea.

All'ultimo comma sostituire il seguente:

In caso di eventuale proroga della scadenza dell'attuale esercizio della Rete Mediterranea, i termini così del riscatto come del rimborso di cui nei precedenti comma s'intenderanno prolungati di tanto di quanto sarà la proroga.

Sull'articolo 1 è iscritto per il primo l'onorevole Abignente il quale ha facoltà di parlare.

Abignente. Non aveva voglia di parlare su questo disegno di legge. Però mi porge occasione a dir poche parole il discorso di ieri dell'onorevole Nofri. Mi pareva, per un caso strano di telepatia, che il discorso che io feci

al nono Ufficio fosse ripetuto da una voce che non credo sia uguale alla mia, sebbene fosse più bella. In quell'ufficio ho appunto rilevate tutte le ragioni che militavano contro questa legge, specie nei suoi rapporti con le convenzioni ferroviarie; ma ebbi a rilevare altresì un fatto, e cioè che tutti i colleghi dell'estrema sinistra (che io apprezzo moltissimo) furono compatti nel sostenere vivamente, contro l'opinione che io manifestava non solo la concessione ma anche lo spirito di essa. Conseguentemente, ripeto, se nell'Ufficio rimasi un po' sorpreso, debbo confessare che sono rimasto anche più sorpreso oggi per la questione sollevata dall'onorevole Nofri.

E detto ciò perchè rimanga negli atti che in questa legge non v'è stata distinzione di parti politiche e meno ancora si poteva sollevare la questione della nazionalizzazione dell'esercizio ferroviario; vengo al merito dell'articolo 1.

Il concetto informatore dell'articolo 1 è questo: « concessione della costruzione di una ferrovia a colui il quale progetta la linea ferroviaria e la esegue. »

Ed è su questo punto che mi fo lecito di dire, che non ha udita una discussione abbastanza obbiettiva da nessuna parte.

Non posso e non potrei accettare il concetto di questo articolo primo, se per poco potesse avere relazione con un fatto gravissimo, cioè che le concessioni di costruzione delle linee del Sempione, sono fatte ad una Società, la quale fu dichiarata da una Commissione Reale un *commissum contrattuale* per tre titoli diversi: personale ferroviario, casse patrimoniali, disordine di esercizio. Quindi non è da questo lato che potrei appoggiare il concetto informatore di questo articolo. Su questo punto anzi faccio le più ampie riserve, e spero bene che il Governo da parte sua le faccia, perchè sarebbe sommamente imprudente che questa legge un giorno potesse essere interpretata come una specie di sanatoria a quelle violazioni delle Convenzioni ferroviarie, che furono denunciate dalla Commissione presieduta dal senatore Gagliardo, e perchè ciò sia ricordato ho voluto al riguardo pronunziare queste poche parole.

Mi associo al concetto informatore di questo articolo primo; ma per un motivo molto più evidente, per un motivo che mi viene suggerito non solo da un non breve studio delle materie giuridiche, ma da una

non breve pratica delle materie medesime. Accetto il concetto che l'esecuzione delle linee sia affidata alla stessa Società che fa i progetti, perchè allo stato della legislazione nostra, allo stato dei regolamenti interni del Ministero (come dissi nella discussione del bilancio dei lavori pubblici dell'anno passato) non è possibile umanamente avere una garanzia di contro ai pericoli che sovrastano lo Stato in materia di costruzioni ferroviarie, non è possibile trovare un metodo che maggiormente assicuri l'erario dello Stato dalle insidie di coloro che sono stati i maggiori dilapidatori del bilancio.

E chiarirò il mio pensiero. Che cosa dice il disegno di legge? Stabilisce che l'esecuzione spetti a quell'ente che ha fatto i progetti, e che i termini rigorosissimi per la esecuzione, sieno quelli che dal contratto sono stabiliti, e che sono stati accettati, non pure dall'esecutore della linea, ma da colui che l'ha progettata, da colui che l'ha studiata, e ne conosce perfettamente tutte le particolarità.

Ora che cosa include tutto ciò? Include una garanzia, che allo stato, ripeto, delle nostre leggi non potrebbe essere la maggiore. Infatti la fonte delle liti in materia ferroviaria e la fonte delle dilapidazioni dell'erario, sono state precisamente due: i progetti e i termini contrattuali. I progetti perchè, per quanto il Corpo del Genio civile sia composto di persone superiori, non è possibile allo stato della legislazione nostra e dei nostri regolamenti, che modificazioni ai progetti non avvengano, e non vi siano incongruenze continue tra i progetti che si allegano ai contratti, e i progetti come definitivamente sono eseguiti.

Orbene, tutte queste variazioni furono sempre il tarlo roditore del bilancio dello Stato.

E per i termini contrattuali peggio ancora. Infatti allora quando un termine è, per qualsiasi ragione, superato, sono a decine i milioni che possono perdersi. Per quanto l'ufficio tecnico dello Stato estenda i progetti con tutta la cura e l'abilità che si vuole, è mai possibile immaginarsi che all'atto pratico non sorgano necessità che facciano deviare da talune particolarità stabilite, le quali per conseguenza implicano che i termini contrattuali debbano avere delle variazioni? Certamente sì.

Queste dunque furono, lo ripeto, le due fonti delle maggiori liti, le due fonti dello

arricchimento illecito degli speculatori che accumularono fortune colossali, fortune che il nepotismo di papi neppur potè generare lungo tanti secoli ed in famiglie che vantaron cardinali a sessantine e papi a decine.

Ecco perchè ritengo questo sistema il più pratico per garantire il bilancio da future sorprese, ecco perchè accetto il concetto informatore di questo articolo. Del resto lo approvo anche perchè voglio fare atto di coerenza.

Ricordo alla Camera che anche la legge per la Domodossola-Iselle s'informava al medesimo concetto e che, preparata dall'onorevole Lacava e presentata dall'onorevole Branca, fu difesa con i criteri medesimi che ho ricordati. Dunque non solo convinzione ma anche dovere di coerenza mi forzano a difendere il concetto informatore dell'articolo 1.

E dirò un'ultima parola. Questa è una legge tecnica o una legge politica? Per me è una legge politica! Dopo una discussione di sette giorni con cui la Camera unanimemente manifestava propositi di solidarietà a favore delle Province meridionali, le quali avevano quasi sentita offesa per il mancato abbinamento di questa legge con altre che si aspettavano da quelle regioni, non potrebbe essere consentito a noi di non approvarla. La voteremo dunque; ma aspettiamo a suo tempo il medesimo atto di fratellanza e di solidarietà che noi oggi abbiamo compiuto. (*Benissimo! — Vive approvazioni*).

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Frascara Giuseppe.

Frascara Giuseppe. Gli emendamenti che sono stati proposti dagli onorevoli Pantano e Colajanni all'articolo 17 della convenzione per la Domodossola-Arona ed all'articolo 16 della Convenzione per la Santhià-Borgomanero-Arona mirano in parte a chiarire un dubbio che è rimasto anche nell'animo mio, ossia quello che col pagamento delle somme a *forfait* per il riscatto rimanga ancora dovuta la sovvenzione chilometrica, poichè non vi è nelle due convenzioni alcun patto esplicito in proposito. Le convenzioni sono in questo punto così poco chiare che lo stesso onorevole relatore ha creduto necessario di dare ampie spiegazioni in proposito nella relazione, ma questa non fa testo di legge. Ora approvo l'idea di chiarire con apposita disposizione legislativa questo punto, ma, a mio avviso, invece di voler modificare ora gli articoli delle convenzioni sarebbe

meglio aggiungere all'articolo 1 della legge un capoverso col quale si stabilisse che l'approvazione di esse è sottoposta alla condizione che da un patto aggiuntivo esplicitamente risulti che col pagamento delle somme indicate dall'articolo 17 del capitolato per la Domodossola-Arona e dall'articolo 16 del capitolato per la Santhià-Borgomanero-Arona cesserà il pagamento della sovvenzione chilometrica.

Gli autori degli emendamenti hanno proposto di stabilire che lo Stato avrà facoltà di rimborsare quelle obbligazioni che potranno essere state emesse dalla Società per le spese di queste linee, ma se la Società non emettesse delle obbligazioni, se avesse fondi propri o se li procurasse in altro modo con prestiti, con conti correnti o con qualsiasi altro mezzo bancario, che cosa farà lo Stato?

A me basta che sia ben determinato quanto sopra ho esposto sembrandomi cosa della massima importanza.

La sovvenzione chilometrica infatti per linee di così considerevole lunghezza come quelle delle quali trattiamo, equivale ad un capitale di circa otto milioni.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Branca.

Branca. Veramente ero iscritto a parlare sull'articolo 3, ma poichè si discute già la convenzione là dove si riferisce a riscatto, ed io intendevo appunto parlare del riscatto, presenterò ora alcune osservazioni all'onorevole ministro pregandolo di farne oggetto di speciale attenzione poichè possono, rispetto all'articolo 3, verificarsi delle ipotesi di grave peso per la sua responsabilità nell'amministrazione.

E mi spiego. Qui è stabilito il riscatto al 1905, e si dice che se nel 1905 il riscatto non si esegue, resta integra la legge delle opere pubbliche, e allora il riscatto si esegue trent'anni dopo.

Ora bisogna spiegare che cosa significa restare integra la legge delle opere pubbliche. Vuol dire che invece di farsi il riscatto sulla somma dei quarantasei milioni, si farà sulla somma dei prodotti chilometrici. Ora, poichè la linea Arona-Domodossola è destinata ad essere una linea di grande traffico, se non presto, certo dopo, dopo trent'anni il prezzo del riscatto potrà raddoppiarsi ed anche di più.

E non basta. Nella convenzione (ed è la ragione per la quale ho parlato all'ar-

ticolo 1, dal momento che si parlava di convenzione), nella convenzione è detto che la Società dovrà consegnare materiale rotabile e provviste. Ora nel 1905 sarà appena finita la linea ed io dubito anzi che possa essere finita perchè dubito (e lo dichiaro nel modo più ampio) che sia finita la galleria principale del Sempione; per quanto si dica che c'è urgenza, ricordo che quando io era al Ministero si parlava del 1904 e 1905, ma allora non erano accaduti gli allagamenti che sono avvenuti dopo. Quindi senza fare da profeta ho molti dubbi (non voglio arrischiare una frase affermativa) ho molti dubbi che nel 1905 sia già in esercizio la linea.

Ma con tutto ciò passo alla Convenzione.

La Società può accumulare dunque materiale e provviste.

Ora, chiunque è pratico di questi contratti sa (ed io mi rivolgo non solo all'onorevole Giusso, ma alla nota esperienza dell'onorevole Di Broglio, che in qualità di consigliere di Stato, facendo parte della Sezione dei lavori pubblici è peritissimo in queste cose, ed io ogni volta che sono stato ministro dei lavori pubblici l'ho avuto come una delle più forti colonne per sostenere gli interessi dello Stato, dunque siamo in tema che ci è perfettamente noto) sa che quando si procede alle stime, le stime riescono sempre favorevoli alle Società.

Ora, non vorrei che fra i 46 milioni del riscatto, il materiale e le provviste che pure ammonteranno ad alcuni milioni, ed i tanti oneri già noti per altre cause, venisse tale un carico nel 1905 che un Governo, tanto più che si dice Governo, ma i Governi sono Ministeri e i Ministeri sono affaticati da tante cose che spesso cercano di prendere la via più spiccia per uscire di imbarazzo, è possibile dunque che un Ministero nel 1905 venga a dire: ma qui c'è la possibilità di rimandare ad altri il calice amaro, se lo beva chi vuole.

E questo per quanto l'onorevole Giusso abbia detto: gli amministratori saranno diligenti.

Onorevole ministro, per la esperienza mia che sono stato due volte ministro dei lavori pubblici, debbo dire che gli amministratori sono poco diligenti. E poichè si sono fatte tante inchieste, non ne porrò nessuna, ma dico che il giorno in cui si potesse fare un'inchiesta sul San Silvestro... molti orizzonti verrebbero mutati, e

non si parlerebbe più di Nord nè di Sud, ma di questioni ben altrimenti interessanti l'onore dello Stato e l'onore nazionale. (*Commenti*).

Ma chiudo questa parentesi, e ritorno al mio argomento.

L'onorevole Giusso, che ha la massima responsabilità di questa legge, ha assunto la responsabilità di spendere 46 milioni, dove 30 potevano bastare, e bastandone 30, era molto più facile di fare la costruzione a carico dello Stato. E ciò non vuol dire costruzione diretta, e do perfettamente ragione all'onorevole Giusso, non perchè io stesso abbia seguito identico sistema nella Iselle-Domodossola, il sistema cioè di affidare la costruzione alla Mediterranea, ma perchè allo stato delle cose non si può fare diversamente.

Oggi, nel Ministero dei lavori pubblici non esiste più un vero ufficio di costruzione e trattandosi poi di piccole linee che sono intercluse in grandi reti, voi quando avete costruito la linea, e dovete consegnarla, la Società esercente che non ha costruita essa la linea vi solleverà infinite difficoltà. Il ponte meglio costruito dirà che non serve, che l'armamento è difettoso e allora cominciano le questioni non solo con l'appaltatore che ha costruito la linea, ma anche le questioni per la consegna. Quindi è molto meglio di troncicare addirittura il nodo e di affidare, quando si tratta di costruzioni limitate poichè questo è il nostro ingranaggio, il lavoro alle Società.

Ma, altro è affidare alle Società la costruzione, altro è darla come concessione e con riscatto, perchè io dico francamente che trattandosi di una linea come la Arona-Domodossola molto produttiva, qualunque sistema, anche quello di incontrare un debito, sarebbe stato preferibile.

Infatti, un debito su cui si poteva stabilire una quota di ammortamento fornita dai futuri proventi ferroviari di accertamento del 20 per cento, valeva la pena di farlo e costruire la linea a spese dello Stato e inscrivere la spesa nel bilancio dello Stato. (*Benissimo!*) Le cosa bisogna dirle come sono!

Comprendo la riluttanza a contrarre debiti quando si tratta di linee che costano tre o 400 mila lire a chilometro e che dopo costruite danno una passività di mille o duemila lire a chilometro per l'esercizio, ma quando si tratta di linee che daranno immediatamente 20 mila lire a chilometro e

ne potranno dare anche 50 o 60 mila vale la pena di fare un prestito. Ma su questo punto la Camera ha giudicato ed io ho detto queste poche parole per scarico della mia piccolissima responsabilità; ma io cerco di trovare il rimedio nel modo che è possibile, anche ammesso il sistema della legge. E il rimedio è questo, che l'onorevole ministro si deve impegnare a fare in modo che il riscatto si possa eseguire non solo nel 1905, ma anche negli anni successivi. Dato il caso di forza maggiore che, per esempio, nel 1905 ci sia una guerra o che so io, per cui il riscatto non si possa eseguire, è opportuno che lo Stato possa eseguirlo, tre, quattro o cinque, anni dopo, anche pagando un interesse sul ritardato pagamento.

Mi affido proprio nell'onorevole ministro, e si persuada che se ho preso a parlare è stato proprio per compiere il mio dovere e nello stesso tempo per mettere il Governo e lui principalmente sull'avviso di provvedere in tempo, affinché non si possa cadere in una specie di tranello, tanto più che esaminando la convenzione si trova un articolo che annulla le prescrizioni fatte nella legge dei lavori pubblici, e cioè che le tariffe non sono proporzionate alle distanze effettive ma alle distanze virtuali. Per tale articolo di convenzione la Società esercente può cumulare tutto il traffico sulla Arona-Domodossola, Arona-Milano, Arona-Novara e annullare completamente la Novara-Domodossola, perchè concentrando i proventi su quella linea, passato il 1905, epoca probabile dell'apertura, sa di poter crescere indefinitamente i proventi e allora accade quello che è accaduto più volte, cioè che in Italia più si fanno linee e meno i viaggiatori sono serviti. Noi abbiamo costruito la Faenza-Firenze, che è rimasta inutile perchè così è piaciuto alla Società.

Abbiamo costruito la Novara-Pino e più di tutto la Parma-Spezia la quale potrebbe servire ad una più diretta e facile comunicazione fra Roma e Milano, potrebbe servire di scarico al porto di Genova dando sviluppo al porto di Spezia ed io ho fatto gli sforzi maggiori per poter arrivare ad ottenere che quella linea fosse bene esercitata, ma non mi è stato possibile perchè, come diceva benissimo un oratore, le volontà dei ministri sono eccellenti ma le loro mani sono legate.

Ora, visto che questa è la condizione

delle cose, non aggiungiamo nuovi vincoli e nuove pastoie; noi spesso parliamo, ripeto, di patriottismo, di benefici, ma dopo di avere speso milioni aggraviamo il bilancio dello Stato e non facciamo che il beneficio di poca gente, che dispone del bene di tutti. (*Benissimo! — Approvazioni*).

Presidente. Onorevole relatore, crede di rispondere dopo che avrà parlato l'onorevole Pantano?

Nocito, relatore. Sì.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Pantano.

Pantano. Onorevoli colleghi, io ed il collega Colajanni crediamo di aver sottoposto alla Camera degli emendamenti lungamente pensati e vagliati sui quali richiamiamo tutta la vostra attenzione, perchè, votato dalla Camera il principio della concessione alla Mediterranea così come la legge propone, questi emendamenti costituiscono, se votati dalla Camera, la sola valvola di sicurezza perchè nelle mani della Mediterranea la concessione non diventi uno strumento di enorme sfruttamento.

Le proposte per altro sono tali che non tolgono nulla all'armonia della legge, e possono essere accettate dal Governo e dalla società Mediterranea. Non si dica, come qualcuno accennò, che, quando si presentano alla Camera capitoli e Convenzioni sotto l'auspicio di una legge, non si possono modificare senza cambiare l'essenza contrattuale, perchè basta l'esempio delle Convenzioni ferroviarie per distruggere questo argomento.

Le Convenzioni ferroviarie vennero attuate e stipulate previo obbligo al Governo di introdurre le modificazioni votate dalla Camera e dal Senato.

Ciò premesso, quali sono le nostre proposte? Riguardano il riscatto delle ferrovie di questa concessione e il relativo rimborso. Quanto al riscatto noi domandiamo che oltre il diritto di poterlo eseguire nel 1905, lo Stato, salvo sempre il riscatto trentennale sancito dalla legge 20 marzo 1865, si riservi anche di poterlo esercitare sette anni dopo il 1905. Nè questo periodo di sette anni è lanciato così per caso, imperocchè sette anni dopo il cessare delle Convenzioni scade anche il termine del riscatto delle ferrovie meridionali. Quindi vi è coincidenza e armonia in un'epoca in cui lo Stato sarà chiamato a risolvere uno dei grossi problemi della politica ferroviaria, vale a dire il riscatto completo delle sue linee.

Le gravi argomentazioni messe avanti dall'onorevole Branca confortano a perseverare in questa idea, poichè i sette anni di distanza dal 1905, epoca in cui potrà cominciare a funzionare il nuovo tronco, i sette anni di distanza possono dare, quando non si proceda al riscatto nel 1905, questi due termini: da un lato la produttività della linea e l'utilità di riscattarla; dall'altro lato, ove, come è indubbio, sia enorme la produttività di essa, lo Stato non correrà l'alea di doverla riscattare poi dopo trent'anni.

Questo per ciò che riguarda il riscatto. In quanto poi al metodo del riscatto faccio vivi voti che si voglia anche accettare l'altra modificazione, cioè che il periodo preciso del riscatto, nel dover restituire alla Società l'ammontare del suo avere, non lo si faccia come vuole la legge che ci si presenta, cioè rimborsando in un'unica volta e dentro un mese tutto l'ammontare della spesa della Società.

Anzitutto, come periodo di tempo, si dica entro un anno dalla scadenza del contratto, così come è detto nelle Convenzioni ferroviarie per il rimborso delle centinaia di milioni che si debbono all'Adriatica e alla Mediterranea come rimborso del prezzo del materiale di esercizio ed altro. Quindi userei l'identica misura e l'identica espressione.

Secondo: che lo Stato possa assumere su di sé l'obbligo di seguitare ad estinguere le obbligazioni residuali che resteranno sul mercato, emesse per la costruzione di queste linee. Poichè è inutile che io ripeta quello che dissi prima: la costruzione sarà fatta con emissione di obbligazioni ventennali o trentennali della Società Mediterranea. E sarebbe assurdo, oso dire ridicolo, che non preveda questo un Parlamento, cioè che al 1905 noi dovessimo rimborsare alla Società i suoi 45 milioni, e lasciare che poi essa estingua le proprie obbligazioni emesse unicamente sull'affidamento dello Stato.

Giacchè procedendo ora alla costruzione lo potremmo fare in base ad obbligazioni gettate sul mercato: almeno riserviamoci il diritto, al momento del riscatto, di assumerci il pagamento della estinzione delle obbligazioni e di dare la residua cifra in saldo alla Società. La qual cosa renderebbe assai più facile il riscatto, in quanto che lo Stato non sarebbe costretto a dare là per là la cifra intera a giorno e a scadenza fissa.

Questi, onorevoli colleghi, gli emenda-

menti da noi proposti alla legge. A questi si aggiunge un ultimo emendamento, in cui è detto che in caso di proroga delle presenti Convenzioni ferroviarie (perchè purtroppo l'esperienza delle proroghe delle Convenzioni marittime e bancarie debbono mettere la Camera in guardia che anche al 1905 possa accadere alcun che di consimile), in caso di proroga tutti i termini del riscatto, del rimborso, si intenderanno di tanto prorogati di quanto sarà il termine della proroga occasionale delle Convenzioni. Così noi saremo al coperto da ogni sorpresa.

Ed io voglio augurarmi che l'onorevole Giusso faccia buon viso ai nostri emendamenti i quali, senza turbare, ripeto, l'armonia della legge vengono in soccorso della economia nazionale contro le sorprese e gli sfruttamenti di cui il paese ha avuto in passato una triste esperienza e contro i quali vuol essere premunito in avvenire. (*Bene!*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

Nocito, relatore. Non rispondo alle osservazioni generiche che sono state fatte contro l'articolo, perchè non accompagnate da speciale emendamento alle Convenzioni. Del resto l'onorevole Abignente, che fece qualche osservazione d'ordine generale, finì col promettere di dare il suo voto al disegno di legge.

Risponderò a quelle osservazioni che sono state fatte a questo articolo e che furono accompagnate da relativi emendamenti.

Mi duole che la Commissione non possa accettare gli emendamenti proposti dagli onorevoli Pantano e Colajanni. Questi emendamenti suppongono che per il riscatto non vi sieno altre disposizioni...

Pantano. Non ce ne sono.

Nocito, relatore. ... che quelle che sono contenute nella Convenzione.

Pantano. Domando di parlare: nell'articolo 3 dimenticai...

Nocito, relatore. Ma lasci parlare, onorevole collega.

Pantano. Nel mio svolgimento di poco fa dimenticai di rispondere...

Nocito, relatore. Ma non interrompa!

Noi abbiamo pure ascoltato con piacere e senza mai interrompere lo svolgimento delle sue proposte!...

Dicevo dunque che questi emendamenti suppongono che non esista altro che l'articolo 17 della Convenzione, mentre qui ab-

biamo un articolo 3 della legge il quale dice: « Il Governo del Re, non più tardi del 31 marzo 1904, presenterà al Parlamento un progetto di legge per determinare in qual tempo sarà da effettuarsi il riscatto delle linee contemplate nelle Convenzioni approvate colla presente legge, qualora a quella data non siano intervenuti speciali accordi in applicazione dell'articolo 17 della Convenzione medesima. »

Ora quando l'articolo 3 fa obbligo tassativo al Governo di presentare un disegno di legge per il riscatto e ciò non più tardi del 31 marzo 1904, mi pare che questa sia veramente una discussione anticipata.

Pantano. Ma niente affatto! Questo non ha nulla a che fare con quello che sostengo io. (*Commenti — Interruzioni*).

Presidente. Non interrompano.

Nocito, relatore. Mi diano modo di completare il mio concetto: io rispetto tutte le opinioni, ma ho anche il diritto di veder rispettata la mia, soprattutto, quando parlo a nome di una Commissione parlamentare. (*Benissimo!*) Che sistema è questo di interrompere ad ogni minuto secondo! Io ripeto che nulla è pregiudicato e che tutta questa è una discussione anticipata: aspettino che il Governo presenti, per quanto ne ha l'obbligo, il disegno di legge... (*Interruzioni*).

Pantano. Sta bene, domandatelo all'onorevole Giusso! (*Commenti*).

Nocito, relatore. Signor presidente, io rinunzo a parlare perchè non è questa la maniera di discutere.

Presidente. Ma insomma la vogliono finire con le interruzioni? (*Commenti animati*).

Continui, continui, onorevole Nocito!

Nocito, relatore. La Commissione dunque respinge gli emendamenti, incominciando dall'ultimo il quale suppone una proroga dell'esercizio della Mediterranea quando esso verrà a scadere. L'emendamento dice infatti:

« In caso di eventuale proroga della scadenza dell'attuale esercizio della Rete Mediterranea, i termini così del riscatto come del rimborso di cui nei precedenti comma s'intenderanno prolungati di tanto di quanto sarà la proroga. »

Questo emendamento pregiudica gli interessi dello Stato, mentre noi, coll'articolo 3 della legge, non ammettiamo la possibilità della proroga e per ciò che riguarda le reti in costruzione o quelle in esercizio obblighiamo il Governo a presentare un apposito disegno di legge. È poi strano che si

presentino osservazioni sul modo di pagamento fatto in una sola volta o in diverse rate, come se, adottando il secondo metodo, noi non dovessimo pagare gli interessi di tutte le rate non soddisfatte.

Per ciò che concerne poi il materiale e le provviste, evidentemente, avendo essi un valore commerciabile, sarebbe strano che non si dovesse tener conto nemmeno del valore del materiale e delle provviste che la Società ha fatte per l'esercizio delle reti. Con queste considerazioni la Commissione prega la Camera senz'altro di respingere gli emendamenti presentati. (*Commenti — Conversazioni*).

Presidente. L'onorevole Pantano ha facoltà di fare una dichiarazione.

Pantano. Io chiedo innanzitutto scusa per essere stato così vivace nell'interrompere; ma se interrompi l'onorevole relatore si è perchè l'articolo 3, anche per la interpretazione dello stesso onorevole Giusso al quale io in via privata mi sono rivolto ed egli lo dirà certamente, l'articolo 3 non ha la portata attribuitagli dall'onorevole Nocito; esso non ha che lo scopo di obbligare il Governo a presentare un disegno di legge prima del 31 marzo 1904 per determinare in qual tempo sarà da effettuarsi il riscatto e per ovviare che all'ultima ora a questo riscatto si possa essere impreparati; niente altro che questo.

Ora, se l'articolo 3 implica il concetto che la Società della Mediterranea deve obbligarsi a sottomentarsi, sarebbe bene includerlo anche nella Convenzione. Allora lo accetterei; ma finchè si tratta di una interpretazione autentica soltanto dell'onorevole relatore, noi resteremo con la interpretazione autentica, e la Società resterà con quello che ha oggi, cioè con in mano l'arma formidabile dell'offesa e della difesa.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Cuzzi.

Cuzzi. Devo chiedere uno schiarimento all'onorevole ministro. Nell'articolo 9 della convenzione, per la linea Arona-Domodossola, sono indicate le stazioni di questa linea, ma fra queste stazioni non trovo quella di Feriolo. Domando se questo avvenne per puro errore materiale di tipografia, od in seguito a modificazione avvenuta nel progetto, che non voglio supporre. Sarò grato quindi all'onorevole ministro Giusso se vorrà favorirmi schiarimenti in proposito.

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

Giusso, ministro dei lavori pubblici. Risponderò brevemente a tutti coloro i quali hanno parlato; ed anzitutto rivolgo una parola di ringraziamento all'onorevole Abignente il quale ha avuto la cortesia di dare il suo plauso a questo disegno di legge.

All'onorevole Frascara una sola parola. Dopo quanto ha detto così dottamente e così bene il relatore della Convenzione, a me non pare che si dovrebbe aggiungere altro per quanto riguarda il dubbio posto innanzi dall'onorevole Curioni, cioè che si possa pagare ancora per 75 anni il sussidio chilometrico, anche dopo fatto il riscatto.

Questa mi sembra una cosa così assurda ed irragionevole, che non so in che modo possa venire in mente all'onorevole Curioni. Ma ripeto, se vi è una proposta precisa di chiarire questo punto nella Convenzione, non credo che il relatore la vorrà respingere, nè io la respingerò, ma mi pare una cosa inutile.

Ed ora all'onorevole Branca. L'onorevole Branca ha parlato a lungo dei riscatti e ne ha mostrato la gravità. Per verità questa gravità non la vedo. Ma egli ha detto: all'infuori dei 45 milioni e più, stabiliti dalla Convenzione, vi sarà il prezzo del materiale rotabile.

Ma l'onorevole Branca sa che si tratta di 2 milioni o poco più, non arriveremo a 3 milioni al massimo. E quanto alle provviste, francamente, si può supporre che una Società vada a portare 20 milioni, poniamo, di carbon fossile a Domodossola o ad Arona, solo per avere il gusto di farseli pagare a prezzo di costo; ovvero portarvi con lo stesso scopo 500 tonnellate di olio od altro materiale per lubrificare le macchine? Ora questo non credo sia mai entrato nel pensiero dell'onorevole Branca.

Quello però che più mi ha fatto peso (e lo dico schiettamente all'onorevole Branca pel quale ho una stima grandissima ed una deferenza illimitata, non solo per la grande integrità del carattere, quanto pel suo spirito sempre equanime) è che egli, tanto rispondendo per fatto personale, come parlando una seconda volta oggi sull'articolo primo, abbia accennato alla somma di 30 milioni che egli avrebbe speso, se fosse rimasto al Ministero dei lavori pubblici, per le linee di accesso al Sempione.

Ma, onorevole Branca, questa frase pro-

nunziata da Lei può fare una certa impressione, anzi deve farla sulla Camera. Ora mi appello alla sua lealtà perchè dica se con i 30 milioni Ella avrebbe fatto quello che oggi è l'oggetto di queste Convenzioni. Ella si limitava a costruire il tronco Santhià-Borgomanero, ma non quello da Borgomanero ad Arona...

Branca. Santhià-Borgomanero-Arona-Feriolo-Gravellona.

Giusso, ministro dei lavori pubblici. Cioè si limitava a pensare che si dovesse fare solo il tronco fra Arona e Feriolo, aggiungendovi però, a conferma di quello che dissi io, l'altro più breve da Feriolo a Gravellona.

Orbene, costruita in questo modo, la linea doveva effettivamente costare 30 milioni, anzi meno.

Ma l'onorevole Branca perchè non ha preso parte alla discussione generale e perchè non ha dimostrato che la linea presente può essere una linea di grande traffico? Solo se egli avesse fatto questa dimostrazione alla Camera, avrebbe potuto dire che bastava costruire quei due piccoli tronchi, invece che la linea per Domodossola. Ma egli questo non l'ha fatto.

Parlo così non per fare un rimprovero all'onorevole Branca, ma per dimostrare alla Camera come il disegno che ha avuto in mente il Ministero sia molto più vasto di quello che egli aveva. E quando ai trenta milioni si aggiungono, come devono essere aggiunti, quelli che occorrono per la Feriolo-Domodossola, quelli che occorrono per la Borgomanero-Arona, e per la stazione di Arona la quale serve come punto centrale per le diramazioni verso Milano, verso Genova e verso Torino e che costa ben sei milioni; e quando vi si aggiunga quel che occorre per costruire la linea Arona-Domodossola a doppio binario, l'onorevole Branca vedrà quanta sia la differenza, e intenderà come quella cifra di trenta milioni non risponda alla realtà delle cose.

Non ne voglio per questo all'onorevole Branca: è troppo grande, ripeto, la stima che ho per lui per fargliene un rimprovero. Però era debito mio di mostrare quale differenza vi fosse fra pensiero e pensiero, fra la proposta sua e quella del Ministero.

In quanto alle tariffe dovrò ripetere ciò che ho detto altra volta. Le tariffe si pagano dal pubblico sempre per il tratto più breve; nei riguardi del riparto dei prodotti vi è

una certa agevolazione per la Società, perchè essa avrebbe diritto di pretendere la sua quota, in base alla tariffa generale, ed io invece ho consentito che, mantenuto fermo l'interesse del pubblico con la applicazione della tariffa differenziale, sia in qualche lieve parte compensato il sacrificio che per questo interesse fa la Società.

Una parola all'onorevole Cuzzi, il quale ha, in fondo, ragione. Si era creduto, nel fare la Convenzione, che la stazione di Feriolo potesse omettersi non eseguendo per ora la diramazione di Intra, ma poi si è convenuto con la Società, d'includere il nome di Feriolo come stazione.

Ed ora debbo rispondere all'onorevole Pantano.

Ella, onorevole Pantano, ha presentato un emendamento, il quale comprende quattro cose: vorrebbe che il riscatto si possa compiere facoltativamente, da parte del Governo, anche dopo sette anni; che il pagamento possa esser fatto (sia nel 1905, sia dopo i sette anni) non mai il giorno della scadenza, ma un anno dopo; che lo Stato abbia la facoltà di poter ritirare le obbligazioni emesse dalla Società; ed in ultimo che anche il pagamento del prezzo del riscatto sia prorogato.

Ora, in tesi generale, onorevole Pantano, queste sono utili proposte, ma badi che noi ci troviamo di fronte ad una Convenzione stipulata. Non voglio dire se su tutte queste proposte, o sulla maggior parte di esse, si sia già trattato con la Società, ma il fatto sta che l'articolo 3° della legge è concepito in modo che per me lo Stato si trova al sicuro.

Nocito, relatore. Quello è il punto.

Giusso, ministro dei lavori pubblici. Che cosa significa l'articolo 3°? Con esso non solo lo Stato è messo sull'avviso per quanto riguarda il riscatto, se al 1905 lo debba fare, o no; ma e Governo e Parlamento sono messi sull'avviso per un altro rispetto, e cioè per quello che converrà stabilire, allorchando si rifacessero le Convenzioni ferroviarie con la stessa Società.

Si noti bene che qui vi sono parecchie cose da osservare. Una prima cosa chiara è che, se la Società non avrà l'esercizio della rete principale, il riscatto è obbligatorio per lo Stato. Su questo punto veggo con piacere come non sia stata fatta alcuna opposizione, perchè è ovvio che in quel caso lo

Stato deve avere la libertà delle nuove linee.

Vi è poi un altro patto, che cioè, continuandosi nelle Convenzioni, lo Stato possa fare ulteriori trattative con la Società.

Pantano. E la proroga?

Giusso, ministro dei lavori pubblici. Ma anche la proroga, onorevole Pantano, non può essere che bilaterale; di conseguenza a me pare che, quando il Ministero ed il Parlamento saranno chiamati a risolvere cotesta questione prima del 1905, si potrà allora pensare a questo argomento e risolvere definitivamente la questione.

Pantano. E se non la risolvete?

Giusso, ministro dei lavori pubblici. Quella questione, che noi dovremmo fare adesso, la faremo allora.

Nocito, relatore. È obbligatoria la legge. (*Interruzioni del deputato Pantano.*)

Giusso, ministro dei lavori pubblici. Badi, onorevole Pantano, qui il caso non è che uno solo: che le Convenzioni per quanto riguarda la presente rete, siano riconfermate. Ed allora lo Stato avrà il diritto di dire: io riconfermando le Convenzioni, metto le linee del Sempione insieme con tutte le altre e quindi non voglio parlare di riscatto; ovvero, vi impongo la condizione che voi mi consentiate di modificare in un senso od in un altro il riscatto. E se lo Stato ha tutti questi diritti, onorevole Pantano, la cosa non è di poco momento.

Esso ha il coltello per il manico, anche per ciò che riguarda i riscatti, i quali non diventano che un piccolo episodio di un affare molto più importante, quale è quello della continuazione, o no, della Convenzione che oggi abbiamo con la Mediterranea.

Si dice: ma in caso di proroga? Orbene, anche la proroga è precisamente un contratto, pel quale le due volontà dello Stato e della Società debbono concordare, per renderla possibile; e allora lo Stato potrà studiare e far valere nuove condizioni nel proprio interesse.

Credo di aver dato tutte le spiegazioni necessarie a persuadere l'onorevole Pantano a dichiararsi soddisfatto. Ed aggiungo pure: le nostre condizioni finanziarie sono oggi tali che questa discussione non solo è inutile, ma, mi si consenta di dirlo, è anche dannosa.

Il fare questione, in un contratto come questo, per sapere se l'Italia potrà pagare il riscatto nel giorno della scadenza, o se

le occorra un anno di respiro, mi pare francamente che non solo non ne valga la pena, ma che non sia opportuno.

Pantano. Son le Convenzioni presenti!

Giusso, ministro dei lavori pubblici. È perciò che pregherei l'onorevole Pantano di non insistere.

V'è un'ultima questione finalmente che egli ha toccato e sulla quale vorrei dire qualche parola; quella cioè che riguarda il diritto da darsi allo Stato a ritirare le obbligazioni, che la Società può emettere. Prima di tutto non saprei dire se la Società le emetterà. Ed allora, come si fa ad imporre una condizione simile, senza sapere se veramente queste obbligazioni saranno emesse; senza sapere precedentemente in che modo si farà la emissione? Come e che cosa penserà la Società? Pertanto a me sembra che anche questo pensiero praticamente non sia attuabile. Ad ogni modo per questa parte prego il ministro del tesoro a dire anche egli la sua opinione, trattandosi di cosa che riguarda più precisamente il suo ufficio. Io dal canto mio ho detto quel che mi pareva, cioè che noi abbiamo tanto quanto occorre per l'avvenire.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro del tesoro.

Di Broglio, ministro del tesoro. Sembra a me che le ultime parole del mio collega dei lavori pubblici abbiano dato esauriente risposta anche a quella parte dell'emendamento degli onorevoli Pantano e Colajanni, con la quale si vorrebbe che il Governo pattuisse fin d'ora la facoltà di pagare l'importo del riscatto anche col mezzo di assumere il pagamento residuale delle obbligazioni, che la Società Mediterranea potesse emettere per procurarsi i fondi necessari alla costruzione delle linee.

Non è una questione grave; ed io credo che poche considerazioni possano persuadere gli onorevoli proponenti a non insistere nella loro proposta.

Dovrei cominciare col mettere innanzi una specie di pregiudiziale, poichè noi non sappiamo cosa farà la Società, se cioè accrescerà il numero delle azioni, se emetterà obbligazioni o se troverà i denari in un altro modo qualunque. Ma mi fermo all'eventualità supposta dagli onorevoli Pantano e Colajanni, vale a dire che la Società voglia provvedersi i fondi necessari alle costruzioni mediante emissione di obbligazioni. Or bene, anche in questa ipotesi devo os-

servare che, in tesi generale e come metodo, è sempre preferibile che negli affari ciascuno faccia per suo conto quelli che lo interessano, e che il confondere rapporti contrattuali, anche in modo indiretto, sia sempre cosa meno opportuna e spesso pericolosa.

Ad esempio, il dare facoltà al Governo di assumersi a suo tempo il pagamento delle nuove obbligazioni ferroviarie già involge, per quanto non direttamente, una certa responsabilità morale dello Stato nello stesso fatto della loro emissione.

Ebbene, in materia di obbligazioni ferroviarie, noi abbiamo una triste esperienza. Il peggior titolo di debito, che pesi sul bilancio dello Stato, è costituito precisamente dalle obbligazioni ferroviarie. Quando vennero emesse avranno costituito un espediente necessario, al quale forse i ministri del tesoro di allora non avranno potuto sottrarsi, ma questo debito porterà sul bilancio, per gli anni venturi, un onere gravosissimo. Pertanto mi sento affatto alieno da ogni atto che possa avere anche la sola apparenza di essere noi disposti ad allargare questa specie di debito.

Poichè noti la Camera, che la possibilità di rapporti dello Stato, sia pure indiretti, nella nuova emissione di obbligazioni ferroviarie avrebbe sempre, almeno moralmente, un certo riverbero nella emissione stessa.

Se non che esaminando praticamente la questione, come potrei predisporre l'uso della facoltà che dovrei riservarmi? Dovrei forse assumermi di pagare le obbligazioni al loro valor nominale, oppure dovrei assumermi di pagarle ad un determinato saggio di borsa? E quali elementi ho io oggi, per determinare anche lontanamente queste condizioni di contrattazione? Evidentemente, non ne ho alcuno. Ora, in tale situazione, io non mi sento di stipulare un patto, sia pure facoltativo, di cui ignoro i termini di applicazione, ma che potrebbe volersi interpretare in avvenire come un obbligo per lo Stato.

Però mi permetta la Camera che soggiunga una considerazione, che è soltanto d'indole morale, ma che sento molto profonda.

Io ho la ferma convinzione che il credito dello Stato italiano già salito, in questo momento, ad un altissimo livello, debba e possa crescere ancora, se saremo saggi.

Ebbene, a me pare che sarebbe cosa

meno decorosa (e confesso che, come ministro del tesoro, mi sentirei mortificato) (*Benè!*) se la Camera m'obbligasse oggi a presentarmi ad una Società, nella quale tutti sanno che molti capitali sono stranieri, per muovere una domanda che si traduca nel dubbio che lo Stato non possa pagare da qui a quattro anni quei debiti che oggi si assume per effetto delle Convenzioni stipulate con la Mediterranea. (*Benissimo!*)

Nessuna Società, a mio giudizio, nessun Istituto in Italia può profittare del credito in condizioni migliori di quanto possa oggi fare lo Stato italiano, e credo che questa condizione facilissima non solo si conserverà, ma sarà di molto migliorata, al momento del riscatto. Per conseguenza, la Camera non deve nemmeno permettere il più lontano dubbio, che lo Stato non possa essere in grado di pagare, nel 1905, i 50 milioni...

Pantano. Quattrocento milioni.

Di Broglio, ministro del tesoro. Non facciamo confusione. Se Lei mi mette il riscatto dell'Adriatica e gli eventuali debiti per le Casse patrimoniali ed altro, si capisce che la questione diventerà di 400 milioni ed anche più. Ma non si risolvono così le questioni; si risolvono, di mano in mano che si presentano. Per ora si tratta di meno di 50 milioni: ebbene, ripeto che lo Stato italiano è sicuro di poter pagare questa somma, e che non ha bisogno di andare a mendicare, oggi, una proroga per tale pagamento.

Io quindi prego la Camera di non accettare l'emendamento proposto dagli onorevoli Pantano e Colajanni. (*Vive approvazioni!*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Curioni.

Curioni. L'onorevole ministro dei lavori pubblici ha dichiarato che, in seguito al dubbio che ho manifestato io ieri, e che oggi ha confermato il collega Giuseppe Frascara (il dubbio che, all'atto del riscatto delle linee, il Governo potesse essere tuttavia obbligato a continuare il pagamento delle annualità di lire 5,000 chilometriche), ad eliminare questo dubbio, egli avrebbe volentieri accettato una dichiarazione, la quale cancellasse il dubbio stesso. Perciò ho redatto questa dichiarazione, e la sottopongo all'apprezzamento del ministro e della Camera, in una formula che, per la parte introduttiva, ho ricavato dalla legge del

1871, relativa alla concessione della rete Sicula: è questo un altro precedente oltre a quello che è stato accennato dall'onorevole Pantano relativo alle Convenzioni del 1885.

La formula, da me proposta, sarebbe questa:

« L'approvazione di ciascuna delle due Convenzioni rimane subordinata alla seguente aggiunta:

« In qualunque tempo avvenga il riscatto, dalla data di esso cesserà la sovvenzione chilometrica alla linea o alle linee riscattate. »

Attendo di conoscere l'opinione dell'onorevole ministro al riguardo.

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

Giusso, ministro dei lavori pubblici. Dichiaro che, quantunque ritenga questa aggiunta perfettamente inutile, come è l'avviso del presidente della Commissione, e come è stata opinione di tutto il Ministero, pur nondimeno l'accetto per acquietare gli scrupoli di coloro che potessero ancora rimanere incerti.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Rubini.

Rubini. Parlerò sull'articolo terzo.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Frascara Giuseppe; ma per una dichiarazione, poichè Ella ha già parlato.

Frascara Giuseppe. Ho presentato un emendamento aggiuntivo che ho fatto pervenire al banco della Presidenza, e che mi pare più chiaro di quello dell'onorevole Curioni. Non sapevo che anch'egli ne avesse presentato uno.

Presidente. Dò lettura del suo emendamento; però l'avverto che non potrà essere posto in discussione se il ministro non lo fa suo.

« Aggiunta all'articolo primo della convenzione:

« Tale approvazione è sottoposta alla condizione che nelle convenzioni stesse sia aggiunto un articolo, dal quale risulti esplicitamente che col pagamento della somma indicata all'articolo 17 del capitolato per la linea Arona-Domodossola e per l'articolo 16 del capitolato per la linea Santhià-Borgomanero Arona cesserà il pagamento della sovvenzione chilometrica. »

Questa formula mi sembra meno legislativa di quella dell'onorevole Curioni. Comunque sia, domando all'onorevole ministro quale preferisce di queste due formule.

Giusso, ministro dei lavori pubblici. Accetto la prima formula, perchè già avevo dichiarato di accettarla, e perchè mi pare più precisa.

Cuzzi. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Cuzzi. Ringrazio l'onorevole ministro delle dichiarazioni che ha fatte, delle quali prendo atto.

Pantano. Chiedo di parlare.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Pantano.

Pantano. Sono stato invitato dall'onorevole Giusso a ritirare i miei emendamenti: debbo dire le ragioni per le quali non posso ritirarli. Uno solo potrei ritirare, quello del pagamento entro il mese o entro l'anno, poichè trattasi di una questione di secondaria importanza; ma io l'avevo proposto per armonizzarlo alle Convenzioni e non per altro. Però debbo insistere sopra gli altri due.

Anzitutto ringrazio l'onorevole ministro dell'interpretazione, che ha dato all'articolo 3 della legge, perchè così mi dà ragione dell'opposizione fatta all'interpretazione data dal relatore.

Senza dubbio il Parlamento quando avrà innanzi a sé la proposta di legge del Governo, potrà non rinnovare l'attuale Convenzione, o farne altre e imponendo patti nuovi. Ma io non ho fede cieca, onorevole Giusso, che noi, nonostante tutto ciò, potremo al 1905 trovarci nella condizione di fare l'esercizio di Stato, o di stipulare nuove Convenzioni. Ad ogni modo, alla vigilia di quell'epoca, noi saremo padroni di fare quante leggi vorremo; ma l'arma in mano l'avrà sempre la Società. Perchè abbiamo un bel dire, che noi riprendiamo l'esercizio delle ferrovie; ma potremo anche trovarci impreparati a riprenderlo, come non abbiamo potuto farlo con la Navigazione Generale, nè con le Banche, ed abbiamo dovuto subire la legge del taglione. Quindi prepararsi per tempo significa fare l'interesse dello Stato.

Al ministro del tesoro, il quale ha invocato contro il mio emendamento relativo alle obbligazioni un sentimento alto di fierezza italiana per la prosperità della nostra finanza (sentimento che io condivido ed ammiro), debbo rispondere che lo stesso sentimento di fierezza, in questo momento di rigoglio della finanza italiana, dovrebbe indurci a spendere direttamente i 45 milioni, senza affidare alla Società Mediterranea una

delle arterie migliori della produttività italiana.

Insistendo perchè i miei emendamenti siano votati, e rimangano come memoria di affermazioni diverse da quelle della maggioranza, voglio augurarmi che il giorno in cui verrà in questa Camera il ponderoso problema delle Convenzioni ferroviarie, la parola del ministro, affermando che l'Italia può spendere sia i 45 milioni che i 400 milioni del riscatto, risuoni ancora in quest'Aula, e non venga nessuno, come nelle passate Convenzioni, a proporre di affidare le arterie della vita nazionale alle Compagnie assuntrici, col pretesto che lo Stato italiano non abbia i mezzi necessari pel riscatto. (*Bene! Bravo!*)

Con questo augurio, sereno nella mia coscienza, mantengo i miei emendamenti.

Presidente. Veniamo dunque ai voti.

In primo luogo pongo a partito gli emendamenti degli onorevoli Pantano e Colajanni, non accettati nè dal Governo nè dalla Commissione, dei quali ho già dato lettura.

(*Non sono approvati.*)

Pongo ora a partito l'articolo 1 della legge con l'aggiunta proposta dall'onorevole Curioni e che l'onorevole ministro ha fatto sua.

(*È approvato.*)

Art. 2.

« I Prefetti, dietro richiesta della Società sub-concessionaria, emetteranno i decreti di urgenza per autorizzare la occupazione immediata dei terreni occorrenti alla costruzione delle linee di cui nelle Convenzioni approvate colla presente legge, e per la procedura di esproprio saranno osservate le disposizioni contenute negli articoli 71, 72 e 73 della legge 25 giugno 1865, n. 2359. »

Ha facoltà di parlare l'onorevole Tedesco.

Tedesco. Ho chiesto di parlare per un appunto di tecnica legislativa. Poichè l'articolo 71 della legge 25 giugno 1865 fu modificato dalla legge del 18 settembre 1879, sarebbe forse opportuno di aggiungere « modificata dalla legge 18 dicembre 1879, numero 5188. »

Presidente. Onorevole ministro, ha nulla da osservare?

Giusso, ministro dei lavori pubblici. Non ho nessuna difficoltà che si faccia questa aggiunta.

Presidente. Pongo allora a partito l'arti-

colo 2 con l'aggiunta proposta dall'onorevole Tedesco, che l'onorevole ministro fa sua.
(È approvato).

Art. 3.

« Il Governo del Re, non più tardi del 31 marzo 1904, presenterà al Parlamento un progetto di legge per determinare in qual tempo sarà da effettuarsi il riscatto delle linee contemplate nelle Convenzioni approvate colla presente legge, qualora a quella data non siano intervenuti speciali accordi in applicazione dell'articolo 17 della Convenzione medesima. »

Ha facoltà di parlare l'onorevole Tedesco.

Tedesco. Il termine indicato in questo articolo è tale che il Governo potrebbe anche fra qualche mese presentare un disegno di legge. Credo però che il termine del marzo 1904 sarebbe tardivo, e che il Governo non dovrebbe avere difficoltà di accettare che si stabilisse invece il novembre 1903.

Presidente. Onorevole ministro dei lavori pubblici, accetta questa proposta?

Giusso, ministro dei lavori pubblici. Mi sembra che lasciare qualche mese di più per pensare e studiare sarebbe meglio.

Prego quindi l'onorevole Tedesco di non insistere.

Presidente. Onorevole Tedesco, insiste?

Tedesco. No.

Presidente. Pongo allora a partito l'articolo 3.

(È approvato).

Rubini. Mi ero iscritto per parlare sull'articolo terzo.

Presidente. Scusi, onorevole Rubini, Ella non si era iscritto. Avrà forse chiesto di parlare, ma io non l'ho udita. Ad ogni modo, l'articolo terzo è approvato.

Rimane l'articolo 4 aggiuntivo proposto dagli onorevoli Pantano, Colajanni, Garavetti, Socci, Celli, Olivieri, Arconati, Carlo Del Balzo, Pozzato e Vallone, così concepito:

« Il Governo provvederà nella stipulazione dei relativi capitolati alle seguenti garanzie a favore dei lavoratori:

« 1° Che sia data nei lavori la prelazione in favore delle cooperative in conformità della legge 17 febbraio 1884 e regolamento 8 giugno 1885, non che della legge 11 luglio 1888 e regolamento 9 giugno 1898;

« 2° In difetto delle cooperative stabi-

lire nel capitolato un minimo di mercede e un massimo di orario, non che tutte le altre garanzie che reputerà opportune a tutela della prestazione d'opera e della salute degli operai. »

A questo articolo aggiuntivo gli onorevoli Cabrini, Nofri, Sichel, Chiesa, Costa, Morgari, Pescetti, Bissolati e Varazzani presentano un'ulteriore aggiunta così concepita:

« 3. In difetto delle cooperative, stabilire nel capitolato l'obbligo per la società concessionaria di assumere di preferenza lavoratori iscritti negli uffici di collocamento delle Camere di lavoro (*Commenti*) istituite nei Comuni esistenti lungo le linee costruende. »

Ha facoltà di parlare l'onorevole Pantano.

Pantano. Non ho da dire che una sola parola. In occasione della concessione del 1895 dei lavori pel traforo del Sempione il Governo elvetico provvide alla tutela dei lavoratori nel versante svizzero, mentre nel versante italiano ciò fu da noi completamente trascurato. Dovendosi ora approvare questa legge ed eseguirla con tanto sacrificio dello Stato, è giusto che nei capitolati si provveda a tutelare i nostri operai sia nella forma di organizzazione cooperativa, sia nell'esplicazione singola della loro attività come prestazione d'opera e come tutela della loro salute, essendo ancor viva l'eco delle proteste e dei lamenti sollevatisi al confine italo-svizzero per le condizioni di abbandono e di trascuranza in cui si trovano i nostri lavoratori.

Non ho altro da dire; sono sicuro che il Governo accetterà il mio articolo aggiuntivo.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Cabrini.

Cabrini. La nostra proposta è in relazione diretta con una delle recenti votazioni della Camera, la quale, pochi giorni fa, stabiliva che una rappresentanza dell'organizzazione delle leghe di miglioramento come sezioni di Camere del lavoro debba far parte dell'Ufficio del lavoro.

Domandiamo quindi, con la nostra aggiunta, che così la Mediterranea come i cottimisti, a cui di solito la Mediterranea cede in subappalto le costruzioni, debbano preferire, nella assunzione della mano d'opera, gli operai iscritti negli Uffici di collocamento di quelle Camere del lavoro che si

trovano nei paesi lungo la linea. (*Rumori — Commenti*).

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

Nocito, relatore. Lodo molto il concetto umanitario, dal quale è stato ispirato l'articolo 4 aggiuntivo, e per parte della Commissione non ci sarebbe nessun ostacolo ad accettare il concetto che lo informa come raccomandazione...

Voci all'estrema sinistra. No, no!

Nocito, relatore. ... raccomandazione che il ministro potrebbe far valere nei suoi rapporti con le Società ferroviarie...

Cabrini. Raccomandazione agli impresari?!

Nocito, relatore. Ma il farne un articolo importa alterare nel modo più assoluto il rapporto contrattuale con la Società sub-concessionaria. Perché quando si impone a questa Società di servirsi degli operai iscritti agli Uffici di collocamento, le si impone l'obbligo di non accettare altri operai. (*Commenti*).

Aggiungo poi che con questo articolo verrebbe a riconoscersi la sussistenza e la personalità giuridica delle Camere del lavoro. Ora, per quanto io concordi con gli onorevoli proponenti nella necessità che un disegno di legge riconosca la personalità giuridica nelle Camere di lavoro, come l'ha riconosciuta nelle Camere di commercio, non è certamente questo il momento di fare entrare questo concetto di straforo in un articolo, che approva una Convenzione. (*Bene!*)

Quindi a nome della Commissione, e tanto più in quanto che io pure ho espresso il desiderio che in tutti i contratti di lavori dello Stato si pensi all'operaio, pregherei l'onorevole Cabrini di contentarsi che questo articolo 4 rimanesse come semplice raccomandazione. (*Commenti*).

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Colajanni.

Colajanni. Ho ammirato la buona fede della Commissione e la facilità con la quale essa si affida alla Società. E l'ho ammirata precisamente in quell'ordine del giorno, che essa propose relativo ai miglioramenti, che spera di ottenere dalla Società dopo che con essa si è fatto un contratto. Quell'ordine del giorno a me parve un'enorme ingenuità! Ora ho sentito dall'onorevole Nocito esprimere di nuovo la stessa fiducia nella Società.

Non ho che da ricordare un solo precedente alla Camera.

Quando nel 1893 si discussero le Convenzioni marittime, furono accettati molti ordini del giorno, come raccomandazioni (e l'onorevole Di San Giuliano ne sa qualche cosa) che si sperava venissero rispettati, tanto più in quanto in quelle Convenzioni non ci fu una semplice promessa platonica e sentimentale, ma fu aggiunta, a proposito delle pensioni al personale, una lettera ufficiale dei rappresentanti della Navigazione Generale. Ebbene, onorevoli colleghi, io vi domando, dopo otto anni, che cosa si sia ottenuto con le raccomandazioni di una volta! Parliamoci chiaro!

Respingete pure quest'ordine del giorno; ma, quanto a raccomandazioni, io le considero come una canzonatura, alla quale non intendo di sottostare. Non ho altro da dire.

Cabrini. Chiedo di parlare.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Cabrini.

Cabrini. All'onorevole relatore osservo che la obiezione, da lui mossa sulla mancanza di riconoscimento giuridico delle Camere di lavoro, non ha valore; inquantochè pochi giorni or sono la Camera stessa, alla quasi unanimità, deliberava che una rappresentanza di queste Camere facesse parte dell'Ufficio del lavoro. Inoltre Ella ricorderà certamente, onorevole relatore, che questa questione è stata già trattata molte volte anche nelle amministrazioni comunali, quando si è trattato di affidare a qualche impresa la costruzione di questo, o di quello edificio: ma quando si trattava di semplici raccomandazioni i signori impresari sono stati sordi: soltanto quando si è stabilito un preciso obbligo nei capitolati i lavoratori hanno avuto qualche difesa.

Giusso, ministro dei lavori pubblici. Chiedo di parlare.

Presidente. Parli.

Giusso, ministro dei lavori pubblici. Dichiaro che l'articolo aggiuntivo proposto dall'onorevole Pantano e colleghi, come ha già detto la Commissione, non si può accettare.

Si potrebbe accettare come raccomandazione; ma le raccomandazioni ha detto l'onorevole Colajanni...

Colajanni. Sono canzonature.

Giusso, ministro dei lavori pubblici. ...non approdano a nulla, e forse potrà avere ragione.

Io faccio notare alla Camera, che qui si

tratta di una Società che costruisce per conto suo, e che quindi è cosa molto grave il dirle: voi costruirete per mezzo delle cooperative.

Si comprende che se dovrà fare qualche piccolo cottimo, pel quale vi sia vantaggio di affidarlo alle cooperative, lo farà.

Ciò le si può raccomandare; ma al di là di questo, quando esiste un contratto, comprenderà l'onorevole Pantano che non si può andare, e quindi è difficile di poter accettare la prima parte dell'articolo.

Quanto alla seconda parte mi si consenta di dire che egli ed i suoi colleghi l'hanno presentata per una affermazione di principio, per la riconferma di un ideale nel quale insistono; ma che allo stato delle cose non è attuabile.

Non è possibile che il ministro, dal palazzo di San Silvestro, possa stabilire quale ebba essere la mercede degli operai a Domodossola o ad Arona.

Quindi neanche per questa parte si può accettare la proposta.

Quanto poi all'altro articolo aggiuntivo, presentato dall'onorevole Cabrini e colleghi, io farò una sola osservazione.

Dopo le splendide parole dell'onorevole relatore della Commissione, mi limito a dichiarare che sono troppo amico della libertà per cominciare a creare privilegi; e quello che si domanda a favore dei membri della Camera del lavoro sarebbe non solo un privilegio, ma un privilegio insopportabile.

In ossequio pertanto alla libertà ed alle leggi, non accetto l'articolo.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Pantano.

Pantano. Darei prova di grande ingenuità parlamentare se non confessassi che mi aspettavo le risposte, che mi vennero date. È tradizione che a certe proposte, non dirò che partono da certi banchi, ma che tendono a rompere certe consuetudini, difficilmente si faccia buon viso.

L'onorevole ministro non deve meravigliarsi se noi abbiamo qui parlato di determinazione di mercedi e di massimo di orari; perchè da un ministro dei lavori pubblici, Alfredo Baccarini, già era stata annunciata molti anni or sono la necessità di introdurre siffatte norme nei capitolati a garanzia dei lavoratori, contro lo sfruttamento degli appaltatori. Ma, a parte ciò, pur riconoscendo che l'onorevole ministro non possa accettare l'articolo così come è stato formulato, ma non potendo d'altra parte limitarci ad una

semplice raccomandazione, alla cui efficacia noi non prestiamo fede, abbiamo preparato, in linea subordinata, un altro articolo aggiuntivo che non è nè la raccomandazione nè la ingiunzione tassativa, ma solo affida alla facoltà e alla discrezione del Governo di introdurre tali norme nei capitolati. Leggo l'articolo:

« Il Governo provvederà, nella stipulazione dei relativi capitolati, ad introdurre opportune ed efficaci guarentigie in favore delle cooperative di lavoro, in conformità delle leggi e dei regolamenti vigenti e a tutela della prestazione d'opera e della salute degli operai. »

Mi sembra che a questa proposta ridotta a così modeste proporzioni Governo e Camera vorranno far buon viso.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

Nocito, relatore. Per parte della Commissione non si troverebbe alcuna difficoltà...

Una voce. Ma!

Nocito, relatore. Non c'è ma! ... ad accettare questo articolo, quantunque...

Una voce. Ecco quantunque!

Nocito, relatore. No: accettiamo la proposta Pantano nella sua ultima forma!... quantunque si riduca in pratica ad una raccomandazione. Ma poichè l'articolo dell'onorevole Pantano non riduce il lavoro ad un monopolio in favore degli operai iscritti alla Camera di lavoro, ma considera tutti gli operai, della cui salute siamo tutti teneri, perciò per assicurare a questa classe, così benemerita della società, quello che le appartiene, la Commissione, per parte sua, accetterà di buon grado questo principio che, cioè, nei contratti di lavoro si debba anche pensare un poco alla sorte degli operai.

Colajanni. Un poco!

Nocito, relatore. S'incomincia sempre col poco!

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro.

Giusso, ministro dei lavori pubblici. Fo notare all'onorevole Pantano che tranne la forma un poco più vaporosa, questo articolo aggiuntivo vale l'altro. Ed aggiungo che oggi non si tratta di Convenzione da stipulare; qui si è già stipulato...

Pantano. E allora perchè venite innanzi alla Camera? (*Commenti — Interruzioni*).

Giusso, ministro dei lavori pubblici. Onorevole Pantano, io mi meraviglio molto della sua meraviglia.

Le Convenzioni sono state stipulate; si viene innanzi alla Camera solo perchè essa può accettarle o respingerle. Ha pensato l'onorevole Pantano che se questo articolo fosse votato, e le Società non l'accettassero, ciò basterebbe a mandare in aria il contratto? Questo voglio sapere da lui...

Pantano. Allora le Società hanno idea di sfruttare gli operai.

Giusso, ministro dei lavori pubblici. Onorevole Pantano, Ella sa che non credo vi sieno stati ministri dei lavori pubblici in Italia così teneri, come me, delle Società cooperative.

Ora questo discorso, questa interruzione, questo dire che io voglio che gli operai sieno sfruttati...

Pantano. Protesto: non lo attribuisco a Lei.

Giusso, ministro dei lavori pubblici. ...è una frase che non mi colpisce.

Pantano. Chiedo di parlare per fatto personale.

Giusso, ministro dei lavori pubblici. Orbene, se questo articolo aggiuntivo deve avere il significato che modificando in conformità i capitoli, le Convenzioni andranno all'aria, io dichiaro che tale non può essere il pensiero dell'onorevole Pantano nè tanto meno il mio. Quindi a che si riduce tutto ciò? Si riduce alla seguente espressione che il Ministero potendo raccomandare le cooperative acciò sieno preferite dalle Società, lo faccia; che il Governo vigili sul modo col quale procedono i lavori in rapporto alla mano d'opera e in rapporto al personale. Or tutto ciò, onorevole Pantano, onorevole Cabrini, il Governo lo fa e lo ha fatto. Posso dire altresì (io non so che cosa sia avvenuto per il passato) che da quando ho portato la mia attenzione sui lavori del Sempione e da quando sono stato anch'io ad Iselle, la Società svizzera assuntrice dei lavori del grande traforo non tratta male i suoi operai.

Vi sono là e bagni e alberghi, e sale d'aspetto, e ospedali e tutto quello che occorre per far sì che non si ripetano, su quei lavori, i gravi danni che sono venuti alla salute dei nostri operai per gli altri trafori; questa, onorevoli colleghi, è cosa che io devo per mia personale conoscenza affermare. Nessuna delle malattie abituali pei lavoratori, e specialmente pei minatori, si è verificata, dacchè si lavora al Sempione: e questa è una lode sincera che io dò ad una Società colla quale noi non abbiamo trattato, ed

è la Società Brandt Brandau; la quale ha ottenuto questo risultato molto notevole, e cioè che quelle terribili malattie onde furono afflitti i nostri operai al traforo del Cenisio ed a quello del Gottardo, non si sono lamentate nel traforo del Sempione. Gli onorevoli Pantano e Cabrini quindi possono contentarsi di invitare il Governo a vigilare; possono contentarsi di aver fiducia nel Governo, nel Ministero, nel ministro, certi che guarderanno con occhio vigile a che i nostri operai non siano sfruttati, non siano tormentati nè angariati in alcuna maniera. E per quella opera che può spiegare il Governo, che può spiegare un ministro, io prometto che sarà fatto quanto è possibile.

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Brunicardi, ma mi raccomando...

Brunicardi. Parlerò un solo minuto, onorevole presidente: fra le varie proposte che l'onorevole ministro dei lavori pubblici non ha accettate io mi lusingava che non sarebbe stata almeno quella concernente il minimo della mercede per gli operai. (*Commenti*). Lasciatemi parlare e così io potrò dire alla Camera ed all'onorevole ministro dei lavori pubblici a quali gravi inconvenienti avrebbe potuto riparare quella disposizione. Il provvedimento del minimo di mercede già proposto, come ha detto l'onorevole Pantano, dal compianto Baccarini e da altri deputati è già applicato in Francia con ottimi risultati pratici, e credo che sarebbe stato accettato anche dalla Società che imprende la costruzione delle linee d'accesso al Sempione. Ripeto che il minimo della mercede stabilito avrebbe riparato ad un gravissimo inconveniente, di cui nessuno ha parlato sino ad ora.

Sa l'onorevole ministro il sistema che tengono ordinariamente le Società ferroviarie nell'eseguire i lavori? Le Società fanno tutto in economia: provvedono il loro materiale, provvedono tutto l'occorrente per la costruzione della strada e appaltano soltanto la mano d'opera; così facendo il cottimista deve speculare solo sulla mano d'opera. Ora se voi stabiliste le condizioni del minimo della mercede nel contratto, soltanto con questo voi evitereste un grave inconveniente che è deplorato da tutti. (*Approvazioni — Commenti*).

Presidente. Ha chiesto di parlare l'onorevole Guerci? Mi raccomando anche a lui per la brevità.

Guerci. Mi spiego benissimo il fatto accennato dall'onorevole Brunicardi. Visto che avendo a che fare coi cottimisti che hanno l'appalto tanto della mano d'opera quanto delle provviste, si va incontro a quelle liti ed a quegli arbitrati, che rovinano così le Società come il Governo, le Società hanno creduto bene di fare le provviste per loro conto; cosa che dovrebbe fare anche il Governo, se non altro per impedire che avvengano quelle contestazioni, che in ultima analisi non riescono mai a nostro vantaggio.

Questa è la ragione del fatto cui accenna l'onorevole Brunicardi.

Seguendo la regola indicata dall'onorevole Brunicardi, che è pratico di queste cose, noi potevamo anche economizzare, cioè quel tanto cui io ho accennato nel mio discorso di ieri. (*Commenti*).

Pantano. Ho chiesto di parlare per fatto personale.

Presidente. Accenni il suo fatto personale.

Pantano. Non posso rimanere sotto l'impressione dolorosa, che l'onorevole Giusso possa avere per un momento solo sospettato, che le parole mie si rivolgessero a lui, come coadiutore di sfruttamento di operai.

Ripeto le parole di simpatia e di stima che gli ho rivolte; ma, onorevole Giusso, ciò non toglie che possa segnalare le conseguenze di un contratto, nel quale non sia compreso l'articolo proposto da me.

Non ho che una sola parola a dire e termino, e lascio che la Camera si pronuncii.

L'onorevole Luzzatti, in una occasione recente, augurava prossimo il giorno in cui, nei futuri trattati commerciali, si dovessero introdurre clausole a tutela del lavoro internazionale.

Quando il Parlamento non ha, nè la potenza, nè la volontà di introdurre queste clausole mentre stipuliamo con una Società delle Convenzioni così generose, lasciamo andare i voli pindarici, restiamo terra terra, e aspettiamo tempi migliori per il lavoro e per i lavoratori.

Presidente. Passiamo ai voti. Vi sono due articoli numero quattro aggiuntivi alla legge.

Pantano. Ritiro il primo.

Presidente. Allora, onorevole Cabrini, anche il suo emendamento è ritirato.

Cabrini. No! Faccio mio l'articolo aggiuntivo nella sua prima forma proposta

dall'onorevole Pantano, con la mia aggiunta.

Pantano. Allora lo mantengo io: non voglio aver l'aria di fuggire. (*Rumori — Conversazioni*).

Presidente. Facciano silenzio.

Pongo dunque a partito il primo articolo aggiuntivo dell'onorevole Pantano, del quale ho già dato lettura, con l'aggiunta dell'onorevole Cabrini.

(*Non è approvato*).

Votazione segreta.

Presidente. Si procede alla votazione segreta di questo disegno di legge.

Si faccia la chiama.

Miniscalchi-Erizzo, segretario, fa la chiama.

Prendono parte alla votazione:

Abignente — Aggio — Agnini — Albertelli — Albertoni — Alessio — Aprile — Arconati — Arlotta.

Baccelli Alfredo — Baccelli Guido — Barnabei — Barracco — Barzilai — Battelli — Bergamasco — Bertarelli — Bertetti — Bertolini — Bettolo — Biancheri — Bianchi Emilio — Bianchi Leonardo — Bianchini — Biscaretti — Bonacossa — Bonin — Borghese — Borsani — Boselli — Bovi — Branca — Brunialti — Brunicardi.

Cabrini — Calderoni — Caldesi — Callissano — Callaini — Calleri Enrico — Calvi — Camera — Campi — Cappelli — Caratti — Carcano — Carugati — Casciani — Castiglioni — Cavagnari — Celli — Ceriana-Mayneri — Cerulli — Chiappero — Chiapusso — Chiesa — Chimienti — Chimirri — Chinaglia — Cimatei — Cipelli — Cirmeni — Cocco-Ortu — Cocuzza — Codacci-Pisanelli — Coffari — Colajanni — Colombo-Quattrofrati — Comandini — Contarini — Cornalba — Costa — Credaro — Crespi — Cuzzi.

Daneo Edoardo — De Amicis — De Andreis — De Asarta — De Bellis — De Cristoforis — Del Balzo Carlo — Del Balzo Girolamo — Dell'Acqua — De Luca Ippolito — De Marinis — De Martino — De Nava — De Nobili — De Prisco — De Riseis Giuseppe — De Seta — Di Bagnasco — Di Broglio — Di San Giuliano — Di Sant'Onofrio — Donadio — Donati — Donnaperna — Dozzio.

Engel.

Fabri — Facta — Falcioni — Falconi

Gaetano — Falconi Nicola — Farinet Alfonso — Farinet Francesco — Fasce — Ferraris Napoleone — Fiamberti — Fili-Astolfone — Finardi — Finocchiaro-Aprile — Florena — Fortis — Frascara Giacinto — Frascara Giuseppe — Fulci Nicolò — Furnari — Fusco — Fusinato.

Galimberti — Galletti — Galli — Galini — Gallupi — Garavetti — Gattoni — Gavazzi — Gavotti — Ghigi — Ginori-Conti — Giolitti — Giordano-Apostoli — Girardi — Girardini — Giunti — Gorio — Gussoni.

Lacava — Laudisi — Libertini Gesualdo Licata — Lollini — Lucca — Lucchini Angelo — Lucifero — Luporini — Luz-zatto Riccardo.

Majno — Mango — Mantica — Marazzi — Mariotti — Marsengo-Bastia — Masciantonio — Massa — Massimini — Mazzella — Mazziotti — Meardi — Medici — Mel — Melli — Menafoglio — Merci — Merello — Mezzacapo — Mezzanotte — Micheli — Miniscalchi — Mirabelli — Mirto-Seggio — Montagna — Montemartini — Monti Gustavo — Morandi Luigi — Morpurgo — Murmura.

Nasi — Niccolini — Nocito — Nofri. Olivieri — Ottavi.

Paganini — Pais-Serra — Pala — Pantano — Papadopoli — Pavia — Pellegrini — Perla — Piccini — Piccolo-Cupani — Pini — Piovene — Pistoja — Pivano — Poggi — Pozzato — Pozzi Domenico — Pozzo Marco — Prinetti.

Raccuni — Raggio — Rampoldi — Rava — Resta-Pallavicino — Riccio Vincenzo — Rigola — Rizza Evangelista — Rizzetti — Rizzo Valentino — Rizzone — Romanin-Jacur — Ronchetti — Rossi Enrico — Rossi Teofilo — Rovasenda — Rubini — Ruffo.

Sacconi — Salandra — Sanarelli — Sanfilippo — Sanseverino — Scalini — Scaramella-Manetti — Scotti — Sili — Silva — Sinibaldi — Succi — Sola — Sonnino — Sorani — Sorraani — Soulier — Spada — Spagnoletti — Spirito Beniamino — Spirito Francesco — Squitti — Suardi. Talamo — Tecchio — Tedesco — Testasecca — Ticci — Tinozzi — Tizzoni — Toaldi — Torlonia — Tornielli — Torraca Torrigiani.

Vagliasindi — Valeri — Valle Gregorio — Vallone — Varazzani — Vendramini — Vigna — Vellaro-De Lieto.

Wollemborg.

Zabeo — Zanardelli — Zannoni — Zeppa.

Sono in congedo:

Brandolin.
De Gaglia.
Fani — Fracassi.
Giaccone — Giuliani.
Manzato — Matteucci.
Pompilj.
Roselli.
Sani.
Weil-Weis.

Sono ammalati:

Angiolini.
Ciccotti.
Fede.
Gianolio.
Lazzaro.
Marcora.

Assenti per ufficio pubblico:

Maraini.

Presidente. Lascерemo le urne aperte.

Presentazione di relazioni e di un disegno di legge.

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

Tecchio. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge « Pro-ruga di presentazione delle proposte intorno al servizio di navigazione tra Venezia e le Indie. »

Presidente. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

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

Cottafavi. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione della Commissione incaricata di riferire sulla domanda di autorizzazione a procedere contro l'onorevole Valeri.

Presidente. Anche questa relazione sarà stampata e distribuita.

Baccelli Guido, ministro d'agricoltura, industria e commercio. Chiedo di parlare.

Presidente. Parli.

Baccelli Guido, ministro di agricoltura, industria e commercio. Mi onoro di presentare alla Camera un disegno di legge sulla pel-

lagra, già approvato dall'altro ramo del Parlamento, e chiedo che sia dichiarato urgente.

Presidente. Dò atto all'onorevole ministro di agricoltura e commercio della presentazione di questo disegno di legge, che sarà stampato e distribuito ai signori deputati.

L'onorevole ministro domanda che questo disegno di legge sia dichiarato urgente.

(L'urgenza è ammessa).

Discussione del disegno di legge: Sgravio dei consumi ed altri provvedimenti finanziari.

Presidente. Procederemo nell'ordine del giorno, il quale reca la discussione del disegno di legge: Sgravio dei consumi ed altri provvedimenti finanziari.

Voci. A domani! A domani!

Altre voci. No! no! Avanti!

Presidente. Onorevoli colleghi, prendano i loro posti.

Alessio. Chiedo di parlare.

Presidente. Ne ha facoltà.

Alessio. Prego i miei colleghi di non credere che nelle mie parole vi sia un senso di sfiducia. Io esprimo una mia opinione personale, e spero che la Camera voglia prenderla in considerazione.

Mi pare che, dato il numero degli iscritti sulla discussione di questa legge, i quali sono venticinque, e trattandosi di un aumento gravissimo, come questo dei provvedimenti finanziari, nel quale ci sono tre disegni di legge e 53 articoli, ed in cui si portano modificazioni notevoli al Codice commerciale e a quello civile, sia giusto e sia anche rispondente alla serietà delle nostre discussioni, di rimettere questo argomento a quindici giorni dopo che la Camera avrà preso le sue vacanze. Non credo (e domando perdono se esprimo la mia opinione) che un argomento di tanta importanza possa essere discusso in due, tre, o anche quattro giorni, se si volesse andare fino a lunedì. Farei quindi la proposta, e prego il ministro di volerla accogliere, che la Camera consenta a questa dilazione. Ciò senza dare alcun senso di sfiducia, nè d'irriverenza alla proposta stessa, avendo soltanto l'intendimento di rendere possibile la discussione e di difendere i diritti delle minoranze, le quali potrebbero avere una opinione diversa circa questo disegno di legge, e hanno diritto di volere che queste opinioni vengano esaminate, vagliate e discusse. (Benissimo!)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro delle finanze.

Carcano, ministro delle finanze. Io prego la Camera di non voler accogliere la proposta dell'onorevole Alessio. Egli dice che si tratta di una questione importante e nessuno ne dubita. Egli non può disconoscere che si tratti di una questione urgente. Che la discussione possa prendere uno sviluppo largo, sarà; ma che non si debba nemmeno cominciarla non lo comprendo! (Ooh!) Io non so come l'onorevole Alessio possa adesso dire se la discussione durerà uno, due, tre o più giorni. Credo che la Camera non vorrà venir meno a sè stessa e non vorrà disconoscere quello che è stato detto sempre qui e fuori e da tanti colleghi, sull'urgenza di provvedere a questa parte della riforma tributaria. Credo perciò che non vorrà accogliere la proposta di differimento presentata dall'onorevole Alessio.

Presidente. Come la Camera ha inteso, l'onorevole Alessio ha fatto una formale proposta di differire la discussione.

La Camera ha anche inteso che il Governo non accetta questo differimento. La proposta di differimento è una proposta sospensiva, che deve essere posta a partito per la prima.

Sonnino Sidney. Domando di parlare per una dichiarazione di voto.

Presidente. Ne ha facoltà.

Sonnino Sidney. Intendo spiegare le ragioni del mio voto favorevole alla proposta dell'onorevole Alessio.

Non è possibile, praticamente, ove non si voglia strozzare la discussione (e non posso credere che questo sia negli intendimenti del Governo), di portare a fine questa discussione prima di Natale.

Non c'è forza di Governo, che possa, nelle attuali condizioni della Camera, tener qui la Camera durante le feste del Natale. Quindi, bisognerebbe interrompere la discussione. Ora sembrami (ed in questo sono d'accordo con l'onorevole Alessio) che sarebbe più serio e più dignitoso per la Camera (Ooh! ooh! *all'estrema sinistra*) fissare fin d'ora in qual giorno, o il 10, o il 15 di gennaio al più tardi, intendiamo incominciare questa discussione, per portarla in fondo.

Il mio voto dunque a favore del rinvio proposto dall'onorevole Alessio, non implica in alcun modo l'idea di rimandare indefini-

tamente questa discussione o di portare ad essa un qualsiasi ostacolo.

In questo senso, non capisco l'osservazione dell'onorevole ministro delle finanze, sull'urgenza di cominciare proprio oggi questa discussione...

Carcano, ministro delle finanze. Se non si comincia, non si finisce mai.

Sonnino Sidney. ...per sospenderla di qui a qualche giorno, e poi ripigliarla chissà quando.

Quanto al costringere la Camera, per la prossimità delle feste di Natale, a chiudere entro due o tre giorni una discussione così importante, credo che questo sarebbe un caso in cui una tale ghigliottina sarebbe più che ingiusta: perchè qui nessuno ha mostrato alcun proposito di ostruzione, o desiderio di prolungare la discussione oltre quanto possa essere necessario per procedere seriamente e con ponderazione alla votazione di una legge di questa importanza, che abbraccia la materia di tre leggi ordinarie.

Non ho altro da aggiungere. Voterò favorevolmente alla proposta dell'onorevole Alessio; se questa non verrà accolta dalla Camera, mi iscriverò per parlare nella discussione.

Barzilai. Chiedo di parlare.

Presidente. Parli.

Barzilai. La proposta fatta da un amico del Ministero, l'onorevole Alessio, e secondata dal suo più autorevole avversario, l'onorevole Sonnino, non mi pare accettabile: (Oh! oh! a destra e al centro). Perchè, onorevoli colleghi, questa faccenda degli sgravi, e particolarmente degli sgravi sui consumi, e in modo particolarissimo degli sgravi sulle farine, da molti anni si va trascinando nella Camera, (Oh! oh! a destra). Molte Commissioni hanno affermato la loro tendenza, favorevolissima agli sgravi sui consumi e sulle farine; ma non si concluderà mai nulla. Ora io non sono certo di quelli, onorevole Sonnino, i quali propongono di strozzare questa discussione; credo che tutte le opinioni avranno diritto di farsi sentire nella discussione, che verrà ad iniziarsi; ma credo che non cominciare oggi, a distanza di tre giorni utili da quello probabile delle vacanze, e domandare poi un differimento, potrebbe, fuori di qui, rappresentare una ripetizione di ciò che si è fatto tante volte. (No, no!) Per conto mio, mi oppongo, dunque,

a quanto ha proposto l'onorevole Alessio. (Commenti in vario senso).

Presidente. Essendo stata presentata una proposta di differimento, sono obbligato a metterla a partito.

L'onorevole Alessio propone che si rimetta la discussione del disegno di legge relativo ai provvedimenti finanziari, fin dopo le vacanze natalizie. Il Governo non accetta questa proposta. La metto a partito.

(Non è approvata).

Presidente. Procediamo dunque alla discussione. Il primo iscritto è l'onorevole Colajanni, il quale ha facoltà di parlare. (Parecchi deputati occupano l'emiciclo).

Onorevoli colleghi, prendano i loro posti e facciano silenzio.

Colajanni. (Segni di attenzione). Onorevoli colleghi, non vi farò un lungo discorso, e non crediate che vi faccia un regalo od una concessione in grazia dell'ora; ma realmente non debbo fare che poche dichiarazioni su alcuni punti determinati.

A mio modo di vedere tutto l'insieme del disegno, così detto di sgravio, non rappresenta che le buone intenzioni del Ministero; ed io credo che anche noi non usciamo, con questo provvedimento, dal campo delle buone intenzioni.

Si dice, che questa proposta di sgravi la dobbiamo approvare perchè è urgente; anche il mio amico Barzilai ha sostenuto la urgenza di discuterla. Ed io non nego la ragione, dirò così, psicologica della discussione immediata. Dico solamente che è una ragione psicologica; perchè, come già ho fatto intendere dalle prime mie parole, credo che sgravi reali i contribuenti non debbano e non possano sentirne presentemente. La urgenza è psicologica e non reale o materiale, nel Paese; spiegherò questo, che sembra un paradosso.

La verità è che noi oggi siamo dominati dalla fissazione di fare una riforma tributaria purchessia, senza occuparci molto delle modalità e della sostanza della riforma stessa.

Ma c'è veramente nel Paese il bisogno, urgente, impellente, di questa riforma? Parrà strano a coloro, che non mi seguono, e naturalmente nessuno di voi si prenderà questo incomodo; ma da tutto quello che sono andato da qualche tempo dicendo e raccogliendo, sono venuto nella convinzione che in questo momento, la situazione economica del Paese non è tale da richiedere

una urgente riforma tributaria. Siamo in un momento di prosperità relativa. Se non avessi promesso a me stesso e a voi di essere brevissimo, ve lo dimostrerei con una quantità di cosiddetti indici misuratori del benessere, che potrebbero servire di complemento al discorso tanto lodato del ministro del tesoro. Per andare per le spiccie, ve ne dico uno solo.

Noi da sei anni assistiamo ad un fenomeno interessantissimo, che è la sintesi di parecchi altri fenomeni: la grande, la colossale diminuzione della mortalità. Non si ottiene questa grande diminuzione, se non quando c'è un insieme discreto di condizioni economiche. Questo insieme discreto, tanto perchè le mie parole non abbiano un valore diverso, da quello che ad esse darò, s'intende che è molto relativo.

Se noi facciamo i confronti con lo *Standard for life*, col tenore di vita di un igiese, di un francese, di un nord-americano, disgraziatamente ne siamo tanto lontani che dobbiamo considerarci in una condizione molto inferiore. Però, se teniamo conto delle condizioni antecedenti, dobbiamo esserne lieti, dobbiamo riconoscere che abbiamo progredito.

Voglio enunciare un paradosso sui fattori di questo relativo miglioramento. Sono diversi; tutto quel grande lavoro di preparazione nello sviluppo delle industrie e nel miglioramento dell'agricoltura, e tanti altri sforzi collettivi ed individuali, certamente hanno avuto la loro efficienza; ma due fattori principali e paradossali hanno contribuito a migliorare questa nostra condizione economica, e i due fattori sono: primo le nostre angustie economiche, secondo il benessere degli altri popoli.

Spiego questi due fattori.

Le nostre angustie hanno fatto sì che per il passato la nostra emigrazione abbia raggiunto proporzioni veramente colossali, e questa nostra emigrazione, trascurata, vilipesa, abbandonata spesso dai nostri consoli (e su questo presenterò una speciale interpellanza) ci ha mandato dall'estero per lo meno 400 milioni all'anno. Ecco come le nostre angustie economiche sono diventate causa del nostro miglioramento economico! (*Interruzione del deputato Fortis*).

Mi vuole smentire, onorevole Fortis?

Fortis. Dicevo che è una piccola parte! Colajanni. Il benessere degli altri popoli poi, fa sì che da parecchi anni in qua, la

discesa non dei barbari di una volta, ma dei ricchi signori di altri paesi, ci porti per lo meno altri 400 milioni all'anno. Sono dunque 800 milioni netti, e per di più in oro, che vengono nel nostro paese, e che hanno contribuito a migliorare le condizioni del nostro mercato monetario, di cui abbiamo visto le conseguenze in tutto il resto.

Ed ora, dimostrato che non c'è urgenza immediata di questi provvedimenti, veniamo a quello che essi rappresentano nel loro insieme.

Perchè essi fossero dei veri sgravi occorrerebbe che rappresentassero una diminuzione di pressione tributaria sull'insieme dell'economia nazionale; ora, se noi pensiamo alle nuove imposte che si vogliono sostituire al dazio di consumo ed alle imposte vecchie, che si vogliono aggravare, non possiamo in coscienza assicurare che questi provvedimenti siano veri sgravi. Essi rappresentano semplicemente una leggera trasformazione di tributi, la tendenza della quale è però molto da lodare perchè dimostra la buona intenzione, che il Ministero ha di far pagare un poco di più a quelli che hanno più ed un poco di meno a quelli che hanno meno.

Però (ecco un *però* che rubo all'onorevole relatore della legge precedente) c'è questo inconveniente, che, cioè, le classi lavoratrici, le quali dovrebbero risentire il massimo beneficio dall'abolizione di alcuni dazi, invece, per il meccanismo di questi provvedimenti, non lo risentiranno immediatamente. Comprendo che l'abolizione totale del dazio di consumo si possa beneficamente ripercuotere sulle classi lavoratrici; ma quando, invece, si fa una riduzione a spizzico, possiamo purtroppo esser sicuri che i prezzi delle derrate non diminuiranno sensibilmente.

Permettetemi ora un rapidissimo cenno delle due grandi e vere riforme finanziarie, fatte una alla metà e l'altra verso la fine del secolo XIX. La prima riforma, facilissima perchè era d'indole essenzialmente negativa, fu quella di Peel e Gladstone, i quali abolirono quasi tutti i dazi d'entrata sui generi di consumo; e naturalmente fecero risentire un immediato vantaggio alle popolazioni, provocando un sensibilissimo ribasso di tutti i prodotti. La seconda riforma, invece, fu d'indole positiva e veramente magistrale, e rivelò una preparazione intellettuale straordinaria; essa fu la riforma

di Miquel, la quale non mirò semplicemente a sgravare alcuni consumi, ma trasformò tutto il sistema tributario del Regno di Prussia, facendo sì che le cosiddette imposte reali passassero ai corpi locali e tutte le imposte sul reddito allo Stato.

Quella fu una riforma straordinaria, una riforma veramente sapiente, innanzi alla quale dobbiamo avere la più grande ammirazione. Noi con questo disegno di sgravi siamo ben lontani dalla riforma negativa di Peel e di Gladstone; e, nessuno di voi può negarlo, siamo ancor più lontani dalla grande riforma di Miquel, dalla grande trasformazione tributaria adottata dalla Prussia, sulle orme della quale si era messo l'onorevole Wollemborg nella sua seconda incarnazione la quale era degna di lode quanto la prima era meritevole di critica.

Non si può abbandonare il discorso della riforma del Miquel, senza additare una condizione che la suggeriva specialmente in Italia.

Abbiamo parlato lungamente in questi giorni della questione meridionale e della questione settentrionale; ma dal punto di vista tributario una delle cause che più mantiene l'antagonismo (e continuerà a mantenerlo nonostante le amorevoli dichiarazioni delle varie parti della Camera) è la questione dell'imposta fondiaria.

Ora con la riforma di Miquel per l'appunto, l'imposta fondiaria venne sottratta allo Stato e data ai Comuni, ai corpi locali.

Che cosa diceva il Miquel in Prussia, dove la questione del nuovo catasto non aveva le proporzioni che ha in Italia? Perché questo nuovo catasto io l'ho chiamato l'Abba Carima della finanza italiana: costerà più di 400 milioni allo Stato e ai Comuni, senza che all'ultimo abbiamo né il catasto probatorio né la così detta perequazione fondiaria, perchè riusciremo ad una nuova e più grave sperequazione.

Dunque con la riforma Wollemborg, ad uso Miquel, si diceva che sarebbe cessato completamente quell'antagonismo che nasce tra i lombardi, i quali lamentano di pagare l'imposta fondiaria per il canale della Puglia, e i meridionali i quali lamentano di pagare l'imposta fondiaria per la linea del Sempione.

L'imposta fondiaria è quella che più direttamente si ripercuote in tutta la massa dei contribuenti, ed è perciò che il Miquel in Prussia, dove gli antagonismi non erano

accentuati nelle proporzioni in cui sono da noi, diceva che una delle basi essenziali della sua riforma stava nel togliere gli antagonismi regionali, che anche là ci sono, come sono in Italia. E soggiungeva, che era utile e necessario fare questo passaggio dell'imposta fondiaria ai corpi locali, per guisa che la distribuzione dell'imposta fondiaria dovesse essere fatta in piccole circoscrizioni, perchè tutte le sperequazioni, che vanno sorgendo continuamente, sia per le varie trasformazioni edilizie quanto all'imposta sui fabbricati, sia per le varie trasformazioni agrarie quanto all'imposta sui terreni, cessano naturalmente quando la perequazione si deve fare in piccola circoscrizione; poichè allora la si può fare sicuramente in un anno o due, e non in quarant'anni e più quanti saranno necessari in Italia.

E passo ad un'altra considerazione, che espongo senza volermi atteggiare a grande finanziere. Abbiamo inteso parlare tutti, più o meno esattamente, del bisogno di consolidare il bilancio. Ora il bilancio non solamente è in pareggio (quanto al pareggio nessuno più solleva dubbi) ma è in avanzo.

Crede il ministro del tesoro, che è stato molto sobrio (e di questo non posso che lodarlo altamente), crede egli che si possa chiamare veramente bilancio solido quello, dove si deve contare su quell'imposta e su quella contraddizione, che chiamai tragica, del dovere sperare nel disagio economico della nazione per mantenere il bilancio nelle condizioni in cui si trova?

Il ministro del tesoro sorride, e voglio augurarmi che il suo sorriso sia di assentimento.

La contraddizione è tragica, inquantochè, se, come tutti, produttori e consumatori, dobbiamo augurarci, avremo due buoni raccolti consecutivi di cereali, verrà a mancare al bilancio dello Stato l'entrata di circa 40 milioni. E allora dove se ne andrà il pareggio? Non solo non avremo più un avanzo, ma sicuramente vedremo rispuntare il disavanzo,

Quando si è dunque in questa condizione tragica, che si deve sperare nel disagio della economia nazionale, affinchè la finanza dello Stato possa trovarsi in buone condizioni, non possiamo rallegrarci troppo delle prospere condizioni in cui essa si trova.

In quanto ai nuovi lavori noi siamo di fronte all'imprevisto; poichè, di fronte all'ultima discussione, sarebbe follia che gli

uomini, che sono al Governo, e quelli, che hanno la speranza di afferrarne le redini in un tempo più o meno breve (ed io mi auguro che le abbiano gli uomini attuali per lungo tempo, perchè sono un ministeriale transitorio) che gli uomini di Governo, dico, credessero che l'erba trastulla si possa ancora somministrare alle popolazioni del Mezzogiorno. La Castelvetro-Porto Empedocle la dovrete costruire; la Nocera-Cosenza la dovrete costruire; la direttissima, che io non vorrei, vi siete impegnati a costruirla; l'acquedotto pugliese dovrete costruirlo. Dove prenderete i quattrini? Non lo so; spero che ci saranno i mezzi, e che la ricchezza pubblica si possa continuamente sviluppare, per modo che si possano mantenere le promesse, senza andare incontro ad alcun pericolo. Ma non abbiamo finito.

Ho accennato agli sgravi parziali sui consumi, e non voglio abbandonare questo terreno senza dire una parola sulla questione del vino. Abbiamo sentito, ed avremo occasione di ritornare sull'argomento, che sui mercati esteri in quanto allo smercio del nostro prodotto, che va aumentando, c'è poco da sperare. Facemmo una grande discussione per avere la così detta clausola di favore dall'Austria; ma non passeranno due anni che ci sarà completamente inutile, come già ci è inutile il trattato con la Francia. La ricostituzione dei vigneti francesi ha fatto sì che in breve tempo si sia verificata la profezia del 20 marzo 1901, quando io, difendendo il dazio sul grano, avvertivò i produttori di vino, che sarebbe presto venuto il momento, in cui si sentirebbero minacciati e domanderebbero misure di protezione per la introduzione dei vini stranieri in Italia.

Infatti oggi tutti si allarmano per qualche carico di vino, che viene dalla Francia, pel così detto vino turco, pel vino greco, pel vino spagnuolo.

Sarebbe deplorabile illusione fare assegnamento sui mercati esteri, inquantochè bisogna guardare alle curve e alla tendenza della esportazione dei vini di tutte le nazioni presso gli altri mercati. Noi dovremmo e potremmo sperare nel mercato argentino, dove abbiamo più di un milione di italiani, che dovrebbero essere nostri consumatori, ma, viceversa, gli italiani assistono a questo fenomeno doloroso: è la Spagna, che, come in Svizzera, come in Germania, come dappertutto, invade quei mercati; dove era-

vamo primi, oggi siamo secondi. Ed ora siamo ad una distanza piccola; ma la Spagna non ci ha passato che da due anni; fra tre o quattro anni la distanza sarà considerevole. Come e perchè gli spagnuoli ci vincono? È presto detto. Per loro disgrazia sono più poveri di noi, hanno l'aggio elevatissimo, che rappresenta un premio di esportazione. E di fronte a questa condizione loro, danno sempre un prodotto buono come il nostro, e che va sul mercato a cinque lire meno del nostro. Nessuna illusione quindi sui probabili futuri mercati.

Il mercato interno deve rimanere la nostra grande risorsa.

Che cosa fa l'attuale disegno di sgravi di fronte a questo grave problema dell'industria enologica?

E dico grave problema, inquantochè vorrei possedere l'ingegno splendidissimo e la parola altrettanto brillante di Giuseppe Pavoncelli, per ripetermi quelle belle parole, che disse quando dimostrò quale relazione corra fra il mercato del lavoro e la produzione del vino e la coltivazione della vite. È questo un problema interessantissimo, al quale dobbiamo por mente. Escluso il mercato estero, non abbiamo che quello interno. Da qualcuno si pose irriverentemente in canzonatura l'onorevole Luigi Luzzatti perchè disse che gli italiani si dovevano preparare a bere sette litri per ciascuno all'anno di più.

Sissignori: questo è il grande problema che noi dobbiamo risolvere! Come affronta questo problema gravissimo l'onorevole ministro delle finanze con i suoi progetti di sgravi?

Carcano, ministro delle finanze. Risponderò.

Del Balzo Carlo. Diamo il vino ai soldati!

Colajanni. Io prendo atto della promessa gentile dell'onorevole ministro delle finanze e mi auguro che egli riesca a convincermi che con gli sgravi proposti potremo facilitare la vendita ed il consumo del vino all'interno.

Per ora, salvo di ricredermi e di convincermi, poichè non sono un oppositore ostinato, per ora dico che le presenti proposte non migliorano lo smercio del vino. Lo smercio del vino potremmo favorirlo in un modo solo, abolendo completamente il dazio di consumo sul vino stesso. Onorevole Carcano, io trovo una parola molto insidiosa nel suo disegno, il potere aumentare

il dazio consumo sui vini che oltrepassano undici gradi. Ella avendo accordato questa facoltà...

Carcano, ministro delle finanze. Abbassarlo al disotto degli undici gradi.

Colajanni. Ma sopra gli undici gradi aumentarlo; e noi, che siamo del Mezzogiorno e che produciamo vini sopra quel grado alcolico, non ne avremo vantaggio!

Carcano, ministro delle finanze. Le dimostrerò che è un grande vantaggio.

Colajanni. Sono dimostrazioni che verranno. Le accoglierò con grandissimo piacere.

Dopo aver fatto queste osservazioni, poichè ho promesso di essere brevissimo, concludo. Darò intiero il mio voto, sempre, come tendenza, e sperando che nelle modalità possa migliorare, al disegno dell'imposta sulla successione. Mi piace che sia accettato il principio della progressione. La parte della Camera, nella quale siedo, comprende che io non mi spavento menomamente del grado della progressione quale è nel disegno presentato dal ministro. Però non dimentichi l'onorevole ministro, sempre in considerazione degli interessi del Mezzogiorno, in favore dei quali si è parlato tante volte, che questa progressione verrà a colpire maggiormente il Mezzogiorno, e ciò per tutto quello che dice la stessa relazione della Commissione, inquantochè da noi prevale la proprietà immobiliare, la quale non può sottrarsi all'imposta di successione.

Il Settentrione, viceversa, possiede la proprietà mobiliare. E così noi fatalmente, senza volerlo, per attuare un principio giusto verremo ad aggravare la sperequazione tributaria esistente fra il Nord ed il Sud.

Dopo questa specie di piccola requisitoria contro il disegno di legge del Ministero, vengo ad una conclusione strana: voto in favore. Voto in favore di questo complesso di leggi, che mi auguro di vedere migliorate durante la discussione dei singoli articoli, per quello stesso motivo psicologico, che induceva l'amico Barzilai stasera ad iniziare ad ogni costo a così tarda ora questa discussione. Voto in favore semplicemente perchè, mantenendo la parola che già da tanti anni diamo a tutta l'Italia, se non altro avremo mostrato la buona intenzione di far qualcosa.

Ma dopo che avremo approvato questi provvedimenti, bisognerà riprendere la di-

scussione allo stato degli atti, e prepararci, con le buone condizioni del bilancio, a fare quella conversione, che d'un tratto ci potrà far guadagnare cento milioni. E vorrei che tutti avessero il coraggio che ebbe altra volta l'onorevole Sonnino, il quale assicurò 45 milioni allo Stato con una di quelle sue leggi, che furono chiamate autoritarie.

Mi auguro che in un modo o in un altro, o con la conversione vera, o per mezzo di procedimento, che chiamerò tipo Sonnino, si venga a questa riduzione della rendita, e si faccia sì che tutti quei capitali, i quali attualmente vanno a ricercare la rendita che assicura il dividendo senza sforzi e senza dolori, possano passare all'industria ed alla agricoltura, e possano davvero procurare la prosperità della nazione. Non ho altro da dire. — (*Bravo! Bene! — Approvazioni*).

Presidente. Il seguito di questa discussione è rimesso a domani.

Risultamento di votazione.

Presidente. Dichiaro chiusa la votazione e prego gli onorevoli segretari di numerare i voti.

(*I segretari numerano i voti*).

Partecipo alla Camera il risultamento della votazione segreta sul seguente disegno di legge:

« Approvazione della convenzione per la concessione della costruzione e dell'esercizio delle ferrovie di accesso al Sempione Arona-Domodossola e Santhià-Borgomanero-Arona rispettivamente alla provincia di Milano e alla città di Torino, e per esse alla Società per le ferrovie del Mediterraneo. »

Presenti e votanti . . . 284

Maggioranza . . . 143

Voti favorevoli. . . 208

Voti contrari. . . 76

(*La Camera approva*).

Interrogazioni e interpellanze.

Presidente. Prego gli onorevoli segretari di dar lettura delle domande d'interrogazione e d'interpellanza pervenute alla Presidenza.

Lucifero, segretario, legge:

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro guardasigilli per conoscere il suo intendimento circa le gravi parole che il procuratore generale del Re a Palermo mandava testè al giornale *La*

Tribuna giudiziaria (n. 50) in favore di un imputato, del quale si sta svolgendo ora il processo dinanzi a una Corte d'assise del Regno.

« Panzacchi. »

« Il sottoscritto chiede di interrogare l'onorevole ministro dei lavori pubblici sul diritto di precedenza, riconosciuto dalla legge del 1879, anche nell'interesse militare, alla linea trasversale Treviso-Motta, in eventuali congiungimenti con ferrovie in provincia di Udine o di Venezia.

« Rizzo Valentino. »

« Il sottoscritto chiede di interrogare l'onorevole ministro guardasigilli in merito alla manifestazione che apparisce fatta dal procuratore generale presso la Corte d'appello di Palermo sulla *Tribuna giudiziaria* di quella città, in favore dell'imputato Palizzolo.

« Lollini. »

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro degli affari esteri sulle ragioni per le quali non ancora furono indennizzati dallo *Stato di Bahia* (Brasile) gli italiani saccheggianti a Pè-da-Serra nell'ottobre 1896. E sulla mancata pronunzia degli arbitri, all'uopo da ben due anni nominati, fra i quali evvi il nostro rappresentante diplomatico a Rio-Janeiro.

« Mango. »

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro dell'istruzione pubblica per sapere quando intenda provvedere al promesso ampliamento del Museo Nazionale di Siracusa.

« De Felice-Giuffrida. »

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro dei lavori pubblici sulla deficienza di vagoni merci nella stazione di Militello in Val di Catania.

« Cirmeni. »

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro di grazia e giustizia sulla inopportunità della dichiarazione fatta, in un giornale di Napoli, dal procuratore generale di Palermo, commendatore Cosenza, circa il processo Palizzolo.

« De Felice-Giuffrida. »

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro delle poste e dei telegrafi per sapere se mentre si attende l'approva-

zione di una nuova legislazione sui telefoni, non creda che si possano adottare provvedimenti atti a favorire lo sviluppo delle comunicazioni telefoniche intercomunali.

« Facta. »

« Il sottoscritto chiede di interrogare l'onorevole ministro della guerra circa i provvedimenti che intende di adottare per il miglioramento della categoria degli ufficiali di scrittura, dopo i voti ripetutamente espressi dal Parlamento in favore di detti impiegati e le dichiarazioni fatte dall'onorevole ministro nell'occasione della discussione del bilancio della guerra per l'esercizio finanziario in corso.

« Mazza. »

« Il sottoscritto chiede di interrogare l'onorevole ministro dell'interno per sapere se egli sia disposto a presentare un disegno di legge che vieti ai Comuni, alle Provincie ed alle Opere Pie, di assumere impiegati che già fruiscono di pensione per parte di pubbliche Amministrazioni.

« Morgari. »

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro dei lavori pubblici per sapere: 1° se intenda di provvedere ad un migliore armamento del tronco ferroviario Lecce-Zollino, che più risponda alle esigenze della viabilità; 2° per quali ragioni non sono stati ancora eseguiti i lavori di ampliamento del fabbricato e del piano caricatore nella stazione di Galatina, già progettati da oltre due anni.

« Vallone. »

« I sottoscritti chiedono d'interpellare l'onorevole ministro dei lavori pubblici sui provvedimenti che intenda adottare per susidiare la costruzione di ponti stabili sul Po in provincia di Pavia in sostituzione di quelli in chiatte i quali sono causa di gravissimi danni per le frequenti interruzioni cui vanno soggetti.

« Meardi, Calvi, Dal Verme, Bergamasco. »

« Il sottoscritto chiede d'interpellare gli onorevoli ministri delle finanze e dell'agricoltura sulla gravissima crisi agricola in una parte della provincia di Lecce e specialmente nella plaga oleifera dei comuni di Cavallino, Lizzanello, Caprarica, Castri, Vernole e Calimera, nei quali la malattia, detta *brusca*, da dieci anni rende assoluta-

mente improduttivi estesi uliveti; per cui sono ivi insostenibili le attuali gravzze e s'impongono urgenti, eccezionali provvedimenti per migliorare le condizioni della agricoltura, per esonerare temporaneamente dalle imposte.

« Vallone. »

Presidente. Queste interrogazioni saranno iscritte nell'ordine del giorno secondo le norme regolamentari.

Quanto alle interpellanze il Governo dirà a suo tempo se e quando intenda rispondervi.

Sull'ordine del giorno.

Zanardelli, presidente del Consiglio. Domando di parlare sull'ordine del giorno.

Presidente. Parli.

Zanardelli, presidente del Consiglio. Io vorrei pregar la Camera di mantenere per domani il metodo seguito ieri, di fare cioè tutta una seduta incominciando alle 10, e si intende con la solita interruzione di un'ora.

Oggi non abbiamo potuto far così perchè si sono adunati gli Uffici, e questo era necessario per discutere specialmente quelle piccole leggi di proroga che debbono essere a termine fisso e prestamente rinnovate. Ma domani gli Uffici non dovendosi riunire si può bene incominciare la seduta alle 10 e continuarla sino alla sera con la solita interruzione.

Voci. Sì! Benissimo!

Lollini. Domando di parlare.

Presidente. Su che cosa?

Lollini. Quantunque il disegno di legge in discussione debba consigliare a tutti di rinunciare anche per domani allo svolgimento delle interrogazioni, io debbo pregare l'onorevole presidente del Consiglio di voler consentire che per domani siano ad esse consacrati i soliti quaranta minuti.

Presidente. Basta l'opposizione di un solo perchè le interrogazioni debbano essere mantenute.

Lollini. Ho fatta la mia preghiera, perchè sono state annunziate oggi due gravi interrogazioni....

Zanardelli, presidente del Consiglio. Va bene. È il regolamento che dispone così. Ma s'intende che trattandosi di una sola seduta le interrogazioni si svolgeranno in principio e cioè domattina alle 10.

Lollini. Nessuna difficoltà da parte mia.

Presidente. Dunque domani si terrà una sola seduta, cominciando alle 10 e con le interrogazioni per primo argomento nell'ordine del giorno: a mezzogiorno la seduta sarà sospesa per un'ora.

La seduta termina alle ore 19,30.

Ordine del giorno per la seduta di domani.

1. Interrogazioni.

2. *Seguito della discussione del disegno di legge:*

Sgravio dei consumi ed altri provvedimenti finanziari. (329)

3. Svolgimento di una mozione del deputato Montagna ed altri.

4. *Seguito della discussione sul disegno di legge:*

Abbuono parziale della tassa di fabbricazione sugli spiriti adoperati nelle industrie. (198) (*Urgenza*)

Rinnovamento della votazione nominale su di un emendamento proposto dal deputato Ottavi ed altri.

Discussione dei disegni di legge:

5. Disposizioni sul concordato preventivo e sulla procedura dei piccoli fallimenti. (*Approvato dal Senato*) (277)

6. Ordinamento del servizio degli uscieri giudiziari e Cassa di previdenza per le pensioni degli uscieri. (188)

7. Istituzione di una nuova qualità di trinciato comune di 3ª classe. (246)

8. Ineleggibilità per la intera legislatura dei deputati la cui elezione fu annullata per brogli o per corruzione. (95)

9. Prestito a premi a favore della Cassa Nazionale per la vecchiaia e la invalidità degli operai e a favore della Società Dante Alighieri. (292)

10. Modificazioni alle disposizioni della legge 30 marzo 1893, n. 173, concernenti le opere idrauliche di 3ª, 4ª e 5ª categoria. (194)

11. Revisione generale dei redditi dei fabbricati e modificazioni alle leggi sulla relativa imposta. (192)

12. Sul lavoro delle donne e dei fanciulli. (*Urgenza*) (139-280)

13. Vendita dei duplicati della Biblioteca Vittorio Emanuele. (49) (*Urgenza*)

14. Proroga del termine per l'attuazione del piano speciale di risanamento della città di Bologna. (365)

15. Aggiunta agli articoli 56 e 93 della legge comunale e provinciale (testo unico) 3 maggio 1898 relativi all'epoca delle ele-

zioni comunali in alcuni Comuni. (309)
(*Urgenza*)

16. Maggiori spese per l'arma dei Reali Carabinieri. (364).

17. Approvazione di una convenzione fra il Ministero degli affari esteri e il Monte pensioni dei maestri elementari circa il pagamento degli arretrati dovuti per le scuole italiane all'estero. (319)

18. Abrogazione della legge 14 maggio 1894, n. 189, che modifica alcuni articoli della legge consolare del 28 gennaio 1886, n. 2804. (328)

19. Proroga del termine stabilito dall'articolo 6 della legge 7 luglio 1901, n. 341, sui provvedimenti in favore dei danneggiati

dalle alluvioni e dalle frane del 1900 e 1° semestre 1901. (374)

20. Proroga del corso legale dei biglietti di banca e delle agevolanze fiscali per la liquidazione delle immobilizzazioni degli Istituti di emissione. (362) (*Urgenza*)

21. Autorizzazione di maggiori assegnazioni a diversi capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'interno per l'esercizio finanziario 1901-902. (372)

PROF. AVV. LUIGI RAVANI
Direttore dell'Ufficio di Revisione

Roma, 1901 — Tip. della Camera dei Deputati.

