

CLXXVIII.

TORNATA DI VENERDÌ 16 MARZO 1906

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE BIANCHERI.

INDICE.

Atti vari	Pag. 6697
Disegno di legge (Seguito della discussione):	
Spese straordinarie ferroviarie	6670
CARMINE (<i>ministro</i>)	6683-92-93-95
DANEO (<i>relatore</i>)	6671-93
FERRARIS M.	6678-92-93
LACAVA	6690
LUZZATTI L. (<i>ministro</i>)	6686-94-95
MELLI (<i>della Commissione</i>)	6696
RUBINI	6694-95
Interrogazioni:	
Scuole festive e serali:	
CICCARONE	6665
CREDARO (<i>sottosegretario di Stato</i>)	6665
Comune di San Damiano al Colle (elargizione ad un circolo politico monarchico):	
DE NAVA (<i>sottosegretario di Stato</i>)	6666
MONTEMARTINI	6666
Provvedimenti per il comune di Roghudi:	
DE NAVA (<i>sottosegretario di Stato</i>)	6666
LARIZZA	6667
MORPURGO (<i>sottosegretario di Stato</i>)	6666
Campo di tiro di Mercato Saraceno:	
GAUDENZI	6667
MARAZZI (<i>sottosegretario di Stato</i>)	6667
Intervento ad una cerimonia religiosa nel Duomo di Napoli:	
DE NAVA (<i>sottosegretario di Stato</i>)	6668
GAUDENZI	6668
PRESIDENTE	6668 69
Osservazioni e proposte:	
Processo verbale:	
MARCORA	6663
PRESIDENTE	6664
SANTINI	6664
Ritiro di una interrogazione:	
ARIGÒ	6669
CHIMIENTI (<i>sottosegretario di Stato</i>)	6669
DE FELICE-GIUFFRIDA	6669
PRESIDENTE	6669
Lavori parlamentari:	
BERGAMASCO	6698
LUZZATTI L. (<i>ministro</i>)	6699

Proposta di legge (Svolgimento):

Istituzione di due nuovi comuni Besnate e

Jerago con Orago:

DE NAVA (*sottosegretario di Stato*) Pag. 6670

RONCHETTI 6669

Relazione (Presentazione):

Modificazione dell'articolo 123 del testo unico

delle leggi sulle pensioni (PANIÈ) 6692

Votazioni (Risultamento):

Nomina di Commissioni 6670

Ballottaggio (per la nomina di un segretario

della Camera (eletto Visocchi) 6670-96

La seduta incomincia alle ore 14.5.

ROVASENDA, *segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare sul processo verbale l'onorevole Marcora.

MARCORA. Dal resoconto sommario, ed anche da qualche giornale, ho rilevato che ieri l'onorevole Santini, replicando alle cose dette dall'onorevole sottosegretario di Stato per le finanze, in risposta a una sua interrogazione relativa alla spesa per una nuova aula della Camera, avrebbe accennato ad un'ingerenza poco regolare da parte della Presidenza per portare aumento a quella spesa. Non ho potuto accertare se questo corrisponda esattamente al resoconto ufficiale; e dichiaro subito che conosco troppo la rettitudine dell'onorevole Santini, e lo so troppo diligente conoscitore delle cose parlamentari per non ritenere che le parole a lui attribuite, debbono avere, per lo meno, oltrepassato il suo pensiero. Egli infatti non può non sapere quello che realmente è avvenuto per l'aula della Camera.

A togliere però ogni possibilità, per oggi e per sempre, che l'opinione pubblica sia tratta in errore, io debbo dichiarare, e prego ne sia presa nota nel verbale, che, da quando l'illustre Presidente attuale giustamente ha

voluto che l'iniziativa di dare alla Camera un'aula conveniente fosse rimessa al Governo e dopo che il Governo ha presentato un disegno di legge all'uopo, portante la spesa di sei milioni e mezzo, ed ha anche in conseguenza deferito a persona competente di sua scelta la redazione del progetto della nuova aula, l'ufficio di Presidenza non ebbe più alcuna ingerenza in tutto quanto potesse riguardare stanziamenti, e tanto meno aumenti di fondi di spesa.

Così pure devo dichiarare che l'ufficio di Presidenza, finchè fu da me retto, nessunissima ingerenza ebbe nelle spese di riparazione e rinsaldamento dell'edificio, in cui siamo; perchè, come tutti sanno, il bilancio della Camera provvede alle manutenzioni ordinarie, ma non dispone affatto di mezzi per mantenere in piedi edifici che si sfasciano. Questo era obbligo del Ministero dei lavori pubblici, il quale provvede come doveva.

E aggiungo, per concludere, che l'Ufficio di Presidenza, finchè fu retto da me, (e sono sicurissimo che retto dall'illustre Presidente Biancheri non farà diversamente) adempì rigorosamente a quello che era dover suo e, cioè, a far sì che nel progetto per la nuova aula fossero introdotte tutte le modificazioni suggerite dall'esperienza e dirette a distribuirne i locali in modo da assicurare il comodo e completo funzionamento dei servizi.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare l'onorevole Santini per fatto personale. Accenni il suo fatto personale.

SANTINI. Mi corre il dovere di ringraziare l'onorevole Marcora di avermi porto l'occasione di spiegar meglio il mio concetto di ieri, quando, forse, la parola, come egli ha ben detto, potè tradire il mio pensiero. Se ho errato, siccome non pretendo all'infallibilità, il cui monopolio lascio ad altri, dichiaro che non ho la più lieve difficoltà di confessare il mio errore. Dichiaro dunque che era ben lontano dalla mia mente l'idea di fare un appunto qualunque all'onorevole Marcora, dal quale può dividermi il pensiero politico, ma cui mi uniscono amicizia e stima, così che mi onoro affermare che ho sempre ritenuto aver egli esercitato il alto suo ministero con perfetta rettitudine.

Io, sulla guida delle parole dell'onorevole Ferrero di Cambiano, che parlava di maggiori spese, credetti che queste mag-

giori spese fossero state ordinate dall'ufficio di Presidenza. Riconosco ora che ciò non è; confesso il mio errore, e credo così di aver sodisfatto ad un dovere di galantuomo e di uomo che, riconoscendo la pochezza sua, può aver errato, ma il suo eventuale errore confessa.

La parola che, a proposito pronunciai, «carrozzone», non si riferiva all'ufficio di Presidenza. E prendo occasione da queste dichiarazioni per protestare, ancora una volta, contro la cattiva abitudine di non indire i concorsi per le opere pubbliche e di farne invece il monopolio a favore di pochi privilegiati; di guisa che, dal monumento di Mazzini, siamo andati all'aula della Camera.

Ripeto che, forse, come può succedere a nature esuberanti come la mia, la parola può aver mal tradotto il pensiero, ma il pensiero era retto, e mi onoro riaffermare che, come ho fiducia nell'attuale Presidenza, così sempre ebbi fiducia nella rettitudine dell'onorevole Marcora.

PRESIDENTE. Ringrazio l'onorevole Marcora delle spiegazioni chiare e precise che ha fornito alla Camera. Me ne compiaccio, come mi compiaccio che l'onorevole Santini, con la sua solita rettitudine, abbia riconosciuto la lealtà delle dichiarazioni fatte dall'egregio uomo che mi ha preceduto in questo seggio.

Si farà menzione nel processo verbale delle rettificazioni e delle dichiarazioni fatte dagli onorevoli Marcora e Santini; e, non essendovi altre osservazioni, il processo verbale s'intende approvato.

(È approvato).

Petizione.

PRESIDENTE. Prego l'onorevole segretario di dar lettura del sunto di una petizione.

ROVASENDA, segretario, legge:

6626. Il sindaco di Genova trasmette i voti di un'adunanza di senatori e deputati liguri e i rappresentanti del comune, della provincia e della Camera di commercio di quella città diretti ad ottenere l'adozione di provvedimenti atti a favorire il transito delle merci e dei viaggiatori fra Genova e la Svizzera per le linee del Gottardo e del Sempione.

Congedi.

PRESIDENTE. L'onorevole Teso ha chiesto un congedo di sei giorni per motivi di famiglia, e l'onorevole Ciccarelli di tre giorni per motivi di salute.

(Sono concessuti).

Interrogazioni.

PRESIDENTE. Passiamo ora allo svolgimento delle interrogazioni. La prima è quella dell'onorevole Ciccarone, al ministro dell'istruzione pubblica, « per sapere le ragioni per le quali in quest'anno è stato diminuito il numero delle scuole festive e serali ».

L'onorevole sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione ha facoltà di parlare.

CREVARO, *sottosegretario di Stato per l'istruzione pubblica*. Questa interrogazione giunge assai opportuna ed io ringrazio il collega Ciccarone di averla presentata, perchè dà occasione al Ministero di esporre la situazione delle cose, la quale, per altro, è molto semplice. L'articolo 12 della legge 8 luglio 1904 istituiva tremila scuole festive e serali per adulti nei comuni, dove è più alta la percentuale dell'analfabetismo. Esse furono regolarmente, come vuole la legge, aperte nell'anno scorso e nell'anno scolastico corrente. Senonchè per una provvida deliberazione del Comitato dell'emigrazione, il quale aveva messo a disposizione del Ministero 50 mila lire nell'anno 1904-905, si poterono aggiungere altre 400 scuole. Ma nel corrente esercizio 1905-906 il Comitato ha creduto opportuno di sopprimere lo stanziamento e il ministro della pubblica istruzione si è trovato nella dolorosa necessità di non potere aprire le 400 scuole in più. Ma posso assicurare l'onorevole Ciccarone che il Ministero ha interposto i suoi buoni uffici presso l'onorevole ministro degli esteri ed ha avuto assicurazione che lo stanziamento, almeno per quest'anno, sarà ripristinato. Ma l'assicurazione è venuta troppo tardi perchè le scuole potessero essere aperte nell'anno corrente, poichè ella m'insegna che le scuole serali nei mesi di marzo e di aprile cominciano ad essere deserte, poichè gli alunni sono chiamati ai lavori campestri. Questo è lo stato delle cose. Ella vede che l'interrogazione, giusta in sè, avrebbe potuto forse più opportunamente essere diretta al ministro degli affari esteri.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Ciccarone, per dichiarare se sia, o no, soddisfatto.

CICCARONE. Ringrazio l'onorevole sottosegretario di Stato delle ragioni, addotte a difesa della diminuzione del numero delle scuole serali e festive. Io sapevo che il Comitato della emigrazione aveva in questo anno rifiutato le 50 mila lire, che già erano state assegnate a queste scuole. Osservo francamente che questo mi pare un criterio abbastanza discutibile e, vorrei dire poco lodevole, perchè credo che, quando vi è tanto analfabetismo da combattere in casa, si potrebbe fare a meno di spendere denari per combatterlo all'estero. Ad ogni modo credo che, si conceda o no questo sussidio nell'anno venturo, il ministro della istruzione abbia l'indiscutibile dovere di provvedere, poichè un Ministero della pubblica istruzione, che non provvede alla istruzione veramente pubblica, all'istruzione elementare, perde ogni ragione della sua esistenza. Io ho visto varie volte in questa Camera venire ministri della guerra a chiedere fondi per urgenti necessità della difesa nazionale e questi fondi essere accordati, anche se la necessità di essi non era forse chiara; ho visto ministri dell'interno venire a chiedere fondi per l'aumento delle guardie di pubblica sicurezza e dei carabinieri per la difesa dell'ordine pubblico ed ottenerli dalla Camera, anche se del vantaggio di questo aumento nessuno si è accorto, ma non ho mai visto ministri della istruzione venire qui a chiedere i mezzi per la diffusione della istruzione elementare.

Eppure, oltre la difesa della patria e dell'ordine pubblico vi è bene un'altra difesa da compiere, e contro un nemico non meno terribile: contro la ignoranza.

È vano voler fondare la difesa della patria e dell'ordine sopra prescrizioni e coercizioni di leggi quando non si provveda, con la diffusione della cultura negli strati popolari, a formare la coscienza civile e politica delle masse e a dare ad ognuno la nozione di quello che deve e di quello che può. (*Bene!*)

In ogni modo mi affido alle parole rivoltemi dall'onorevole sottosegretario di Stato, e spero che l'anno prossimo, anche se il Comitato dell'emigrazione non darà le cinquanta mila lire, il ministro saprà trovare i fondi per aumentare queste scuole, soprattutto nelle provincie meridionali, dove per ragioni storiche e demografiche, l'analfabetismo è più grave, che altrove.

Il Governo deve anche ricordare che dalla diffusione di queste scuole per adulti dipende una più larga partecipazione dei cittadini alla vita pubblica. *(Bene!)*

CREVARO, *sottosegretario di Stato per l'istruzione pubblica*. Osservo all'onorevole Ciccarone che il presente ministro è tanto in quest'ordine di idee, che ha presentato alla Camera la richiesta di fondi per altre 2,000 scuole festive.

DE NAVA, *sottosegretario di Stato per l'interno*. Si rivolga a chi ha votato contro!

CICCARONE. Riconosco che questa lode spetta al presente ministro e la do volentieri.

PRESIDENTE. Viene ora l'interrogazione dell'onorevole Montemartini, al ministro dei lavori pubblici « per sapere se, vista l'impossibilità, risultata da lunga ed ininterrotta esperienza, di far percorrere al diretto Milano-Genova n. 63 le distanze nel tempo stabilito dall'orario, non creda utile e decoroso modificare l'orario onde adattarlo alle forze dell'azienda ferroviaria ».

Non essendo presente nè il ministro, nè il sottosegretario di Stato per i lavori pubblici, questa interrogazione rimarrà nell'ordine del giorno.

Segue un'altra interrogazione dello stesso onorevole Montemartini, al ministro dell'interno « per sapere se creda utile e corretto che il comune di San Damiano al Colle (provincia di Pavia) voti una elargizione in danaro ad un circolo politico monarchico ».

Ha facoltà di parlare l'onorevole sottosegretario di Stato per l'interno.

DE NAVA, *sottosegretario di Stato per l'interno*. Senza esporre tutti i fatti che hanno dato luogo alla deliberazione del Comune di San Damiano al Colle, posso assicurare l'onorevole Montemartini, che ho esaminato personalmente quella deliberazione, e che, avendola trovata irregolare tanto nella forma quanto nella sostanza, ho fatto scrivere al prefetto domandando notizie in proposito. Appena queste perverranno si vedrà se sia il caso di annullarla d'ufficio.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Montemartini per dichiarare se sia soddisfatto.

MONTEMARTINI. Soddisfatto, ringrazio. *(Bene! Bravo!)*

PRESIDENTE. Viene ora la interrogazione dell'onorevole Larizza ai ministri dell'interno e delle poste e telegrafi « sulla necessità di dare provvedimenti pronti e

stabili per alleviare i danni prodotti al comune di Roghudi dalle piogge dirotte di questi giorni, e per ovviare all'isolamento completo in cui quel comune, privo anche di ufficio postale e telegrafico, resta per parecchie settimane nella stagione invernale ».

Ha facoltà di parlare l'onorevole sottosegretario di Stato per l'interno.

DE NAVA, *sottosegretario di Stato per l'interno*. Debbo osservare all'onorevole interrogante che nel bilancio del Ministero dell'interno non vi sono fondi per provvedere ai servizi cui egli accenna. Potrà forse dire qualche cosa di più il mio onorevole collega delle poste e dei telegrafi.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole sottosegretario di Stato per le poste e i telegrafi.

MORPURGO, *sottosegretario di Stato per le poste e per i telegrafi*. Io spero che l'onorevole Larizza possa della mia risposta essere più soddisfatto di quella del mio collega dell'interno.

L'onorevole Larizza si lamenta che il comune di Roghudi sia privo di ufficio postale e telegrafico. Per quanto riguarda il primo, il comune sino dal giugno 1904 iniziò le pratiche per ottenerlo, senonchè esse dovettero arenarsi, perchè il comune non volle assumersi la spesa necessaria per il servizio di procacciato che dovrebbe istituirsi fra il comune di Roghudi e l'ufficio di Bova, distante 17 chilometri. Ora è pratica costante nel Ministero delle poste che a tale spesa per il servizio di procacciato e alla responsabilità del servizio medesimo debba provvedere il comune. Io confido che il comune di Roghudi, ritornando sulla presa deliberazione, possa assumersi la spesa in parola. Ad ogni modo all'onorevole Larizza, che si è fatto sollecito interprete delle legittime aspirazioni del comune di Roghudi, posso dichiarare che l'amministrazione, anche all'infuori di un'ulteriore deliberazione di quel comune, nel prossimo esercizio finanziario riesaminerà la questione col vivissimo desiderio di poter provvedere quel paese di un ufficio postale.

Per quanto concerne l'ufficio telegrafico, non è possibile decampare dalle norme sancite dal regolamento. Il comune deve contribuire nella spesa e, siccome si tratta di prolungare il filo di tre chilometri, la spesa d'impianto è di lire 445 ed il canone annuo che il comune dovrà conferire è di 60 lire. Mi auguro che il comune di Roghudi possa assumersi questa spesa, nel qual caso l'amministrazione istituirà l'ufficio telegrafico.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Larizza per dichiarare se sia soddisfatto.

LARIZZA. Della risposta dell'onorevole sottosegretario di Stato per l'interno non sono punto soddisfatto, perchè è stata molto anemica.

DE NAVA, *sottosegretario di Stato per l'interno*. Come il bilancio.

LARIZZA. Piuttosto come il vostro Ministero!

Quella poi dell'onorevole sottosegretario per le poste e per i telegrafi mi soddisfa solo per la forma cortese e deferente, ma non può lasciarmi soddisfatto per la sostanza.

L'onorevole De Nava ha detto, tra l'altro, che non è competenza del Ministero dell'interno il provvedere alle poste ed ai telegrafi. Io invece sostengo che è proprio competenza sua il proporre l'impianto degli uffici telegrafici per motivi di pubblica sicurezza. Ed è appunto per ragioni di pubblica sicurezza che io ho invocato ed invoco simile ufficio per Roghudi.

Tale comune nell'inverno resta completamente isolato, anche perchè circondato da torrenti inguadabili: si rende quindi più che mai indispensabile l'uso del telegrafo. Se succede un reato, una ribellione... (*Commenti*).

DE NAVA, *sottosegretario di Stato per l'interno*. Ma se sono appena 300 abitanti!

LARIZZA. Non si deve guardare al numero degli abitanti! Se avviene, insomma, un fatto qualsiasi, che metta in pericolo la pubblica sicurezza, come si possono avvistare i carabinieri, il pretore, il procuratore del Re? (*Commenti*).

L'onorevole sottosegretario di Stato conosce bene i comuni di Calabria; e dico il vero, il suo linguaggio di oggi mi sorprende e mi addolora! (*Interruzioni — Approvazioni a sinistra*). L'onorevole sottosegretario di Stato per le poste e i telegrafi ha detto che il Governo concederebbe volentieri l'ufficio postale, ma che il comune di Roghudi non vuol concorrere per le spese del proccaccia. Onorevole Morpurgo, è lo stesso come se voi ad uno che si muore di freddo volete dare un camino, senza la legna. Il bilancio di quel comune non consente la benchè minima spesa straordinaria; e lo Stato deve pure avere riguardo a queste estreme miserie. Io quindi mi auguro che il Ministero delle poste voglia fare ulteriori diligenti indagini, e mettersi così in grado di darmi una sollecita risposta soddisfacente, perchè io avverto sin d'ora che ri-

tornerò ben presto sull'argomento. (Bene! a sinistra).

PRESIDENTE. Viene ora una interrogazione dell'onorevole Gaudenzi al ministro della guerra « per conoscere i motivi degli indugi frapposti all'esecuzione del progetto approvato fin dall'agosto 1904 per il campo di tiro della Società mandamentale di Mercato Saraceno ».

L'onorevole sottosegretario di Stato per la guerra ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

MARAZZI, *sottosegretario di Stato per la guerra*. Ho il piacere di rispondere all'onorevole Gaudenzi che si sono già dati ordini affinchè le spese per il poligono di Mercato Saraceno cui egli si interessa siano fatte ed i lavori iniziati. Colgo anzi questa occasione per dire che, non solo a questo poligono, ma in genere a tutti i poligoni di tiro a segno il Ministero della guerra intende di dare il conveniente sviluppo, perchè noi riteniamo che la istituzione del tiro a segno sia una delle basi necessarie per venire alla limitazione del servizio militare sotto le armi. (*Benissimo! — Bravo!*)

PRESIDENTE. L'onorevole Gaudenzi ha facoltà di dire se sia soddisfatto.

GAUDENZI. Ringrazio l'onorevole sottosegretario di Stato per la guerra della sua esauriente risposta, ma debbo tuttavia rilevare che il ritardo frapposto alla esecuzione dei lavori per il nuovo poligono di Mercato Saraceno non era giustificato da motivi legittimi; esso invece era dovuto, per quello che mi risulta, alle ostilità manifeste delle autorità politiche contro gli amministratori della Società mandamentale ai quali si faceva colpa di professare idee repubblicane.

Io spero nondimeno che ogni indugio sarà tolto, e per questo mi confortano le dichiarazioni dell'onorevole sottosegretario di Stato a favore dello sviluppo del tiro a segno in genere, giacchè questa istituzione potrà davvero giovare alla riforma dei nostri ordinamenti militari rendendo così possibili quelle economie che da questa riforma lo Stato attende e le quali sono da tanto tempo invocate dal paese. (*Benissimo! all'estrema sinistra*).

PRESIDENTE. Un'altra interrogazione l'onorevole Gaudenzi rivolge al Governo « per sapere se approva l'intervento del comandante il X corpo d'armata alle cerimonie che ebbero luogo nel Duomo di Napoli il 19 settembre 1905 per il così detto miracolo dell'ebollizione del sangue di San Gennaro, e se creda che con siffatti esempi

si accresca il prestigio dello Stato e si tutelino i principii pei quali l'Italia sorse a nazione».

L'onorevole sottosegretario di Stato per l'interno ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

DE NAVA, *sottosegretario di Stato per l'interno*. Io non so in verità quale risposta possa attendere l'onorevole Gaudenzi dal Governo relativamente ad un atto che è la manifestazione di un sentimento religioso che ognuno deve rispettare. *(Benissimo!)* Io quindi debbo dire all'onorevole interrogante che da parte del Governo non ho alcuna risposta da dargli. *(Benissimo!)*

PRESIDENTE. Onorevole Gaudenzi...

GAUDENZI. Io non posso dichiararmi soddisfatto della risposta datami dal rappresentante del Governo. L'atto compiuto dal comandante del decimo corpo di armata... *(Interruzione del deputato Santini — Commenti)*.

Onorevole presidente, io mi valgo del mio diritto e reclamo quella libertà di parola che negli altri parlamenti monarchici, in Inghilterra, ad esempio, dove si può liberamente discutere di tutto e di tutti, i principii reali compresi...

PRESIDENTE. Parli, parli onorevole Gaudenzi...

GAUDENZI ...a ogni modo io procurerò di essere sereno ed obiettivo più che sia possibile.

Dicevo, dunque, che l'atto compiuto dal comandante il decimo Corpo d'armata destò in tutte le regioni civili d'Italia un'impressione di sorpresa e di disgusto. *(Rumori vivissimi)*. Scusate: io credo che quell'atto abbia destato un'impressione di rammarico anche nelle anime vostre, perchè nessuno può giustificarlo in modo alcuno. Dalla caduta della dominazione borbonica ai nostri giorni, nessuno... *(Rumori vivissimi)*.

DE NAVA, *sottosegretario di Stato per l'interno*. Ci andò anche Garibaldi!

PRESIDENTE. Onorevole Gaudenzi!

GAUDENZI. Signor Presidente, invoco una volta ancora la libertà di parola!

PRESIDENTE. Ed ella rispetti la libertà di coscienza, che è il fondamento d'ogni libertà. *(Vive approvazioni)*.

GAUDENZI. Io non offendo la libertà di coscienza... Dicevo che, dalla caduta della dominazione borbonica a questi giorni, nessuno fra i Sovrani, i principii, gli alti funzionari di Stato aveva assistito al così detto miracolo della liquefazione del sangue di San Gennaro e baciato dinanzi alla folla

dei fanatici le ampolline in cui ogni anno ribolle... *(Rumori vivissimi)*.

Qui non si tratta della libertà di coscienza, dei diritti dell'anima. *(Sicuro! sicuro!)* Nossignori, si tratta di un volgarissimo trucco, *(Rumori vivissimi)* che non contribuisce all'elevazione intellettuale del paese!

PRESIDENTE. Onorevole Gaudenzi la richiamo all'ordine!

GAUDENZI. È così che volete educare il paese, che volete elevarlo sulle vie della civiltà?

PRESIDENTE. Io la richiamo all'ordine severamente!

GAUDENZI. Lei, illustre Presidente, che conosce le discussioni che si fanno negli altri Parlamenti, deve avere visto che, parecchie volte, le parti estreme vi hanno potuto esprimere liberamente il loro pensiero. *(Interruzioni)*. A noi si vuole impedire di manifestare qui... *(Rumori vivissimi)*. Onorevole sottosegretario di Stato, io rilevo che il comandante del decimo corpo d'armata non intervenne alle cerimonie del miracolo in forma privata; v'intervenne in divisa da generale italiano accompagnato dalle autorità civili e militari e ricevuto col suono della marcia reale. *(Rumori vivissimi)*. Dunque, era il personaggio ufficiale che si rendeva mallevadore del miracolo di fronte alle moltitudini incoscienti ed ignare.

D'altra parte, onorevoli signori, io vi faccio osservare che, il Governo asserendo che il duca d'Aosta... *(Oh! oh!)*, il comandante del decimo corpo d'armata, si recò di sua iniziativa; quasi per un bisogno dell'anima a quelle cerimonie, reca offesa alla persona augusta... *(Vivissimi rumori ed interruzioni)*.

SANTINI. S'incaricano loro della persona augusta! *(ilarità)*.

GAUDENZI... mettendola al livello intellettuale del popolino napoletano *(Rumori vivissimi e prolungati)*.

Voci. Basta! basta!

PRESIDENTE. Lei non ha più diritto di parlare!

(Il deputato Gaudenzi continua a parlare fra i rumori vivissimi della Camera).

PRESIDENTE. Invito gli stenografi a non raccogliere più oltre le parole dell'oratore! *(Benissimo!)*

Onorevole Gaudenzi, io protesto contro alcune sue parole, e nuovamente la richiamo all'ordine.

GAUDENZI. Non ha ragione, onorevole Presidente, di richiamarmi all'ordine...

PRESIDENTE. Ella non ha facoltà di parlare e continua a parlare.

Viene ora l'interrogazione dell'onorevole De Felice-Giuffrida al ministro di grazia e giustizia « sulle ragioni che hanno potuto autorizzare il procuratore del Re di Messina a non presentare ancora, dopo 14 mesi e con imminente pericolo di prescrizione, la domanda di autorizzazione a procedere contro l'onorevole Arigò, imputato di corruzione elettorale ».

L'onorevole sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

CHIMIENTI, *sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia*. L'onorevole De Felice mi ha già dichiarato che rinunziava a svolgere questa interrogazione.

DE FELICE-GIUFFRIDA. Io non ho bisogno di svolgere la mia interrogazione, dal momento che la domanda di autorizzazione a procedere è stata presentata, sebbene dopo 14 mesi.

ARIGO'. Domando di parlare per un fatto personale. (*Rumori*).

DE FELICE-GIUFFRIDA. Se egli parla, riprendo il diritto di svolgere la mia interrogazione. Il procuratore del Re... (*Interruzioni — Rumori*).

SANTINI. Fate eseguire le sentenze che riguardano voi! (*I deputati Todeschini e Santini si apostrofano*).

PRESIDENTE. Sono decorsi quaranta minuti... (*Interruzioni del deputato Todeschini*). Onorevole Todeschini, la invito a far silenzio.

ARIGO'. Ho domandato di parlare per un fatto personale.

PRESIDENTE. Non vi è fatto personale, onorevole Arigò, dal momento che l'onorevole De Felice non ha proferito parola.

ARIGO'. Onorevole Presidente, il fatto personale c'è...

DE FELICE-GIUFFRIDA. Io ho rinunziato alla mia interrogazione, ma, se l'onorevole Arigò parla, ho diritto di riprenderla. (*Rumori — Interruzioni*) — *Scambio di vivaci parole fra i deputati Arigò e De Felice Giuffrida — Rumori vivissimi*.

PRESIDENTE. Se l'autorità del Presidente non è ascoltata, non mi rimane che di togliere la seduta.

È impossibile procedere con questo sistema di ribellione all'autorità del Presidente. (*Applausi vivissimi*).

L'onorevole De Felice avendo rinunziato

a svolgere la sua interrogazione, non può aver dato occasione all'onorevole Arigò di alcun fatto personale.

ARIGO'. Scusi, signor Presidente...

PRESIDENTE. L'onorevole sottosegretario di Stato intende di parlare?

CHIMIENTI, *sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia*. Non ho da dire nulla, perchè l'onorevole De Felice già mi aveva dichiarato di rinunziare alla sua interrogazione.

PRESIDENTE. Dunque basta. Non c'è fatto personale, onorevole Arigò, non vi può essere.

ARIGO'. Io devo ubbidire. Però il fatto personale è nell'interrogazione.

PRESIDENTE. (*Con forza*). La finiscano!

DE FELICE-GIUFFRIDA. Onorevole Arigò, la conosco. Stia al suo posto.

PRESIDENTE. Richiamo all'ordine tanto l'onorevole De Felice quanto l'onorevole Arigò, perchè non hanno ottemperato all'invito del Presidente.

Ora, essendo decorsi i quaranta minuti assegnati alle interrogazioni, procederemo nell'ordine del giorno.

Svolgimento di una proposta di legge del deputato Ronchetti.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca: Svolgimento di una proposta di legge del deputato Ronchetti.

(*Vedi seduta di ieri*).

Onorevole Ronchetti, ha facoltà di parlare per isvolgere la sua proposta di legge.

RONCHETTI. Il comune di Jerago (del mandamento di Gallarate) fino al 1872 visse di vita amministrativa autonoma.

Nel 1872 al comune di Jerago fu unito per decreto reale un altro vicino paese, Besnate; e più tardi, nel 1892, se ne aggiunse un altro, Orago. Così si costituì un unico comune che ebbe il nome dalle tre frazioni congiunte, Jerago con Besnate e Orago.

Ma fin dal 1884 Jerago e Besnate ebbero dissensi amministrativi che durarono fino a questi ultimi tempi.

Fu per questo che 181 elettori di Jerago e di Orago nel gennaio 1905 chiesero di costituirsi in comune autonomo; e il Consiglio comunale di tutte e tre le frazioni espresse parere favorevole alla domanda con voti 2 contro 1. Portata poi la questione dinanzi al Consiglio provinciale di Milano, all'unanimità si espresse pure il parere che si facesse

uogo alle separazioni di Besnate da Jerago e Orago e alla costituzione di due distinti comuni.

Io, facendomi eco del desiderio di quei comunisti, fino dal 17 dicembre ultimo scorso ho presentato analoga proposta di legge, della quale ieri gli Uffici permisero la lettura e che oggi raccomando che sia presa in considerazione dal Ministero dell'interno, con tutte le consuete riserve, e dalla Camera.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole sottosegretario di Stato per l'interno.

DE NAVA, *sottosegretario di Stato per l'interno*. Con le consuete riserve, il Governo non si oppone che sia presa in considerazione la proposta di legge dell'onorevole Ronchetti.

PRESIDENTE. Ora chiedo alla Camera se intenda che sia presa in considerazione. (*È presa in considerazione*).

Risultamento delle votazioni.

PRESIDENTE. Comunico alla Camera il risultamento delle votazioni di ieri:

Per nove componenti della Commissione generale del bilancio:

Votanti 385.

Furono eletti, riportando voti:

Majorana Angelo	223
Abignente	212
Fasce	207
Rava	203
Ferraris Maggiorino	197
Pozzi Domenico	196
Grippo	163
De Viti de Marco	148
Mariotti	147

Hanno poi avuto voti gli onorevoli:

Mazziotti	146
Pompilj	144
Donati	142
Orlando V.E.	1
Aubry	1
Majorana Giuseppe	1
Chimirri	1
Ciuffelli	1
Daneo	1
Nitti	1
Pennati	1
Schede bianche	19

Per la Commissione per l'esame dei progetti militari

Sono stati eletti, riportando voti, gli onorevoli:

Dal Verme	307
Pais-Serra	212
Spingardi	200
Aubry	199
Di Saluzzo	194
Libertini Gesualdo	187
Compans	181
Pistoia	163
Rubini	160
Fani	158
Guarracino	157
Borsarelli	154

L'onorevole Borsarelli è stato proclamato eletto a parità di voti con l'onorevole Riccio, che ne ha pure ottenuti 154, ma è meno anziano.

Hanno poi avuto voti: l'onorevole Spirito 149, l'onorevole Basetti 135, l'onorevole Santini 52.

Schede bianche e voti dispersi 19.

Per la Commissione per i trattati di commercio.

Votanti 385.

Sono stati eletti, riportando voti, gli onorevoli:

Cappelli	203
Daneo	193
Bergamasco	151

Ebbero in seguito voti: l'onorevole Colajanni 148, l'onorevole Spirito Francesco 1. Schede bianche 27.

Votazione di ballottaggio per la nomina di un segretario della Presidenza.

PRESIDENTE. Procediamo ora alla votazione di ballottaggio per la nomina di un segretario della Camera. Il ballottaggio ha luogo fra gli onorevoli Visocchi e Cirmeni.

Prego l'onorevole segretario di far la chiama.

LUCIFERO ALFONSO, *segretario*, fa la chiama.

Seguito della discussione sul disegno di legge per le spese ferroviarie.

PRESIDENTE. Si lasceranno le urne aperte e si procederà nell'ordine del giorno il quale reca il seguito della discussione sul disegno di legge: «Provvista di fondi per

le spese straordinarie occorrenti all'esercizio delle ferrovie dello Stato per il biennio 1905-906 e 1906-907 ».

Come la Camera rammenta, la discussione generale è stata ieri chiusa con riserva della facoltà di parlare al relatore.

L'onorevole Daneo, relatore, ha facoltà di parlare.

DANEO, *relatore*. Oggi la Commissione che deve riferire su questo disegno di legge ha un compito eccezionalmente facile e piano. Il suo relatore di ieri è il ministro di oggi e questi si è affrettato a confermare le previsioni che come relatore aveva fatte ed a suggellare la promessa che egli chiedeva ai ministri: egli dichiara insomma ciò che la Commissione unanime aveva mirato ad ottenere, cioè che questo disegno di legge fosse un provvedimento provvisorio ed urgente richiesto dalle necessità immediate ma che dovesse essere la prima pagina di un libro, la prima pietra di un edificio generale di riforme, di ripristino, di riordinamento della manutenzione e del servizio regolare delle nostre ferrovie, così come è dimostrato necessario dalle condizioni dell'oggi.

Ma se è facile il compito della Commissione, diventa più difficile quello del relatore attuale, semplice relatore verbale, che non vorrebbe vestirsi delle penne del pavone, ma che pure non può dir cose nuove. Il tacere è inopportuno, il ripetere è ozioso, ed il contrasto è impossibile. Quindi dirò poche parole, nelle quali curerò di solamente riassumere le principali ragioni delle nostre proposte e i risultati della discussione di ieri, io cercherò così di adempiere al compito di improvvisato relatore, sostituito all'improvviso ma non improvvisato ministro di oggi.

Per spiegarci la situazione da cui nasce questo disegno di legge noi dobbiamo pensare un momento a ciò che sono, per il patrimonio e per l'economia nazionale, le ferrovie italiane, e alle diverse loro vicende.

Esse ci sono costate almeno 4 miliardi e mezzo di spesa, da cui lo Stato detrae, a mala pena, un reddito apparentemente netto di 57 milioni; 57 milioni i quali, poi, si compensano all'incirca con altrettanti che si pagano o si addebitano al bilancio per le chilometriche sovvenzioni. Sicché si può dire che nessun vero reddito diretto le ferrovie italiane danno all'erario dello Stato. Danno però, certamente, anche sotto l'aspetto finanziario redditi indiretti con la rite-

nuta sugli stipendii, con le tasse sui trasporti, e più con l'enorme vantaggio che danno all'erario i trasporti di favore e le tariffe speciali che ha pattuite per se stesso lo Stato per il trasporto delle cose e delle persone che sono a suo carico. Dimodochè non è certo calcoliar troppo il dire che un reddito indiretto di 60 a 80 milioni possiamo considerarlo come assicurato: ma è sempre un reddito assai scarso di fronte a 300 milioni all'anno e, dato il tasso al quale abbiamo accattato i capitali rappresentano il costo dei 4 miliardi e mezzo che vi abbiamo spesi. Quindi noi vediamo quale pessimo affare, quale voragine, se si considerano solamente sotto l'aspetto finanziario, sarebbero state per la nostra finanza le nostre ferrovie. Ma non per questo noi le abbiamo create: bensì perchè erano necessarie per il risorgimento economico del paese, tanto che fu detto qui da un fervido e convinto ingegno meridionale, che l'Italia si poteva salvare solo colla cura del ferro. E la cura fu tentata con larghe dosi: soltanto avvenne presto, cosa che parrebbe paradossale, cioè che non solo rimase anemico l'amalato, ma che fu riconosciuto anemico... il rimedio! E fu infatti la profonda anemia del nostro servizio ferroviario che dovemmo accertare quando per fatalità di eventi, più che per persuasione di uomini, si addivenne all'esercizio di Stato; esercizio di Stato al quale del resto si avviano più o meno lentamente oramai in tutta la vecchia Europa, e per buone e per cattive ragioni, le tendenze generali.

D'altronde si parla già di limitazione di libertà, se non proprio di esercizio di Stato, di qualche cosa che gli rassomiglia, fino nell'America individualista e libera per eccellenza, anche per le industrie ferroviarie lasciate prima al più libero ed ampio sviluppo della concorrenza.

Si comincia anche là a volere imporre condizioni di tariffe, limitazioni diverse alla concorrenza; e da questo alle vere forme di compartecipazione e poi di esercizio dello Stato è quasi fatale il cammino. Ma torniamo a noi che ci siamo trovati il nemico alle porte coi sassi senz'aver pensato al riparo e siamo non venuti gradatamente, ma caduti nell'esercizio di Stato in condizioni così disastrose che a nessun altro Stato accaddero mai, e dalle quali abbiamo dovuto, dobbiamo, e dovremo trarci con molti sacrifici e con molte precauzioni.

Le condizioni, in cui arrivò l'esercizio di Stato, debbono essenzialmente essere con-

siderate come transitorie, dovute ad una infinità di cause delle quali qualcuna si è già dissipata, altre più lentamente soltanto potranno dissiparsi. Una delle principali deficienze del nostro servizio era quella del materiale mobile; e, a non voler ripetere cifre e ripartizioni che furono già ripetute largamente qui e dall'amico Maggiorino Ferraris e dal ministro, e che son largamente riferite nella relazione, noi eravamo in arretrato, in cifra tonda, almeno di cento milioni di materiale mobile non comperato o non sostituito in tempo; ed eravamo in arretrato per una cifra tonda che può ben dirsi di almeno 200 milioni per trascurati lavori di costruzione e di adattamento e rinnovamenti sui binari e nelle stazioni. Tutto questo era dovuto alla nostra disgraziata situazione finanziaria che per molti anni aveva imposto ai ministri del tesoro una tutela feroce, avara dell'erario, senza distinzione tra quelli che passavano su quel banco, ed aveva imposta a noi pure una spilorceria meschina in tutte le spese anche necessarie, deplorabile certamente adesso, ma purtroppo allora imposta dalle circostanze ed anche dalla volontà del paese.

Il credito era scarso, e anche il prestito doveva evitarsi e spaventava, e si sospese l'emissione delle obbligazioni 3 per cento prevista dalle Convenzioni del 1885 anche per le spese patrimoniali delle ferrovie. Fu il regno della lesina. Quanto eravamo stati prodighi nelle costruzioni, altrettanto fummo spilorci nelle manutenzioni. Abbiamo fatto come un comune malandato che si costruisca una strada carreggiabile e poi assolutamente lesini sulla spesa della ghiaia e non mantenga in ordine i fossati per modo che la strada diventi impraticabile. In queste condizioni noi abbiamo voluto che rimanesse l'esercizio privato. Le Società han fatto lo stesso da parte loro: le casse erano stremate; il proprietario che trascurava le spese a lui spettanti, non poteva forzare gli utenti a far bene il loro dovere, e questi sfruttavano il fondo alla meglio, anzi alla peggio, ben decisi a non rinnovare le convenzioni.

Sicchè siamo giunti alla situazione attuale, deficienza di materiale mobile, insufficienza e malo stato di materiale fisso e di servizio, infine difetto assoluto di linee di sfogo e di raccordi, sicchè nel nostro Paese, stretto e diviso e solcato da monti e fiumi, siamo venuti al punto che tutto il movimento si deve, per quanto cresca, strangolare in tre angiporti, o, meglio, in quattro nodi di

strozzamento, di cui tre principali e uno ancor secondario, ma che si avvia rapidamente a diventare principale.

Questo è il tratto Savona-San Giuseppe nel quale tutto il movimento del porto speciale del Piemonte si accavalla sopra una linea per soprassello mal costrutta, sicchè per i viaggiatori è un'ironia il cercarvi la via più breve alla riviera ligure: per le merci e specialmente pei carboni e per i ferri è assolutamente impari al movimento, sicchè è indispensabile il bisogno di allargamento; e perchè questo non si può fare utilmente, è urgente il creare una linea parallela o convergente come la Savona-Cartosio. Gli altri nodi, le altre forche caudine del nostro movimento sono: il nodo dei Giovi, che si affatica ogni giorno di più di uomini e di cose, che è affaticato specialmente anche dal fatto che al di là dei Giovi si trova anche il deposito delle mattonelle, al quale affluisce e dal quale discende un copiosissimo, ingombrante movimento. In simili condizioni il passo dei Giovi si fa ogni giorno più difficile e nè la più recente linea nè la succursale Genova-Ovada gli bastano di gran lunga anche nei mesi di ordinario traffico sicchè di là scende sopra le industrie lombarde e piemontesi, su tutto il lavoro nazionale, una minaccia permanente di sospensione e di disastri.

E da presso l'accompagna in quasi egual condizioni l'altro nodo di strozzamento, quello della linea da Chiavari a Spezia. La Chiavari-Spezia ha evidente bisogno di una parallela, littorale od interna, e l'interna forse, per me, sarebbe meglio. Ha insomma assolutamente bisogno di avere quello che si può eufemisticamente chiamare un doppio binario ma che si risolve in fatto, per la natura e le difficoltà della linea, nella spesa di una linea nuova, sia questa littorale o interna.

E abbiamo un altro nodo: la Porretta che strozza tutto il movimento del nord verso la media Italia, e per cui deve pur passare gran parte del movimento dell'Italia meridionale; ed il nord della Porretta è anch'esso ridotto a tale che la così detta direttissima Bologna-Firenze, si deve riconoscere come una necessità del movimento e non solo per ottenere il lusso di maggiori velocità ferroviarie, ma bensì e specialmente per dar sfogo sufficiente al movimento delle persone e, più, delle cose.

E d'altronde anche la velocità e la comodità dei trasporti dei viaggiatori ha per noi, che contiamo fra le primissime e più

lucrose industrie quella del forestiere, una importanza colossale che si traduce in centinaia di milioni di profitti, e in utilissime simpatie per il nostro paese.

E c'è un altro nodo, che il riscatto della rete meridionale già adombra e a cui sarà presto necessario il provvedere: ed è la linea litorale Adriatica, o meglio, la Bologna-Falconara-Ancona-Foggia che, almeno per la parte Ancona-Falconara, è indubitato debba essere raddoppiata nel binario; ed anche per il tratto inferiore dovrà esserlo presto fatalmente, sicchè si prevede una spesa indispensabile per ora di dieci milioni, ma che dovrà estendersi almeno a 105 milioni.

In questa condizione di cose noi dunque ci troviamo, si può dire, ad avere deliberato in occasione di questi provvedimenti di pura e semplice urgenza, tutto il problema dell'esercizio ferroviario e anche quello delle prossime costruzioni nuove indispensabili.

La Commissione è unanime, come per fortuna siamo ormai qui d'accordo sulla soluzione di questo problema tutti, ed è fortuna per il nostro paese che tutti senza disparità di vedute politiche e senza disparità di intenti economici si trovino uniti in questo argomento.

E l'argomento pose la Commissione in questa condizione: di dover anche, fino ad un certo punto, deliberare, come fu deliberato ieri dal ministro, anche il problema dei nostri grandi porti. Il nostro movimento ferroviario è affaticato in taluni punti in modo da non poter corrispondere alle esigenze del commercio e dell'industria, specialmente a cagione dello stato dei porti, stato che per i porti di Venezia, Savona e Genova (vado in linea di graduatoria ascendente) è ormai tale che non risponde in alcun modo alle galoppanti necessità dei traffici. Venezia non ha calate su cui possano accostare più di sedici bastimenti, anzi a vapore non più di undici; è indispensabile esso possa anche attualmente darvi posto a venti almeno, e per l'avvenire anche a maggior numero. E ha d'uopo d'un parco di vagoni a Mestre, e di un terzo binario sul ponte della laguna.

Per il porto di Genova non cito cifre perchè le conoscete tutti e perchè il bisogno vi cresce ogni giorno più, ed è cosa notoria quale sopraaccarico vi sia sulle calate, sulle banchine, sulle zattere; quale affollamento si accalchi in quel porto; e come vi manchino e calate e vagoni per cui ormai gli è impossibile di compiere la sua funzione che

è quella di essere il grande naturale concorrente del porto di Marsiglia, anzi il vero maggior porto del Mediterraneo, l'emporio del Nord, la testa di ponte della gran via del mondo. E a questo affaticamento del porto di Genova risponde quello della linea del Gottardo, il cui movimento va crescendo, fino al 42 per cento degli ultimi momenti, per i risultati del movimento non della Svizzera, che ne rappresenta solamente il 15 per cento, ma della Germania, perchè porta di là a noi e all'Asia e all'Africa e parti di macchine e carbone, e ferri e acciai, mentre noi vi facciamo risalire il vino e le lane, e le frutta, e le sete e altre merci.

E la vediamo però per noi resa più difficile dalle tariffe che, cosa strana, sono più gravi per il nostro transito saliente di quel che siano per la discendente merce di Germania. E questo il ministro lo sa; e sa che uno dei problemi che dovremo affrontare presto è quello di ottenere ragionevolmente dalla vicina Svizzera che le tariffe ferroviarie per i prodotti nostri che salgono la corrente delle sue ferrovie siano uguagliate a quelle dei prodotti germanici che discendono. E la Svizzera ha interesse a farlo per attirare la concorrenza alla grande via di acqua verso il Nord, troppo lunga ma sempre meno costosa, che anche i prodotti del Sud sanno prendere. E le facilitazioni che si diedero alla Germania per queste tariffe sono state tali che la linea ne è appesantita e si sono perduti cinque milioni all'anno di introiti per acquistarne due soli di maggiore nuovo movimento; ma questa diminuzione è stata fatta perchè si è voluto attirare su quella linea tutto il movimento della Svizzera e della Germania. E che sarà quando avremo anche il Sempione, e gli altri sbocchi che ci porteranno maggiore movimento anche dalla Germania orientale, movimento che ora non può svilupparsi abbastanza sulla linea della Pontebba e sulle altre vie? Noi avremo un periodo di sempre maggiore pleora ferroviaria dei porti che sarà pericolosissimo in questo senso che non siamo organizzati per poter ricevere il movimento. Dobbiamo quindi essere attenti e accorti e prepararci, mentre provvederemo ad uno stabile avvenire, a provvedere per intanto provvisoriamente a tutti i mezzi di acceleramento e di sgombero delle linee, delle stazioni, dei porti che possono, a costo anche di qualche sacrificio, darci modo di provvedere sufficientemente a dare sfogo alla necessità del movimento e dell'industria. Questo punto del disegno di legge at-

tuale che la Commissione unanime accetta, non può essere per il ministro che un primo accenno; la Commissione infatti domandò al Governo di inquadrare, come ho detto, questi provvedimenti in un piano generale. E il Governo di allora, uguale certo nell'intento in questa questione politica al Governo di adesso, annunciò che questo piano avrebbe portato.

Solamente allora non si trovò in grado di formarlo perchè lo considerava ancora inopportuno e tale da non potersi completare che fra qualche mese. E il piano non lo abbiamo infatti nemmeno adesso, ma abbiamo ora delle grandi linee tracciate, per merito anche un po' della Commissione e del suo primo relatore, le quali hanno permesso intanto di fare qualche cosa di più. Abbiamo la visione generale, conforme a quelle linee che ci è stata sottomessa dal Ministero nel suo programma, prevedendo una spesa generale di un miliardo e 350 milioni in un periodo di 10 anni in circa di esercizio; visione che certo non ha la pretesa di rispondere ancora a tutte le necessità ed alle urgenze maggiori che potranno essere create dal movimento, il quale cresce più rapidamente di quello che crescano le nostre previsioni sull'argomento, ma che per certo già risponde in molta parte alla giusta valutazione delle necessità presenti e di quelle di un immediato avvenire. In questa condizione di cose il relatore, onorevole Carmine, già aveva deplorato che fossero scarsi gli stanziamenti proposti per il materiale mobile e gli stanziamenti per gl'impianti. Sicchè possiamo ora constatare che la Commissione e il suo relatore sarebbero nell'affermarne la necessità, sullo stesso terreno di coloro che qui chiesero assai più che il disegno non conceda.

Nel fabbisogno di macchine e veicoli in quello di impianti e binari i calcoli del fabbisogno si può dire quasi che combaciano. E non può essere altrimenti perchè sono il risultato di formule note e dettate dall'esperienza ai pratici della materia.

La questione non verte dunque intorno a ciò che sia necessario di fare; ma essa verte sul punto di limitarsi a ciò che sia possibile di fare utilmente.

Tutti noi vogliamo fare tutto ciò che è possibile, ma possiamo fare soltanto ciò che è possibile. Ora la discussione, ha meglio ancora lumeggiata la situazione che la relazione adombra soltanto. Il traffico cresceva a grande rapidità, è vero. Noi l'ab-

biamo potuto accertare negli ultimi mesi, ed io ho potuto controllare personalmente come cresca molto più velocemente di quello che possiamo immaginare.

Dal primo luglio 1905 al 28 febbraio 1906, sopra 201,970,000 a cui ammontavano gli incassi delle ferrovie dello Stato, nell'ineguale periodo precedente si sono realizzate 17,373,000 lire di aumento cioè l'8 e mezzo per cento. Non basta: la decade ultima che non ha, credo, alcuna ragione speciale, nemmeno quella del movimento per le Calabrie, di veder aumentare più rapidamente il movimento, avrebbe dato dei risultati, meravigliosi quasi, sotto l'aspetto dell'accrescimento; avrebbe dato cioè 15,882,000 lire: cioè due quinti di aumento sull'uguale periodo dell'esercizio passato. Ora io non voglio invocare assolutamente i risultati di questa decade: ma se anche prendiamo soltanto quello di sette mesi e dobbiamo calcolare sull'accrescimento costante nella stessa proporzione, dovremmo concluderne che in dieci anni avremo il raddoppiamento del movimento delle nostre ferrovie.

FERRARIS MAGGIORINO. Io non speravo tanto.

DANEO, *relatore*. Son lieto di darle queste buone notizie. E tuttavia anche in questa condizione di cose io non potrei accogliere ora, tutte le sue conclusioni. Ma capita spesso di partire dalle stesse premesse e giungere a conseguenze diverse, come può capitare di partire da premesse diverse per giungere a conseguenze identiche. Il vero è che intanto, checchè pensiamo noi, il mondo cammina, cioè le ferrovie ingrossano i loro traffici e quello che abbiamo visto verificarsi per poco tempo, continuerà a verificarsi per l'avvenire. E tornando alle notizie liete, vi accennerò quanto sia stato il movimento maggiore in quelli che ho chiamato nodi di strozzamento delle nostre ferrovie, vi dirò che alla Porretta, in questo periodo, sono transitati nel secondo semestre del 1905, 500 treni di più, trascinando 7000 carri di più che nel 2° semestre del 1904; che sulla Pisa-Sarzana sono passati 300 treni di più, trascinando 4800 carri di più; che sulla linea di Savona si è fatto pur sempre maggiore il movimento pure non riuscendo in nessun modo a smaltire nei tempi normali ciò che è in arretrato nel porto, e i vagoni che aspettano alla stazione di Torino. Ora il ritardo nelle spedizioni e negli scarichi nei periodi di aumento, ce lo ha dimostrato l'onorevole

Crespi, porta disastri, talvolta irreparabili, per il commercio e per le industrie.

Non parlo poi dei tempi di raccolto, in cui il perdere delle giornate e il trainare per settimane e settimane dei vagoni, carichi di mosto o di altri prodotti, soggetti a rapido deperimento rende impossibile l'uso, a cui le materie stesse sono destinate.

In questa condizione di cose, come ho detto, il fabbisogno dei 1350 milioni, con la sua visione di 60 milioni all'anno per stazioni e materiale fisso, e di 40 milioni per materiale mobile rischia certo di non bastare ad un prossimo avvenire. E certo non bastavano le prime proposte del disegno, e la Commissione e il ministro si sono trovati facilmente d'accordo nel concedere subito 100 milioni di più.

Ma dopo questo, la Commissione deve concludere col ministro dicendo che per il momento è inutile dare di più, perchè non è possibile fare di più. Il materiale mobile noi lo vogliamo buono ed abbiamo interesse a chiederlo, finchè sia possibile, all'industria nazionale. Orbene la industria nostra si può dire che non può per qualche tempo avere maggiori impianti, e che attualmente è tutta impegnata, tanto che le ultime gare hanno dato, dirò così, delle spezzature di concorsi.

L'industria germanica si trova essa stessa in condizioni tali, che è impossibile possa oramai rispondere alle richieste del nostro paese, perchè è in arretrato colle esigenze del suo. Dovremmo quindi ricorrere necessariamente, sapete dove? Forse all'unica industria, che ha una larghezza di impianto, tutta sua, all'industria degli Stati Uniti. Oramai le comunicazioni sono così facili, i prezzi si livellano tanto, che forse le splendide officine di Filadelfia, di cui ricordo la visita impressionante e istruttiva, che sono capaci di dare due e forse tre locomotive al giorno, potrebbe servire anche l'Italia in breve termine! Ma quand'anche avessimo la possibilità di provvederci di tutto questo materiale, avremmo noi la possibilità di dargli posto e sfogo sui nostri binari, nelle nostre stazioni, nelle nostre rimesse?

Il ministro ieri con una immagine che aveva molto spirito e che rispondeva al vero, disse che abbiamo voluto per molto tempo privarci degli ordigni, necessari alle salite alpine. Siamo saliti sulle Alpi degli stanziamanti ferroviari in abito di serata, in cravatta bianca. Era questo certamente un abito molto leggero e conveniente, ma io

non vorrei d'altra parte che ci capitasse adesso di renderci così onusti di corde e di zaini e di picozze, da non poter più salire, e così da copiare il bagaglio di Tartarin, col quale non poteva salire la Jung Frau...

RUBINI. Neanche il Righi!

DANEO. Eh no! Sul Righi salì, ma arrivò anche là in malo stato (*Si ride*).

Quindi vediamoci quel tanto che ci basta per la salita, che è lunga e difficile. Certo essa esigerà sempre largo contributo di corde e di picozze, e queste le compremo, ma in numero sufficiente.

Ora quando io dò uno sguardo alle grandi stazioni italiane e (non per chiedere favori per essa ma solo perchè ne ho maggiore conoscenza) in ispecie a quella di Torino, vi posso dire che da quattro anni dorme negli scaffali del Ministero il progetto con cui il compianto Lampugnani dichiarava che, senza una spesa di 17 o 20 milioni, la stazione di Torino entro cinque anni, e ne sono già passati quattro, non avrebbe potuto rispondere agli aumenti normali del traffico. E ieri l'onorevole ministro dovette riconoscere che, anche ora, in tempi normali, 1000 vagoni attendono lo scarico da più giorni, e che insomma si ha un arretrato di cinque giorni nello scarico.

E se lo scarico è in sofferenza, il carico non ride, ve lo assicuro. In queste condizioni, mentre l'industria risorge, mentre vi è tutta una rifioritura nell'economia generale di quella regione, mentre gli operai da ogni parte vi accorrono e vi trovano pane e benessere per le loro famiglie, mentre i salari crescono, mentre il Piemonte e le regioni vicine si impadroniscono a gara delle forze idrauliche delle Alpi e le chiudono nei lacci dell'immortale nostro Ferraris per trasportarle nelle braccia delle aspettanti industrie, mentre tutto questo accade nel paese, noi dobbiamo dirgli: arresta questo movimento, perchè tanto te lo strozzeranno le ferrovie dello Stato, chè, non ostante ogni buona volontà, non han modo di dargli sfogo! E io non mi lagno degli uomini.

Anzi lasciate che io dica una parola di lode non solo a chi dirige ma anche a chi serve le nostre ferrovie. In questi ultimi mesi molto hanno fatto quei ferrovieri che avevamo trovati malcontenti, duri al morso ed insofferenti di disciplina. Essi sono stati sottoposti a nuovi superiori, sono stati ripartiti in nuovi compartimenti, hanno cambiato residenze e mansioni; e noi sappiamo che non vi è disciplina senza gerarchia e

non vi è gerarchia senza stabilità. Ma ciò nonostante hanno saputo moltiplicarsi e provvedere in qualche modo ad un movimento di quasi il 10 per cento superiore al precedente, con mezzi inferiori forse del 20 per cento a quelli che occorrerebbero per il servizio ordinario.

I mezzi che abbiamo sono infatti inferiori ai bisogni del movimento ordinario, essenzialmente perchè noi più di ogni altro paese abbiamo ordinarie, periodiche grandi oscillazioni di traffico. Per esempio, fra il Sud e il Nord, in quindici o venti giorni dell'anno, vi è un movimento enorme su ferrovie che abitualmente corrono forse pagando appena il carbone; in quei giorni il personale deve moltiplicarsi, e devono perfino adoperarsi vecchie, archeologiche macchine ed archeologici vagoni.

Ed è perciò che noi dovremmo specialmente cercare di adottare provvedimenti transitori per distribuire meglio nei vari mesi dell'anno tutto l'affollarsi del traffico che ora invece si concentra solo in certi periodi. Uno dei mezzi forse sarebbe quello delle tariffe; esso mi pare intuitivo. Forse con un sistema di tariffe minori o di premi si potrebbero allenare gli industriali e i commercianti a servirsi delle ferrovie, specialmente per le merci più ingombranti, piuttosto in certi mesi che in altri. Non parlo di sopratasse; consiglio invece dei premi e delle riduzioni e son sicuro che così si farebbero viaggiare il carbone e le altre merci grosse nei mesi in cui il traffico è minore.

Altri avvedimenti vi sarebbero e vennero anche in parte già suesposti in questa discussione, avvedimenti rapidi e transitori che contribuirebbero grandemente a facilitare il movimento.

Accenno per esempio al trasporto con le funiculari.

A Savona e a Genova esistono già dei progetti che potrebbero essere attuati con poca spesa e molta rapidità, in sedici o diciotto mesi.

Con questo sistema i carboni mediante un cordone aereo potrebbero essere inviati sulle biffe o vagoncini da un punto ad un altro, cioè da Savona a S. Giuseppe e da Genova a Roma.

E se vogliamo fare i calcoli in base al peso, il carbone rappresenterebbe forse un terzo del movimento che risale dai porti, talora anche assai di più, mentre pel numero dei carri impiegati, son convinto che, specialmente per Savona, esso ne costitui-

sce forse il numero prevalente, e certo è anche per Genova grandissimo.

Vedete che cosa potrebbe accadere quando questi valichi fossero sfollati da tutto questo ingombrante movimento; quando con un sistema che sarebbe per voi redditizio e voi poteste servire l'industria in ciò che è suo pane quotidiano, e dilazionare fors'anche la spesa di nuove ferrovie, rimandando a tempo più comodo la compilazione di progetti e l'adozione di nuove linee succursali!

Ma se anche ciò non fosse, basterebbe l'aver provveduto al movimento alla meglio, fin quando i nuovi trafori siano deliberati e compiuti! Quali vantaggi da questi poco costosi provvedimenti! Ma faccia subito, onorevole ministro, e tenga pure conto dei modesti ma giustissimi suggerimenti venuti dall'onorevole Goglio!

Guardi cioè quello che si fa in Inghilterra e in America, in paesi che hanno tanto traffico e tanti più denari di noi! Eppure anche là si adottano volentieri questi provvedimenti provvisori.

L'industria privata colà provvede le ferrovie da un mese all'altro, direi quasi, da un giorno all'altro, di stazioni e di tettoie semplicemente con costruzioni di legname.

Noi invece vogliamo sempre che una stazione sia un'opera romana, che una tettoia sia un'opera d'arte, che un piano di carico od una banchina sia sempre un'opera che il Palladio non avrebbe rifiutata come sagoma e come solidità secolare. Ma non è questo che vi chiede il movimento ferroviario!

Se la nostra maggiore industria e l'ingegno degli architetti sapranno accoppiare alla soddisfazione di tanti nostri bisogni anche una forma d'arte, tanto meglio. Ma l'essenziale è che si sgombri il cammino: si facciano pure delle tettoie su pali di legno, si facciano costruzioni soltanto con armature di cemento, purchè con rapidi mezzi si esca dalla condizione odierna e si provveda rapidamente ai servizi.

Soltanto così noi potremmo mettere le nostre ferrovie in pochi anni nella condizione di rispondere con larghe braccia alle necessità di tutto il nostro movimento odierno.

E poichè anche l'onorevole ministro del tesoro è disposto a concedere all'attività nazionale un più largo sussidio, il ministro dei lavori pubblici esponga a lui le conseguenze irrefutabili della nostra situazione ferroviaria e non dubiti: qualunque mini-

stro del tesoro saprà far trionfare il pensiero dell'economista sulle avarizie del custode della cassa e saprà trovare come ha sempre trovato i mezzi adatti al momento e che così impellentemente si manifestano indispensabili.

E bisogna anche sistemare definitivamente il personale e adottare provvedimenti speciali di servizio per sfollare le nostre stazioni, compensando a parte, ma ottenendo turni di orario e concorso di agenti anche provvisori, allo sfollamento delle stazioni. Il disegno di legge presentato ieri concede delle facoltà speciali, ed è bene: fu discusso appena ieri dagli Uffici, ma certamente qualunque sia il nome dei commissari eletti, non potrà mancare a quella proposta l'approvazione richiesta; e se anche gli undici milioni ormai concessi al personale diventeranno diciotto, come si prevede, purchè l'opera di giustizia e di riordinamento ritorni dappertutto la calma, l'operosità e la disciplina, essi si saranno presto riacquistati. Ma sia giustizia piena, per tutti, come ieri ben chiese l'amico onorevole Panìè. Noi applaudiremo tutti: e trattandosi di risolvere un grande problema e di rendere più rapide possibili le diverse soluzioni, non potrà non derivarne al ministro quella larghezza di concorso che la materia non politica facilita e richiede. Anche per i nuovi tronchi il programma del Governo come già la relazione nostra, accenna a quelli che sono chiamati le tre direttissime: la Genova-Chiavari, la Bologna-Firenze, e, dato il riscatto delle Meridionali, dovrà provvedere almeno anche alla Falconara-Ancona. Ma certo bisognerà per questa parte allargare anche il programma dell'avvenire, giacchè per questa parte del problema ferroviario avviene come della politica interna, per cui non si può tornare indietro.

Alle tre così dette direttissime bisognerà necessariamente intanto aggiungere già subito la Savona-Certosio-Torino o quell'altra che raggiunga lo stesso scopo.

E altro bisognerà fare, tanto più se il movimento cresce, e l'industria si rafforza e chiedi sempre più nuove entrate alle materie prime, nuovi sbocchi ai prodotti.

Perciò, mandiamo avanti questo disegno, ma prepariamoci fin d'ora a maggiori provvedimenti.

Perciò, io pregherò l'onorevole Ferraris Maggiorino di non insistere nei suoi emendamenti ora: l'insistere ora sarebbe inutile, e renderebbe inutilmente acre la discussione dimenticando quanto ieri invocò l'onore-

vole ministro; cioè il consiglio di quel certo frate che insegnava doversi discutere senza acrimonia e con molta carità cristiana; consiglio che fu forse un momentino dimenticato, senza intenzione, nel finale del ministro, quanto disse che, se altri possedeva uno specifico, venisse al suo posto...

CARMINE, *ministro dei lavori pubblici*. Non ho inteso di alludere ad alcuno.

DANEO, *relatore*. Io credo infatti che nessuno abbia qui degli specifici.

CARMINE, *ministro dei lavori pubblici*. Dichiaro assolutamente che non era nelle mie intenzioni di fare allusione ad alcun collega.

DANEO, *relatore*. Poichè dunque non c'è verso l'onorevole Ferraris nemmeno quell'apparenza d'acrimonia che potè sembrare ci fosse nelle parole del mite ministro, e siamo tutti d'accordo, vorrei, ripeto, pregare l'onorevole Ferraris di ritirare quegli emendamenti.

I suoi emendamenti rimarranno, lo credo, lo spero, per segnalare in tempo la necessità del domani, la necessità che si annunzierà da qualunque ministro che venga a darci la buona novella che i prodotti ferroviari seguitano a crescere; poichè il giorno in cui questo avvenisse, tradirebbe il paese quel ministro che non desse luogo a tutti i provvedimenti immediati. Ma, d'altra parte, tradirebbe pure il paese quel ministro che venisse a promettere di attivare, domani, sulle ferrovie 200,000,000 di nuovo materiale mobile che gli fossero accordati, quando non saprebbe dove collocare ed usare utilmente ora codesto materiale.

Abbiamo ad esempio sulle linee, lo ripeto, un materiale o logorò o che si logora in un servizio senza riposo nè riparazione, abbiamo macchine che, appena è spento il fuoco, tornano ad essere accese e ad essere attaccate ad altro convoglio, e così vengono bruciate rapidamente; abbiamo vetture per passeggeri, che tutti voi conoscete, per vostra fortuna, solo nelle prime classi, ma che il pubblico conosce e nelle seconde e nelle terze, e che ormai sono ridotte al punto, da costituire in notevole parte, una vergogna per il nostro paese; (*Approvazioni*) abbiamo le linee secondarie che sono diventate come il ricovero delle antichità ferroviarie, perchè vi si raccolgono tutti quanti, per così dire, i ruderi del nostro materiale.

A queste linee secondarie dovremmo invece dare uno sguardo benevolo, ed una cura speciale; ed una delle cose che vorre-

raccomandare al ministro, e che credo, più necessarie, più redditizie e più utili e per l'erario e per l'economia del nostro paese, è il miglioramento appunto delle linee secondarie, e il loro esercizio con norme sotto una direzione speciale e sotto uno speciale aspetto almeno. È il movimento loro, guardato con criterio speciale di raccolta del rispettivo commercio, della comodità del rispettivo pubblico, del servizio domenicale tra i centri grandi e quelli minori, insomma tutto ciò che può da questi torrenti portare veri rivoli d'oro alle casse dello Stato e alle linee principali, che io vorrei raccomandare al ministro. Ed è questo il vantaggio che più sarebbe sentito dal maggior numero.

Ma perchè ormai le raccomandazioni si estinguono davanti a ciò che non è un torrente, ma un ruscello (come il presente disegno, ma che intanto è tutto ciò che possiamo, allo stato attuale, concedere), così io che ho rilevato con piacere come il ministro abbia confermato le previsioni e date le promesse chieste dal relatore, io che ho constatato con piacere come egli tenda a regolare definitivamente la questione dei salari dei ferrovieri, e ad introdurre la calma in questo che è l'elemento motore della nostra azienda, io dirò a lui: eleviamoci dal campo delle lotte quotidiane della politica, lavoriamo insieme con amore, senza amarezza in questo grande campo comune; e, votando ora questo progetto coi maggiori allargamenti che sono stati concessi, non rinunziate a scuotere tutto con sempre più larga visione l'avvenire.

Acceleri il ministro le ordinazioni del materiale, studi e acceleri l'assettamento delle linee e delle stazioni: prepari i disegni delle nuove linee ormai divise: assesti il personale e i servizi; ma soprattutto non dimentichi anche i provvedimenti più rapidi che possono dare sfogo al movimento che incalza e non può aspettare.

Abbiamo una direzione a cui tutti danno lode di zelo e di intelligenza; abbiamo un ministro a cui non fan difetto l'ingegno e la dottrina; abbiamo un disegno che intanto raccoglie, ed è buon augurio anche questo, l'eredità di due Ministeri, e unisce così le buone intenzioni del passato alle buone opere del presente, ai propositi buoni per l'avvenire.

Uniamoci tutti qui, gli uomini di buona volontà, e raccomandiamo insieme all'opera di tutti i Governi, o presenti o futuri, in nome del paese, la causa dell'industria e

del movimento italiano. (*Benissimo! Bravo!*
— *Vivissime approvazioni!*)

PRESIDENTE. Vi sono due ordini del giorno, uno è dell'onorevole Maggiorino Ferraris, l'altro dell'onorevole Calissano.

Quello dell'onorevole Maggiorino Ferraris è stato svolto.

FERRARIS MAGGIORINO. Onorevole Presidente, io avrei desiderio di fare alcune osservazioni; se ella mi accorda la facoltà di parlare, le faccio brevemente, se no, parlerò sull'articolo primo. Ma credo che, per il buon andamento della discussione, la Camera ed il Presidente potrebbero concedermi di parlare adesso.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

FERRARIS MAGGIORINO. Anche se la parola cortese dell'amico Daneo non avesse dato occasione all'onorevole ministro dei lavori pubblici di spiegare alcune parole che veramente io non avevo nè provocate, nè meritate, la Camera può esser sicura che, convinto di combattere per gli ideali del lavoro e della produzione nazionale, io avrei ugualmente portato in questa discussione quella serenità e temperanza che, non solo è mio costume, ma ch'è necessaria soprattutto quando, forti della verità, si combatte per una vittoria che non può mancare.

Ma vorrei meno, in pari tempo, al mio dovere, e, più che tutto, al rispetto che devo a questa Assemblea, che ancora ieri è stata così cortese verso di me, se non dessi la giustificazione precisa ed esatta di alcune mie affermazioni che furono impugmate, e che sono il fondamento dell'ordine del giorno e dei due emendamenti, che ho avuto l'onore di presentare.

Rendo grazie al relatore di avere chiaramente assodato come le previsioni mie del traffico siano minori di quelle che già si stanno verificando e che probabilmente si verificheranno. La ragione è evidente: noi non avevamo ancora i dati degli ultimi mesi, che il relatore, con la sua solerzia e diligenza, ha saputo raccogliere. Evidentemente, quando voi stabilite un rapporto fra spesa e traffico, se il traffico cresce, bisogna che cresca necessariamente la spesa.

Ieri il mio amico, onorevole Carlo Ferraris, ha qui ricordato il programma del commendator Bianchi, del 23 novembre 1905. Io pregherei il Governo di pubblicare quel programma. Se quel programma fosse di pubblica ragione, le proposte del Governo e il voto della Camera sarebbero oggi radi-

calmente diverse. (*Movimenti del ministro dei lavori pubblici*).

Onorevole ministro dei lavori pubblici, non m'inviti ad entrare in particolari. Ella pubblici il programma e troverà (ciò che ella dev'essere desideroso di trovare), troverà presso i suoi colleghi del Ministero, troverà, soprattutto, presso questa Camera, le disposizioni d'animo necessarie, per avere quei più forti provvedimenti che sono ancora necessari, che sono ancora indispensabili a vincere l'attuale condizione di cose. Perchè, onorevoli colleghi, mettiamo bene in chiaro la situazione. Noi abbiamo una deficienza iniziale, al 1° luglio 1905, che è stata riconosciuta, con molta lealtà, dal ministro dei lavori pubblici, in ragione maggiore di quella da me accennata; noi abbiamo un incremento nel traffico che, anche nella memoria del commendator Bianchi, è previsto in soli 10 milioni all'anno e siamo già a 20 milioni in 7 mesi; cosicchè la previsione del commendator Bianchi deve per lo meno essere raddoppiata. Il relatore ha fatto intravedere la possibilità di un aumento medio di 30 milioni l'anno. Io non ho voluto andare oltre i 25 milioni; ma 25 milioni di aumento annuale di traffico esigono una spesa in conto capitale più che doppia di quella che è già preventivata nella memoria del commendator Bianchi.

Ora quali sono le due vere obiezioni? Queste: noi non possiamo procurarci i rotabili, che voi chiedete, nel tempo da voi prestabilito, noi non possiamo farli circolare sulle nostre linee, noi non possiamo fare gl'impianti nel periodo di tempo da voi indicato.

Esaminiamo molto brevemente queste obiezioni. Innanzi tutto la domanda mia di 1000 locomotive si riduce a 600, perchè è chiaramente formulata così la mia proposta: mille locomotive, dedotte quelle che già sono in corso di ordinazione. L'onorevole ministro dei lavori pubblici ci ha dichiarato che 400 locomotive predisposte dall'onorevole Ferraris Carlo, in gran parte ordinate dall'onorevole Tedesco e completate dall'onorevole Carmine sono in corso di ordinazione. Dunque la mia domanda si riduce a 600 locomotive.

E non tema l'onorevole ministro che l'annuncio di un fabbisogno di 600 locomotive porti uno squilibrio nei prezzi del mercato internazionale. Ma se così fosse, il ministro dei lavori pubblici in Prussia non annuncierebbe tranquillamente nel suo bilancio un fabbisogno di 570 locomotive.

Ma che cosa vuole che sieno 600 locomotive da provvedere in quindici mesi in un mercato mondiale, che ne provvede almeno venti volte tante? Io ho calcolato che la nostra domanda sarebbe del 2 o 3 per cento della produzione mondiale delle locomotive, e, mi perdoni, si vede proprio che noi siamo troppo abituati alle cifre esigue, antiche, dei nostri modesti traffici, e ancora non abbiamo potuto intravedere tutto il nuovo palpito di vita economica che si va destando nel nostro paese.

Ma, io intanto dico, le 600 locomotive voi le potete adibire a funzioni diverse: a sostituire 600 locomotive logore e vecchie, o in aumento della dotazione, o parte in aumento e parte in sostituzione. Quando voi fate una provvista delle nuove locomotive per sostituirle a delle locomotive vecchie che non danno servizio e che costano molto per riparazioni e per consumo di carbone, voi non avete bisogno di nessun ampliamento di binari.

Vuole che le dica la verità, onorevole ministro? Sa perchè i binari sono insufficienti? Per il carattere vecchio del nostro materiale: vi sono locomotive che passano metà dell'anno all'officina e non fanno che un passaggio continuo dalle linee all'officine, tutti movimenti inutili. Ogni volta che si tratta di comporre un treno, lei ha continuamente una vettura che è dotata del freno continuo, intercalata a vetture che non hanno il freno continuo, e deve necessariamente fare un lavoro di manovra, perchè lei non può mandare una vettura senza freno continuo in un treno diretto, perchè interromperebbe la continuità del treno.

Ora questi particolari non sono, come mi si impugna talvolta da chi con tanta facilità non studia la realtà delle cose — non sono immaginazioni mie: è risultato di lavori pazienti di chi ha passate le giornate intere sotto il sole nelle stazioni di smistamento, nelle grandi stazioni di traffico. Perchè sono parecchi anni che in Italia ed in paesi vicini ho seguito con attenzione il servizio ferroviario, e fra poco porterò il risultato dei miei studi sulle merci. Perchè quando si vuol risolvere a fondo un problema non bastano i libri, per quanto io apprezzi i libri assai più di coloro che affettano di non leggerli: non è teoricamente soltanto che s'impara, ma è vivendo [qualche tempo in mezzo al lavoro, in mezzo agli operai come ho sempre fatto nel corso della mia vita.

Ora, onorevole ministro, io le porterò i

dati di ciò che lei spende per consumo di carbone, di ciò che lei spende per manutenzione di locomotive, che non danno servizio. Ma, sostituisca locomotive che servano, e lei cambia interamente in breve tempo l'andamento del traffico.

Perchè tre giorni fa una Commissione di deputati si è presentata al commendator Bianchi, lagnandosi del traffico, veramente orribile, fra Torino e Savona. Il Bianchi ha detto, che causa precipua di disagio è la mancanza di macchine e la ristrettezza delle stazioni. Dunque fermiamoci al primo punto: provvediamo alla mancanza di macchine e non mettiamoci a risolvere dieci cose insieme. La mancanza di macchine oggi è una causa precipua del disagio ferroviario, e senza una più rapida provvista di locomotive è impossibile che il servizio riprenda le sue condizioni normali.

Quanto a queste macchine nuove che vengono a sostituire le vecchie non ci ha nulla a che fare l'ampliamento dei binari nè l'aumento del personale. E dirò di più: vi è vera economia e di personale e di materiale.

Oggi per rimorchiare 40 vagoni voi avete bisogno di due locomotive vecchie, e per conseguenza due macchinisti e due fuochisti. Mettete una locomotiva nuova, e vi basta un macchinista ed un fuochista, perchè la mano dell'uomo è doppiamente utilizzata, quando è doppiamente potente lo strumento che gli date. Quindi il miglior modo di utilizzare il personale, di rimediare alla deficienza dei macchinisti è di dare al macchinista una macchina che lavori anzichè una macchina che non lavori. E in un paese come l'Italia, dove 300,000 persone hanno dovuto emigrare per mancanza di lavoro, dire che in 15 mesi non si trovano 500 macchinisti e 500 fuochisti, quando tutti sanno che pochi mesi bastano ad istruirli, quando tutti sanno quanti affluirebbero e dalle tranvie e dalle ferrovie secondarie e dall'industria privata, quando fossero loro offerte condizioni di lavoro buone, questa è proprio un'obbiezione che non posso accettare per buona.

Ma creda pure, onorevole ministro, è pure inammissibile che non si possa in un certo tempo trovare il numero di locomotive necessario. Lei ha detto: Noi abbiamo in corso 400 locomotive e l'industria italiana è tutta occupata e l'industria estera non pare che sia in grado di fornirne di più. Ma vuole che io, che dopo tutto non le ho dato mai occasione di dubitare della serietà dei miei

propositi, mi sia messo a fare una proposta di questo genere senza prima informarmi se c'era la possibilità o no di attuarla? Ebbene io le do l'indicazione matematica, della possibilità di avere le locomotive.

Quando pubblicai quelle poche pagine sullo sfacelo ferroviario, non potevo supporre che esse avessero così larga eco in Europa, tanto che io credo per una confusione di nomi col mio amico l'ex-ministro Ferraris Carlo, mi piovvero da varie parti offerte di locomotive e di materiale. Chi l'aveva pronto, chi l'offriva a breve scadenza. Il direttore di una grande officina estera venne persino a Roma da me a dirmi che la sua officina era senza lavoro e che io gliene procurassi. Ed io gli diedi la sola risposta che gli potevo dare, che cioè si facesse presentare regolarmente dalla sua ambasciata al Ministero dei lavori pubblici, per esporvi le sue condizioni. E mi presentarono proposte, di locomotive e di carrozze, tanto che io dissi: Perbacco! È proprio una mancanza di energia morale il non provvedere.

Ma feci di più: mi rivolsi ad alcune delle maggiori amministrazioni, e domandai loro: in che modo avete provveduto in circostanze analoghe? Ed alcuni mi indicarono che quando l'industria europea era occupata, si rivolgevano, come bene ha detto il relatore, agli Stati Uniti. Ed oggi le locomotive degli Stati Uniti si diffondono sempre più in Europa dove prestano utili servizi.

Ed allora senza disporre del telegrafo (e l'onorevole ministro con poche centinaia di lire potrebbe farlo), mi rivolsi alle officine degli Stati Uniti e posi loro nettamente il quesito: Dato che le ferrovie dello Stato in Italia difettassero di 500 o 600 locomotive, quali sarebbero le possibilità di tempo in cui potreste colmare questa lacuna?

E perdoni la Camera ed il Governo se dò notizia di una comunicazione autentica; non l'avrei fatto se l'onorevole ministro non avesse così impugnato le mie dichiarazioni. La principale fabbrica di locomotive di America, che due anni fa ha celebrato la venticinquemillesima locomotiva in servizio, scriveva precisamente nei giorni in cui l'onorevole ministro prendeva possesso del suo dicastero: « Nella presente condizione degli affari noi possiamo cominciare le consegne entro sei o sette mesi dopo l'ordinazione. La produttività delle nostre officine è di 50 locomotive per settimana ovvero di circa 200 per mese.

« Noi potremmo facilmente impegnarci a consegnare locomotive in base ad appositi contratti in ragione di 80 o 100 locomotive per mese, se questo è il numero desiderato.

« Noi possiamo impegnarci a dare un carico di 40 locomotive ogni 15 giorni, appena cominciata la prima consegna ».

I prezzi sono quelli del listino ufficiale e possiamo anche accordarci per le condizioni dei pagamenti.

Ora, onorevole ministro, qui c'è un documento autentico, che metterò a sua disposizione, della principale casa di locomotive del mondo con agenzia e rappresentanza a Londra, che ha somministrato le sue locomotive ormai a varie aziende ferroviarie d'Europa, che si prende l'impegno di dare in dieci mesi, circa 400 o 500 locomotive.

Ora, quando ella mi viene a dire che è assolutamente impossibile trovare in due anni 600 locomotive sul mercato internazionale, mi perdoni, onorevole ministro, ma le debbo dire che lei non è stato esattamente informato e che lei non aveva nessuna ragione di criticare nel modo che ha fatto le mie proposte, perchè esse avevano il fondamento più assoluto nella realtà dei fatti.

Altrettante osservazioni potrei farle in materia di carri noleggiati. Come è possibile infatti che si ritardi una nuova fornitura di carri nuovi che costa il 3.65 per cento per tenere in servizio una enorme quantità di carri noleggiati che costano dal 15 al 20 per cento? Si dice che c'è la questione dell'industria nazionale; ebbene permettete che io la esamini molto nettamente.

Credo fermamente che, entro certi limiti, occorra favorire l'industria nazionale e che il massimo degli errori che commetterebbe il nostro paese sarebbe quello di non tener conto della convenienza di promuovere un lavoro costante e continuato a favore della industria nazionale; ma bisogna distinguere tra le forniture ordinarie e le forniture straordinarie, perchè non si potrebbe fare errore economico peggiore di quello di affidare alle fabbriche nazionali anche le forniture straordinarie, perchè allora bisognerebbe fare dei lavori eccezionali, bisognerebbe reclutare delle maestranze poco capaci, fare degli ampliamenti che non troverebbero più la remunerazione successiva e via dicendo. E se lei, onorevole ministro, osserva la portata del mio articolo secondo, è molto chiaro: 50 milioni all'anno che sono il massimo all'incirca che l'industria nazionale può

regolarmente assumere per forniture, lo riserva precisamente all'industria nazionale, appunto perchè credo che sarebbe un vero errore ed un danno per l'industria nazionale il volerla portare ad un limite di produzione, in cui più tardi non troverebbe impiego remuneratore.

Occorre dunque, onorevole ministro, che ella si decida presto, perchè bisogna che ognuno prenda la propria responsabilità; ella senza volerlo continuerà per una lunga serie di anni il disservizio ferroviario se non si deciderà a fare queste larghe ed immediate forniture anche all'estero.

Altrettanto potrei dirle circa gli impianti. Non le ripeterò ciò che disse l'onorevole Goglio di ciò che ha visto sulle ferrovie inglesi; so bene che questi esempi quando vengono da me, non sono bene accettati; ma siccome quasi trenta anni or sono ho passato un anno nello studio del servizio delle ferrovie inglesi ed ho scritto anche un volume sull'argomento, precisamente per desiderio della Commissione d'inchiesta sulle ferrovie, potrei parlarne con qualche competenza e l'onorevole mio amico Carlo Ferraris lo sa.

Creda, onorevole ministro, che io ho visto dominare dei traffici di fronte ai quali quelli che abbiamo noi oggi non sono tali da spaventarci, specialmente se ricorriamo anche a provvedimenti temporanei del genere di quelli che si applicano in queste circostanze sulle ferrovie inglesi. Ne ho ragionato varie volte coll'onorevole Luzzatti.

LUZZATTI LUIGI, *ministro del tesoro*.
Ho letto anch'io i suoi libri.

FERRARIS MAGGIORINO. La ringrazio. Quando il Governo inglese anni addietro mandò un ispettore delle ferrovie a visitare il movimento ferroviario del porto di Genova, perchè la Società degli armatori di Londra aveva protestato per la lentezza dello scarico, questo ispettore, dopo avere lungamente esaminato il movimento del porto di Genova, disse nel suo rapporto che sarebbe bastato un direttore di traffico portuario all'inglese per rimettere in ordine il movimento stesso.

A me fa piacere che l'onorevole Luzzatti consenta in questi comuni ricordi. Creda pure l'onorevole Carmine che c'è un certo numero di provvedimenti utili e pratici che possono essere di sollievo temporaneo.

Vuole per esempio che io non creda possibile quello che ho visto coi miei occhi su di una linea di Londra, costruire cioè

una stazione provvisoria? Se lei ha 3,000 carri che ingombrano la stazione di Milano, ma faccia come fanno in queste circostanze in Inghilterra, metta dei binari provvisori su traversine e si butti nel primo spazio libero che può avere sotto mano. Ben inteso che questi sono dei provvedimenti temporanei e nessuno può dubitarne. Ma quando c'è un ingombro, bisogna pur provvedere come si può e sollecitamente. Sa in una linea inglese, in un momento di grande movimento, che cosa fecero? Avevano i treni diretti che correvano, ad esempio, 60 chilometri all'ora ed i treni merci che correvano a 40 chilometri ed in un momento d'ingombro, l'incrocio di treni rapidi e di treni lenti diminuiva la potenzialità della linea. Che cosa fecero? Fecero correre anche i treni merci a 60 chilometri all'ora e naturalmente li dimezzarono. E così i treni poterono transitare rapidamente, perchè la velocità uniforme rendeva enormemente più facile lo sfogo dei treni. Naturalmente questi sono provvedimenti che servono per poco tempo e che non devono avere alcun carattere permanente.

Ma insomma a qualche cosa di questa specie bisogna ricorrere. Quando io le dico: onorevole ministro, domandi i mezzi, domandi facoltà (perchè io nei miei articoli non le dò soltanto dei mezzi, ma le dò anche la facoltà di provvedere sotto la sua responsabilità) vede bene che le dò la più ampia fiducia personale e politica che si possa dare ad un ministro o ad un Governo. Creda che io non ci metto nessun malanimo, ma ci porto soltanto quel sentimento, forse eccessivo, forse esagerato, se volete, del pubblico bene; sentimento che è il maggior conforto della mia vita, come lo deve essere necessariamente di tutti coloro che siedono in questa Camera. (Bene!)

Non intendo insistere sui miei emendamenti, se l'onorevole ministro non vuole accettarli: perchè, altrimenti, dovrei dare carattere politico ad una questione che per me non l'ha. Dirò di più che ho avuto due consolazioni così legittime che non debbo neppure tacerle. L'anno scorso, quando il Governo annunciò il suo programma di 300 milioni per l'assetto delle ferrovie, - lo ricordo non per far censure, ma per dimostrare la grande distanza tra il programma del Governo ed il mio di 1370 milioni, - non ci fu derisione che non mi sia stata risparmiata. Ieri l'onorevole ministro ha invocate le circostanze attenuanti per sè. Ma ella guardi un poco quali circostanze attenuanti

può dare all'uomo che, di fronte ad un Governo, che aveva per sè tutti gli elementi di studio, annunzia come necessaria una spesa di 1300 milioni, un miliardo di più e per quasi un anno si è visto da tanta parte della stampa tacciato di miliardario, di sognatore, quando un anno dopo vede lo stesso ministro venire a dire che occorrono appunto mille e trecento milioni.

Dia, onorevole Carmine, dia anche a me un po' di quelle circostanze attenuanti che ha invocate per sè e vedrà che allora quel sentimento di equanimità e di giustizia che ella ha invocato, lo troverà anche da parte mia. E creda pure, onorevole ministro, ad un uomo che per tante combinazioni della vita ha passato lungo tempo negli ambienti ferroviari: i 400 milioni complessivi che domando per due anni sono poco. E se ella si affretterà a darli, farà bene perchè, se ella che ama il paese come tutti noi, ritardasse nel darli, recherebbe al paese un danno tale che sarebbe il primo a dolersene. Creda pure che non si provvederà bene, se lei non elimina dal servizio 500 o 600 locomotive vecchie che dai macchinisti sono chiamate con titoli di dispregio; se ella non elimina dal servizio mille vetture vecchie, che sconvolgono la composizione dei treni, se lei non elimina dal servizio 2 o 3000 carri merci, che hanno una portata da 5 ad 8 tonnellate, quando oggidi il carro merci ordinario ha una portata di 17 o 18 tonnellate. Non ci sono che le ferrovie inglesi che hanno ancora i carri di cinque o sei tonnellate, mentre le ferrovie americane vogliono il carro di cinquanta tonnellate; sono i due estremi. Ed il Governo prussiano ha mandato ultimamente due dei suoi più eminenti funzionari delle ferrovie a studiare le ferrovie americane ed essi hanno pubblicato un rapporto che è uscito proprio in questi giorni.

Ebbene, essi dicono che l'evoluzione del servizio ferroviario europeo dovrà prendere dall'America il carro di 50 tonnellate. In Italia una ditta ne costruì un certo numero e li ha dati anche alle ferrovie, le quali non ne furono contente e li hanno abbandonati. Insomma il carro-tipo proposto dal commendatore Bianchi credo sia di 17 tonnellate. Ma quando lei elimina 10.000 carri di sei tonnellate ciascuno, elimina 60.000 tonnellate di portata, e ne mette 10.000 che rappresentano 170 mila tonnellate di portata, e che le esigono lo stesso movimento, la stessa spesa, all'incirca, la stessa lunghezza di binari di 10.000 carri che rappre-

sentano sole 60,000 tonnellate, lei triplica la potenzialità delle sue linee unicamente disfacendosi di un materiale vecchio e mettendovi un materiale nuovo. L'altro giorno, citai la testimonianza dell'onorevole Raggio, industriale che certo non tiene al suo servizio delle macchine di quarant'anni fa.

Ma l'onorevole Crespi, che ha parlato ieri veramente col cuore alla mano, l'onorevole Crespi non terrà certamente dei telai che rimontino al 1864 od al 1865 come noi abbiamo le locomotive di quel tempo. Ma mandereste ancora alla guerra l'esercito col fucile del 1864? E nella vostra vita pratica quotidiana, vorreste servirvi di uno strumento che rimonti a quell'epoca? E poi volete che il più grande servizio di Stato, quello che è l'anima della nazione economica, funzioni, quando si crede di ritardare per 100 milioni la emissione di una somma che è indispensabile?

La Camera si persuaderà che nello svolgere queste considerazioni io mi sono tenuto sopra un terreno tecnico. Ho fede nell'equanimità dell'onorevole Carmine. Ella lo sa, io non sono abituato nè all'opposizione vivace, nè alle facili compiacenze, ma qui affermo ciò che ho sempre affermato, che ho antica stima per lei, col quale per tanti anni mi son trovato in questa Camera. E ho persino detto che verso di lei sono portato ad indulgenza maggiore che verso gli altri suoi predecessori, perchè sono tanti anni che la conosco, ed invecchiando si diventa migliori amici.

Ebbene, onorevole Carmine, non prenda in mala parte nè i miei emendamenti, nè le mie parole. Io, per darle prova di equità, lascio che cadano i miei emendamenti, felice che ella abbia aggiunto 100 milioni. Non è piccola cosa, se in due giorni di discussione si sia potuto avere questo maggiore stanziamento.

CARMINE, *ministro dei lavori pubblici*. Il progetto non era mio.

FERRARIS MAGGIORINO. Appunto per questo volevo che lo migliorasse... Ora che ha queste maggiori somme, le impegni subito, d'accordo con il direttore generale delle ferrovie, in cui ho piena fiducia — e l'ho appoggiato cordialmente nei momenti in cui era attaccato, perchè sono quelli i momenti in cui bisogna sorreggere gli uomini in cui abbiamo fiducia — lei ed il direttore generale delle ferrovie insieme a lei, perchè l'uno spingerà l'altro, non esitino, non indugino di più nel darci quello che il paese ardentemente desidera, cioè il ritorno

nel più breve tempo possibile ad una condizione normale di cose. Oggi come oggi, la cosa è assolutamente impossibile, con i provvedimenti che ci stanno dinanzi. Oggi l'aumento del traffico è più rapido dei provvedimenti che si prendono: per conseguenza il disavanzo iniziale resta, anzi, se fossero vere le previsioni, che mi auguro si verifichino dell'onorevole relatore, per cinque anni non solo non avreste colmato una briciola del disavanzo, ma lo avreste aumentato, perchè in cinque anni date 600 milioni circa all'assetto delle reti ed all'aumento del materiale, mentre in questo stesso tempo l'aumento del traffico, moltiplicato per cinque secondo la formula della Commissione d'inchiesta, che del resto accetto come esatto, vi porta già ad una somma maggiore. Quindi non è questione politica, è puramente e semplicemente questione di aritmetica, che fra Camera, Commissione e Governo, oggi o tra pochi giorni, in occasione del bilancio delle ferrovie, bisogna risolvere a fondo.

Noi siamo chiamati qui per adempiere ad un dovere; siamo noi quindi i primi a non adempiere al nostro dovere, quando non diamo al paese, all'agricoltura e al commercio, alle grandi città, come ai piccoli villaggi, come ai porti, quel servizio ferroviario a cui i cittadini ed i contribuenti hanno diritto.

Noi siamo qui i servitori del contribuente, di questo paziente contribuente italiano che è veramente mirabile esempio di virtù cittadine. Dimostriamo, onorevoli colleghi, che come il contribuente sa fare il suo dovere, noi intendiamo pure altamente e fortemente le nostre responsabilità. (*Bene! Bravo! — Vive approvazioni*).

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

CARMINE, *ministro dei lavori pubblici*. Dopo di aver lungamente abusato della pazienza della Camera alla fine della seduta di ieri, non vi infliggerò certamente anche oggi un lungo discorso. Però la sapiente esposizione fatta oggi dall'onorevole Maggiorino Ferraris, in aggiunta a ciò che disse l'altro ieri, mi obbliga ad alcune spiegazioni. La natura del dissenso che si è manifestato in questa discussione tra l'onorevole Ferraris e me, fu benissimo definita dal relatore, quando disse che il dissenso non verte sull'entità dei bisogni che si credono necessari, ma bensì sulla possibilità di sodisfarli in un tempo più o meno breve. Ora l'onorevole Ferraris insiste molto nel cer-

care di persuadermi che i bisogni ai quali alludeva esistono realmente. Su di ciò non vi è fra noi veramente dissenso. Il dissenso esiste solamente sulla possibilità di sodisfarli con quella prontezza alla quale accenna l'onorevole Ferraris nei suoi emendamenti. Ma anche su questo punto il dissenso è più apparente che reale. Imperocchè, lo dissi già ieri, non è necessario per assumere impegni avere tutti i fondi iscritti in un determinato esercizio. Basta che i relativi fondi siano stati autorizzati: poco importa se siano stati distribuiti in esercizi successivi, perchè per i lavori approvati in un esercizio la maggior parte delle relative spese viene difatto ad essere poi erogata in diversi anni. Ed è per ciò che la Commissione, me consentente, fin da principio insistette perchè si facesse un piano per l'avvenire e non si limitassero i provvedimenti a due soli esercizi, come era stato proposto dal precedente Ministero.

Su questo punto l'onorevole Ferraris, rivolgendosi sempre a me per la insufficienza dei provvedimenti ora proposti, non ha tenuto conto che io ho ereditato un disegno di legge ed ho dichiarato fin da principio che lo mantenevo, perchè credeva che questo era il mezzo per arrivare più prontamente ad avere almeno quanto il disegno di legge dava. Dichiaravo però che intendevo di mantenere l'impegno, che, come relatore avevo domandato al Governo di allora, di presentare un piano per il futuro, onde aver mezzo di dare immediatamente quelle ordinazioni di nuovi lavori che si sarebbero poi sviluppati in avvenire.

Del resto il dissenso tra l'onorevole Ferraris e me (qui forse esorbito dal campo della presente discussione ma è bene affrontare anche questo argomento) dipende forse anche da un diverso concetto che noi ci facciamo delle funzioni del Ministero dei lavori pubblici nell'esercizio delle ferrovie dello Stato. L'onorevole Maggiorino Ferraris al quale, ripeto, debbo riconoscenza per l'ospitalità che accordò ad alcuni miei lavori in passato ed al quale ricambio le espressioni della più alta stima per il suo sapere e per l'amore che ha sempre dimostrato negli studi di questa materia, in sostanza ha ammesso che l'industria nazionale non è in condizione di fornire materiale rotabile con la prontezza che sarebbe desiderabile, ed ha ammesso altresì che l'industria europea estera in grande quantità non ne avrebbe potuto darne, e parlò dell'industria americana

citando l'esempio che in America vi sono fabbriche le quali potrebbero fornire una grande quantità di locomotive.

Io debbo dire che al principio di gennaio, durante il Ministero dell'onorevole Tedesco, si commisero venti locomotive all'industria americana. Quando io arrivando al Ministero fui informato di ciò, la prima mia domanda fu ispirata agli stessi criteri ai quali si ispira oggi l'onorevole Ferraris, chiesi al direttore generale: Ma perchè non ne acquistiamo un numero maggiore, se le fabbriche americane sono in grado di fornirle?

E il direttore generale mi rispose che le locomotive americane sono generalmente di tipo affatto diverso da quelle, che si adoperano sulle nostre ferrovie; che egli credeva opportuno di fare un esperimento; che venti locomotive credeva di poterle acquistare convenientemente, perchè in ogni caso sarebbero state utilizzate, ma che prima di averle sperimentate non credeva prudente, per l'amministrazione dello Stato, di acquistarne in quantità maggiore. E qui ritorno al concetto della diversità di interpretazione del mandato e delle funzioni del ministro dei lavori pubblici. Io ho sempre sostenuto in passato che, se si voleva organizzare seriamente, con criteri industriali, l'esercizio di Stato, era necessario dare alla azienda una grande autonomia, e quindi io credo che la gestione tecnica dell'esercizio delle ferrovie debba essere lasciata in massima parte alla direzione generale, e ritengo pericoloso che il ministro se ne debba ingerire. Per persuadere della opportunità di queste considerazioni, prego la Camera di considerare un fatto recentissimo.

Fra gli ultimi giorni dell'anno passato e i primi di questo, in due mesi, si sono cambiate tre persone nella direzione del Ministero dei lavori pubblici. Supponiamo che questi tre ministri avessero voluto tutti e tre incaricarsi di dirigere l'andamento del servizio ferroviario, e che, come poteva avvenire, avessero avuto tutti e tre concetti diversi circa l'andamento del servizio stesso. Lascio immaginare alla Camera in quale deplorabile condizione si troverebbe oggi questo servizio ferroviario! I miei predecessori non sono durati a lungo al mio posto e l'onorevole Maggiorino Ferraris, che è stato certamente cortesissimo con me, non è in uno stato d'animo da infondermi la persuasione che io rimarrò a questo posto più a lungo dei miei predecessori. (*Si ride*).

Dunque, se anche credessi di dover assumere la direzione tecnica del servizio fer-

roviario, ne sarei trattenuto da questa precarietà, nella quale credo debba essere chiunque si trovi al mio posto, sulla quale precarietà io ho forse più ragione dei predecessori e dei successori di far calcolo. L'onorevole Maggiorino Ferraris mi ha invitato a presentare un programma, formulato dal direttore generale delle strade ferrate in data del 23 novembre, e che sarebbe stato comunicato al mio predecessore, l'onorevole Carlo Ferraris. Io ho veduto un programma, di cui mi fu data notizia quando ebbi a stendere la relazione della Commissione. Se è quello stesso programma, i dati di esso sono riportati appunto nella mia relazione in modo molto sommario. Ora non vedo quale diversità ci sia tra ciò che invocava l'onorevole Ferraris, e ciò che abbiamo accettato anche noi. In sostanza la differenza esiste solo sul criterio relativo alla possibilità di poter eseguire questi lavori e queste provviste in termine più o meno breve. Su ciò ripeto quanto dissi ieri; mi affido alle dichiarazioni del direttore generale, perchè quando egli mi dice che maggiori stanziamenti non sarebbero utilizzabili, io credo di non doverli domandare alla Camera, poichè il far deliberare per legge stanziamenti, maggiori di quelli utilizzabili, farebbe nascere nel paese l'illusione che si possa provvedere a sistemare l'esercizio ferroviario in modo più largo di quello, che il direttore generale, ed io sono d'accordo con lui, crede possibile in questo momento. L'onorevole Ferraris ha dichiarato che egli non ha alcuna passione politica in questa discussione; eguale assicurazione posso dargli anch'io.

A me spiace che alcune mie parole di ieri siano state da lui male interpretate, e dichiaro che non intendo in nessun modo di alludere a lui. Anche da parte mia nessun criterio politico m'ispira nel difendere questo disegno di legge, poichè esso fu presentato dai miei predecessori, e, se oggi vengo a proporre una estensione di quelle disposizioni, credo di fare proposta, che sia approvata da tutta la Camera, ed anche dai miei predecessori, i quali al giorno d'oggi probabilmente accetterebbero quella stessa estensione, che ho creduto di dover proporre io in questo momento.

Rispondo ora alcune parole all'onorevole relatore che ha invitato il Governo ad avere una più larga visione dell'avvenire della nostra azienda ferroviaria. Questa larga visione abbiamo dimostrato di averla accettando le proposte della direzione ge-

nerale circa il fabbisogno che era già maturato al primo luglio 1905. Abbiamo pure accettato di considerare l'opportunità di nuove linee necessarie per ovviare a quelle strozzature del traffico cui accennava l'onorevole relatore.

L'onorevole Rubini ieri ha trovato alquanto esagerata la cifra di 1,350 milioni che abbiamo indicata per tutto il fabbisogno. Gli chiedo scusa per non avergli risposto ieri, come la chiedo ad altri colleghi dei quali forse non ho ricordato tutte le osservazioni.

L'onorevole Rubini trovava poco razionale fissare in una somma determinata il fabbisogno che poteva svilupparsi durante il decennio per l'aumento del traffico. Ma qui vi è un equivoco. La somma di lire 1,350 milioni il Governo l'ha desunta dalla relazione che io scrissi in nome della Commissione parlamentare, ma la cifra è data in via puramente indicativa, in base a quelle nozioni che poteva avere innanzi a sé la Commissione parlamentare; non avendo i ministri dato notizie maggiori, come risulta dalle risposte ai quesiti, che sono allegate alla relazione.

La somma di 1350 milioni si divide in tre parti; la prima di 600 milioni che rappresenta il fabbisogno per provviste e lavori di cui la necessità si era già manifestata al primo luglio 1905, la seconda di 350 milioni che rappresenta la spesa di quelle tre nuove linee che, per semplificare, chiamerò direttissime, la terza, finalmente, di 400 milioni che corrisponde al fabbisogno che si prevede occorrere durante il decennio.

Questa terza parte era così valutata in via puramente indicativa, e sulla previsione che nel decennio dovesse avverarsi un aumento di traffico annuale di dieci milioni di lire e cioè nel rapporto di quattro per uno fra i nuovi bisogni e l'aumento del traffico.

Risulta anche dalla relazione che la somma non era determinata in via assoluta; quindi se il traffico aumenterà in proporzione maggiore o minore, dovrà proporzionalmente aumentare o diminuire questa somma di 400 milioni.

La somma di 1,350 milioni annunciata nel programma del Governo è perciò sempre subordinata all'ipotesi dell'aumento di dieci milioni del traffico annuale.

Quanto alle tre nuove linee, ripeto ciò che dissi ieri. Certamente non vi è urgenza assoluta del momento per provvedervi; ma

badiamo, e lo ha ammesso anche l'onorevole Rubini, che si tratta di opere per eseguire le quali occorrono almeno sette o otto anni. Come abbiamo avuto in questi ultimi anni un aumento di traffico superiore a qualsiasi previsione, dobbiamo prevedere che in avvenire vi possa essere un aumento maggiore, e dobbiamo essere preparati, altrimenti ci troveremo davanti alle stesse difficili condizioni del giorno d'oggi.

E se fra otto o dieci anni il mio amico personale onorevole Cavagnari, al quale auguro lunga vita fisica e parlamentare, si trovasse ancora qui a domandare al ministro di quel tempo, che non sarò certamente io « come provvedete all'esigenze del servizio ferroviario? » ove non si fosse provveduto a tempo a costruire queste tre linee, assai probabilmente il ministro d'allora sarebbe obbligato a fare quella risposta che dovetti fare io in fine della seduta di ieri. Quindi prego la Camera di approvare il disegno di legge così come è stato presentato e di tener anche conto della necessità di pensare per quanto senza precipitazione, a queste nuove linee per non preparare ulteriori difficoltà anche per l'avvenire a tutto il nostro servizio ferroviario. (*Benissimo! Bravo! — Approvazioni*).

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

LUZZATTI LUIGI, *ministro del tesoro*. Nella discussione così importante di questi giorni l'animo della Camera con eguale sincerità applaudiva alle eloquenti parole dell'onorevole Maggiorino Ferraris e dell'onorevole Crespi, le quali spingevano a maggiori spese, e alle caute considerazioni dell'onorevole Rubini, che ci poneva dinanzi il grave problema delle attinenze del bilancio dello Stato con il bilancio delle ferrovie. Invero la Camera era profondamente schietta in questa sua doppia manifestazione. È nel desiderio di tutti noi di dare alle ferrovie quanto occorre, ma di non squilibrare il solido pareggio, una delle condizioni indispensabili perchè anche il servizio ferroviario possa svolgersi come si desidera.

Furono qui dichiarate alcune osservazioni che accennerebbero ad audacie nuove del ministro del tesoro non corrispondenti alle antiche cautele. Mi guarderò bene dal suscitare, a proposito di un affare così grave, delle misere questioni personali tanto più dopo la invocazione alla umiltà, fatta ieri in nome di un santo della Chiesa dal mio amico Carmine. Ricorderò anche

io la sentenza di un altro padre della Chiesa del terzo secolo: *In necessariis unitas, in dubiis libertas, in omnibus charitas.* (*Si ride*).

Ora qui la necessità è che il servizio ferroviario ottenga tutto ciò che gli spetta: nelle cose dubbie, come sono le quistioni che liquideremo fra me e l'onorevole Rubini, si discuta pure; ma portiamoci tutti un sentimento di vera carità di patria in affari così importanti. (*Bene!*) Perciò rinunzio anche ai fatti personali ai quali mi darebbe occasione il discorso dell'onorevole Tedesco, che ci narrò con grande imparzialità le sue gesta ferroviarie. (*Ilarità*). Ma egli vorrà almeno consentire che io completi la narrazione da lui fatta.

Egli ricordò le mie esitazioni del 1891. E chi non avrebbe avute, onorevoli colleghi, quelle esitazioni allora?

Giunsi nel 1891 al Ministero del tesoro trovando le casse dello Stato in quelle condizioni che tutti sanno, e un titolo, con cui doveva far fronte ai pagamenti all'estero e alle costruzioni ferroviarie all'interno, che non si poteva negoziare! Allora, o signori, carità e dignità di patria costrinsero l'onorevole Di Rudini e me a innalzare il grido: *l'Italia farebbe da sè*, senza ricorrere ai mercati esteri, i quali per ragioni politiche le contendevano il credito o glielo aprivano avaramente.

Proponemmo che si dovesse diminuire la somma di costruzioni ferroviarie che ogni anno si facevano col credito per 100 milioni, moderandola a 30 e attingendola alle entrate effettive. E fu quel grido austero, che permise di fare 100 milioni all'anno di debiti di meno e con il quale si collega forse in parte la presente prosperità della nostra economia nazionale e della nostra economia finanziaria. (*Approvazioni e commenti*).

Sì, sì.

E che mi parlate di esitazioni d'allora?

Allora affermai che, poichè alcuni fondi di riserva si trovavano in avanzo, e le casse degli aumenti patrimoniali figliavano i debiti in silenzio (col mio amico Rava insieme ne cercammo e fissammo la contabilità in una discussione della Camera, proficua a mettere sinceramente in rilievo gli impegni occulti di queste istituzioni trascurate), convenisse, piuttosto che fare nuove emissioni, chiedere i prestiti agli altri tre fondi in avanzo.

Nel 1897, con la legge del 14 gennaio, proposi e ottenni, insieme coll'onorevole Prinetti, di dotare le casse patrimoniali di 4 milioni annui, quando le società (sercenti

facessero un versamento analogo di 400,000 lire. Condonai tutti i debiti che avevano le casse ferroviarie, assunsi a carico del tesoro il pagamento degli interessi e degli ammortamenti; e, prima di lasciare il Ministero, nel 1898, avevo fatto una convenzione con le Mediterranee e con le Adriatiche, per effetto della quale, modestamente, ma subito...

LACAVA. Chiedo di parlare. »

LUZZATTI LUIGI, *ministro del tesoro*, ...si otteneva di costruire mille carri e parecchie locomotive; convenzione poi migliorata dai nostri successori. (*Commenti*). Migliorata, e me ne compiaccio.

Ma, fra il 1898, crisi del Ministero Di Rudini e legge del 1900, per le vicende parlamentari, delle quali non è colpevole nessuno, passarono due anni. Certamente non sono io responsabile, se quella convenzione non passò, come nessuno è responsabile se ci vollero due anni per ottenere i nuovi provvedimenti, notevolmente migliorati (lo ripeto ad arte).

Malasciamo stare queste quisquiglie personali, che non hanno alcun valore e veniamo al nodo delle questioni.

Dobbiamo tutti compiacerci che il Tesoro italiano sia oggi in tali condizioni da poter sostenere una discussione somigliante e uno sforzo di carichi così grande, senza che il suo credito pieghi, senza che il bilancio dello Stato se ne risenta. Le cifre grosse, oggidì, non ci fanno più paura: perchè il credito nostro è all'altezza di queste cifre. (*Bene!*)

Noi abbiamo già emesso 338 milioni di certificati ferroviari per le liquidazioni; abbiamo pagato sul tesoro 26 milioni per esse, e porremo a carico dell'azienda ferroviaria, per le liquidazioni finali, forse non meno di altri 42 milioni; in tutto, 406 milioni (1). Nel 1905-906 e nel 1906-907, spenderemo altri 200 milioni; e così, nell'insieme, 606 milioni. E poi abbiamo il resto del piano Carmine evolventesi in otto anni. Nel complesso

(1) Si presume che per le liquidazioni con le Società, compresi i 45 milioni per le linee di accesso al Sempione, si avrà un carico finale di 406 milioni circa. Di questi ne furono già pagati 338 mediante certificati ferroviari, e 26 direttamente sulle disponibilità del Tesoro. Ne rimarrebbero ancora da pagare 42 di cui 22 in corso di accertamento, e 20 dipendenti dalla chiusura dei conti di liquidazione. L'azienda ferroviaria assume l'onere di fornire al Tesoro le somme annualmente necessarie per il servizio di tali debiti, ammortizzabili in 40 anni. Le emissioni si faranno gradatamente e per necessità lentamente, quando occorreranno per i pagamenti.

dovremo spendere 1756 milioni. Questi, per interessi e ammortamenti, peseranno tutti quanti sulla azienda ferroviaria, la quale pagherà al tesoro non solo gli ammortamenti dei debiti nuovi, che si fanno per i nuovi impianti, per il nuovo materiale e per le costruzioni di linee strettamente connesse col l'esercizio, ma anche gli ammortamenti dei debiti vecchi, consegnati illesi, senza diminuzione di sorta, dalle Compagnie cessate alla nuova azienda delle ferrovie di Stato.

E questo non basta. Io avevo proposto, nel piano ferroviario del 1904, che fu accusato di troppo ottimismo e oggidì si concreta e si svolge con tanta facilità, che sugli avanzi del bilancio, una somma da determinarsi fosse donata dal tesoro all'esercizio ferroviario di Stato, per il pagamento delle liquidazioni vecchie. L'onorevole Carcano esclude quel dono e ha voluto che anche sui 26 milioni, che rappresentano il contributo del tesoro alle liquidazioni, l'azienda di Stato pagasse l'interesse del 3.65, oltre l'ammortamento. Quindi voi vedete che il tesoro ha affaticato con tutti i mezzi, di cui era capace, l'azienda ferroviaria e tuttavia l'azienda ferroviaria non piega.

Si è ragionato della gravità della somma e della difficoltà di trovare così ingenti capitali a credito. Indicai nella mia esposizione finanziaria ultima del dicembre 1904 che il fondo di riserva del credito italiano era riposto nella Cassa depositi e prestiti e allora parve temeraria la mia asserzione; parve che si affaticasse troppo questo grande e provvido istituto di credito del nostro paese. Ma giova notare che, per obbligo di legge, la Cassa dei depositi e prestiti deve impiegare almeno la metà dei depositi in valori di Stato; giova notare che questi depositi affluendo mirabilmente anch'essi (indice dello svolgimento della vita economica del paese) crescono di continuo. Quindi può accadere, esacerbando i prezzi di borsa oltre certi limiti, che si produca anche in Italia l'effetto dell'Inghilterra, dove le Casse di risparmio postali coi loro impieghi obbligatori in consolidati li portarono a oltre 111 per cento e provocarono poi quei traccolli, durante la guerra boera, dai quali non si è più sollevata.

Non amo che i valori dello Stato abbiano artificiali rialzi, perchè in appresso se ne vendicano con ribassi troppo repentini e non meritati. Oggi il tesoro se non offrisse alla cassa l'impiego di questi certificati ferroviari, dovrebbe cercare rendita o

altri valori di Stato, nei quali impiegare l'esuberanza dei depositi, provocando rialzi troppo improvvisi. Quindi la Cassa dei depositi considera come benvenuti questi titoli, i quali essendo anch'essi obbligazioni di Stato, e fruttando 3.65, costituiscono un ottimo impiego per i risparmi popolari. Ma che dico della cassa depositi e prestiti? Non ci sono le società di assicurazione, non ci sono le casse di risparmio libere, le quali fanno ressa per avere di questi certificati? Vi è la certezza che i 100 milioni di questi primi sette anni e i 150 milioni dei tre anni dell'ultimo decennio saranno dal risparmio italiano assorbiti facilmente, senza che in nessuna guisa sia offeso il fondo libero richiesto dalla produzione nazionale.

Ma dico di più, e questo rallegrerà la Camera, perchè è notizia che ne conforta il legittimo orgoglio segnalando il credito nostro altissimo.

Ebbi offerta anche recente di gruppi bancari esteri di primo ordine, per collocare alcune centinaia di milioni di questi titoli ferroviari a un saggio che sarebbe sotto il 3.50 per cento. Questo titolo rappresenta, oltre il credito del nostro Governo, quella forma di malleveria obiettiva reale, che hanno tutti i titoli ferroviari di questa specie, sul tipo della cassa dell'annualità belga, della quale parlava l'onorevole Maggiorino Ferraris nel suo discorso di ieri, ed è, a mio avviso, uno degli esemplari belli, più snelli e più fecondi d'istituzioni di credito ferroviario che si conoscano.

Non ho sinora nè consentito nè rifiutato, perchè fino a quando il mercato interno può con tanta facilità e senza che gli affari dell'economia nazionale ne abbiano danno, assorbire i fondi occorrenti all'esercizio delle ferrovie, si deve con orgoglio dire che l'Italia farà da sè anche in questa materia. (*Bene!*)

Ma se m'accorgessi che si premesse troppo sul fondo del risparmio libero, e che gli affari del nostro paese potessero in alcuna guisa soffrire per siffatto assorbimento continuo del risparmio nazionale nei titoli di credito ferroviario, certamente sarebbero i benvenuti anche questi banchieri che ci offrono a ragion mite d'interessi somme così cospicue. Solo metterei una condizione... la condizione che non ci fosse fissata la restituzione in moneta metallica, ma in moneta italiana, perchè oggi la nostra carta ha il diritto, come lo attestano le condizioni del mercato, di essere pareggiata all'oro. (*Bene!*) Deve cessare nei nuovi affari l'obbligo dei

pagamenti all'estero con moneta privilegiata.

Da tutti gli aspetti considero la questione senza preoccupazioni per il tesoro italiano. Le cifre sono grosse, ma il nostro credito (lo ripeto ad arte) è all'altezza di queste somme.

L'onorevole Rubini a questo proposito metteva innanzi alcuni dubbi sottili, che io soglio prendere sempre in grande considerazione, come egli sa. A suo avviso, se ne interpreto bene il pensiero (e prego la Camera di seguirmi in queste considerazioni non facili), le vecchie aziende degli esercizi sociali assegnavano ai tre fondi di riserva e alle Casse per gli aumenti patrimoniali somme nell'insieme più cospicue di quelle che gli attuali bilanci delle ferrovie di Stato (annessi il primo all'assestamento dell'esercizio 1905-906, il secondo agli stati di previsione del bilancio dei lavori pubblici) non consacrino allo stesso intento. Quindi accusava la nostra finanza nelle sue relazioni con le ferrovie di essere meno cauta e meno guardinga degli antichi esercizi...

RUBINI. Ho fatto un semplice confronto col primo esercizio.

LUZZATTI LUIGI, *ministro del tesoro*. Infatti le somme stanziare nel bilancio per sovvenire alle casse degli aumenti patrimoniali erano nell'ultimo anno dell'esercizio sociale di 5 milioni. Inoltre le quote di spettanza dello Stato per i tre fondi di riserva erano 7 milioni e 909 mila lire; quelle per le casse patrimoniali salivano a 20 milioni e 900 mila lire, compresi 4 milioni e 600 mila lire, per il ricavo della vendita del materiale fuori d'uso, e il risarcimento pel disavanzo delle casse pensioni sul prodotto ultrainiziale era 1 milione e 919 mila lire. Cosicchè nell'insieme si hanno 35 milioni e 700 mila lire. I quali, aggiunti ai 34 milioni e 100 mila lire nette che il Tesoro italiano è riuscito a riscuotere nell'ultimo anno dell'esercizio sociale, sotto deduzione dei 5 milioni accennati sopra, si notava un beneficio di 69 milioni e 800 mila lire.

Invece nel primo anno dell'esercizio di Stato e nel secondo, la nuova gestione darà rispettivamente 15 milioni e 16 milioni e 650 mila lire, corrispondenti ai tre fondi di riserva delle antiche gestioni sociali, oltre a un minimo di 4 milioni e 600 mila lire per il ricavo di materiali fuori d'uso, per ciascun esercizio.

Vi è inoltre l'assegnazione al fondo di riserva in conto capitale, che serve per tutte le contingenze eventuali, di 6,467,000 nell'esercizio 1905-906, e di 6,670,000 nel 1906-1907. E vi sono poi nel 1906-907 gli am-

mortamenti per 4,433,000 di debiti vecchi e di debiti nuovi, i quali non figurano nelle antiche gestioni.

Ora io prego l'onorevole Rubini, che è maestro in questa materia, di considerare che gli ammortamenti dei debiti vecchi e dei nuovi costituiscono un elemento finanziario di cautela che introduciamo per la prima volta nella gestione ferroviaria, perchè le antiche società consegnarono intatti i debiti, dei quali si erano pagati soltanto gli interessi, senza traccia di estinzioni.

Adunque nel primo esercizio di Stato le assegnazioni per gli aumenti patrimoniali ascendono a milioni 26 e nel secondo a 32.2. E poichè l'entrata netta ferroviaria, per il tesoro, risulta di milioni 45,6 nel primo esercizio di Stato e di milioni 47.7 nel secondo, si ha per l'uno un complesso di milioni 71 e 600 mila lire e per l'altro di milioni 79.9, contro un insieme di milioni 69.8 nell'ultimo esercizio sociale.

L'onorevole Rubini, ricordando una sua antica proposta, alla quale io avevo fatto buona accoglienza in altri tempi, domanda che dall'entrata lorda ferroviaria sia detratta una somma eguale al 3 per cento del prodotto lordo ottenuto nell'esercizio immediatamente precedente, la quale dovrebbe funzionare come una specie di cassa per aumenti patrimoniali, non nel senso giuridico della parola, ma nel senso economico.

Ora qualche cosa di simile era anche nell'animo mio di fare nel corrente esercizio, le cui condizioni finanziarie si presentano abbastanza liete. E mi permetta la Camera di indicarle rapidissimamente, per combattere l'opinione che ho veduto accreditarsi in alcuni diari per effetto della quale parrebbe che gli esercizi ferroviari colle esigenze nuove potessero rodere il bilancio dello Stato. Ora, se la Camera mi seguirà con paziente benevolenza, potrò esporle alcuni dati confortanti; il che non è merito del Ministero presente, di quello passato o di quello futuro, ma attesta la felice compagine della nostra situazione economica.

Abbiamo riscosso per le principali entrate, escluse le ferroviarie, a tutto febbraio, 1104 milioni, mentre per il periodo corrispondente dell'anno anteriore avevamo riscosso soltanto 1045 milioni; quindi una maggiore entrata di 59 milioni, la quale, pur calcolando le spese messe innanzi dalla precedente Amministrazione, permette a

tutto febbraio la previsione di un avanzo di circa 58 milioni.

Se le spese non crescessero e le entrate non crescessero, se il bilancio si arrestasse coi suoi incrementi a tutto febbraio, noi potremmo presagire 58 milioni di avanzo. Ma è molto probabile che la vita nazionale non sospenda queste sue felici manifestazioni nel bilancio dello Stato col febbraio. Infatti i primi risultati del mese di marzo attestano già per tre soli cespiti (dogane, tabacchi e sali) un getto di circa 3 milioni di più per una sola decade.

Se tutto crescesse, grano, zucchero, il resto delle dogane e gli altri cespiti nei mesi successivi come fino a febbraio, il bilancio si chiuderebbe con circa 87 milioni d'avanzo.

Ma è probabile che i gitti straordinari del grano si arrestino, e confido appena che quanto si è incassato in più finora ne rimanga illeso. E probabilmente i dieci milioni che ci mancano per questi successivi incrementi del grano in relazione ai mesi passati, si perderanno per via. L'avanzo oscillerà, secondo che sarà maggiore o minore, fra i sessanta e gli ottanta milioni.

Mettiamo per cautela sessanta milioni, i quali suppongono che si arresti l'incremento delle altre entrate, incluso il grano. Ma potrebbero anche e persino dar indietro? È possibile, ma non probabile.

Come impiegheremo noi quei sessanta milioni, che con tutta verosimiglianza costituiranno l'eccedenza delle entrate nette nell'esercizio corrente?

Il Ministero ha proposto di dare sugli avanzzi accertati, cioè, verificati i conti consuntivi, dieci milioni alla cassa-pensioni per la vecchiaia, e mi pare unanime il plauso per questo obbligo verso un istituto, che costituisce una delle speranze più sicure e più pietose dei nostri lavoratori. Altri dieci milioni si assegnano a una cassa nazionale per la colonizzazione, che si moltiplicherebbero poi gradualmente secondo le norme del credito fondiario con una emissione quattro volte tanto. Altre spese maggiori e impreviste, quali si annunziano in questi ultimi tempi per la Calabria, per il Veneto, per i colpiti dai nubifragi, da altre calamità o per rivelazioni di stanziamenti insufficienti nei bilanci della istruzione pubblica, esigono l'assegno di un ulteriore ventina di milioni. Con tali provvedimenti si scemerà di ben due terzi questo avanzo. Il resto a che lo consacreremo?

Si possono fare due proposte egual-

mente degne di attenzione; una di dar 20 milioni al tesoro per diminuirne il debito già alleggerito notevolmente con gli avanzi degli anni scorsi; l'altra di darli all'azienda ferroviaria. Prediligerei questa ultima assegnazione. La dotazione delle ferrovie di Stato per i magazzini qual'è fissata dalla legge e dai bilanci presentati dai nostri predecessori deve essere di 68 milioni; di questi 48 già ci sono, e soltanto mancano 20 milioni per dotare i magazzini secondo le esigenze di un pieno servizio.

L'onorevole Carcano aveva iscritti questi 20 milioni nel bilancio del tesoro, e contemporaneamente li aveva registrati nel movimento dei capitali in entrata e in uscita accennando che si sarebbe provveduto col credito ai 20 milioni occorrenti per i magazzini. Ma cosa avrebbe fatto il mio predecessore se il bilancio con le entrate effettive avesse dimostrato la sua idoneità a pagare questi 20 milioni senza ricorrere al credito? Vorrei proporre, se ne avrò i mezzi, che si compisse la dotazione dei magazzini coi mezzi effettivi che il bilancio porge.

L'onorevole Rubini domanda qualche cosa di più, domanda che si aggiunga il tre per cento dei prodotti in questo esercizio e negli esercizi successivi per tre anni, cioè, circa 10 milioni per anno.

Egli vorrebbe che dal prodotto lordo delle ferrovie di Stato si detraessero 10 milioni, i quali rappresenterebbero 10 milioni di meno di appello al credito. Invece di 100 milioni di appello al credito, se ne farebbe per 90.

In tal modo si comincerebbe gradatamente a colorire quell'idealità per effetto della quale, in una finanza forte, in un bilancio ben munito, si deve in parte anche alle spese ferroviarie far fronte col capitale e non solo col credito. Io pregherei l'onorevole Rubini di moderare le sue domande...

RUBINI, *presidente della Giunta generale del bilancio*. Non diranno poi che sono troppo meschino!

LUZZATTI LUIGI, *ministro del tesoro*. ...e di accontentarsi di sei milioni invece di dieci. (*Si ride*). Perchè i sei milioni rappresentano quella capacità di credito che il nostro bilancio possederà quest'anno e l'anno venturo, per potere colle sue entrate nette migliorare anche il patrimonio delle ferrovie. Più in là non arrischierei d'impegnarmi: poichè quello che si toglie da una parte evidentemente si riempie dall'altra, ma non è che un giuoco di partite.

Ora noi dobbiamo cercare di dar] alle

ferrovie tutto ciò che occorre, lasciando intatto il pareggio del bilancio; altrimenti si concederebbe alle ferrovie un aumento patrimoniale con le somme del bilancio, il quale poi sarebbe costretto di prendere a prestito per far fronte ai mezzi dei quali avesse la deficienza. L'ideale è di chiedere quello che appaga da una parte i bisogni delle ferrovie e dall'altra non squilibra il pareggio.

Così ci manteniamo in quella giusta linea desiderata da coloro che meditano a fondo su questo problema. E io do intanto l'affidamento, che il bilancio di quest'anno e quello dell'anno venturo, compresi anche gli aumenti di spese che furono proposti dal Ministero, come avremo occasione di dimostrarlo, quando si farà in questa Camera una discussione invocata per la chiarezza dei conti, per la saldezza della finanza e per l'utilità del credito dello Stato, non soffriranno alcun detrimento.

Confido di avere convinti coloro che ne dubitavano che la condizione del credito e del bilancio italiano non peggiorerà in nessuna guisa per effetto di un servizio ferroviario posto all'altezza della civiltà, ai bisogni dei nostri tempi, integratore alla sua volta dell'economia e della finanza. (*Vive approvazioni*).

Chiusura della votazione segreta.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la votazione segreta per la nomina di un segretario della Camera ed invito la Commissione di scrutinio a procedere alla numerazione delle schede.

Si riprende la discussione del disegno di legge relativo alle spese straordinarie ferroviarie.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Lacava.

LACAVA. Non era mio intendimento di prendere parte in questa discussione, desideroso di dare il mio voto favorevole al disegno di legge anche per le ultime modificazioni apportatevi dall'attuale ministro dei lavori pubblici. Tanto è vero che ieri io non mi lasciai neppure sedurre da un doveroso ringraziamento così agli onorevoli Maggiorino Ferraris e Tedesco che al mio amico personale, l'onorevole Rubini, i quali, parlando dei fondi necessari per il materiale mobile, ricordarono la mia legge del 25 febbraio 1900 che porta la firma anche dell'onorevole Boselli, e che fu approvata durante il Ministero di cui facevano parte pure l'onorevole Carmine e l'onorevole Salandra.

Ma dopo che il ministro del tesoro, non con molta carità...

LUZZATTI LUIGI, *ministro del tesoro*. Ma se l'ho lodata: ho detto che ha migliorato la nostra!

LACAVA. Dopo qualche interruzione!

A ogni modo, io rispondo nel modo come diceva l'onorevole Carmine, alludendo a

quel tal frate del seicento, cioè con molta equanimità e *sine ira et studio*.

La legge del 25 febbraio 1900 fu presentata alla Camera il 2 novembre 1898. Badi la Camera che io fui ministro dei lavori pubblici dal 29 giugno 1898 al 24 giugno 1900. Appena arrivato al Ministero trovai una convenzione preparata dall'egregio mio antecessore, onorevole Pavoncelli, se non m'inganno; e dall'onorevole Luzzatti allora anche ministro del tesoro. Questa convenzione che trovai al Ministero, accordava per materiale mobile 15 milioni; cioè sette milioni e mezzo per la Mediterranea e sette milioni e mezzo per l'Adriatica e portava la data del 9 giugno 1898.

Io credetti, insieme con l'onorevole ministro del tesoro di quel tempo l'onorevole Vacchelli, che quella convenzione potesse migliorarsi; e di fatti la convenzione che l'onorevole ministro Vacchelli ed io facemmo e che porta la data del 29 novembre 1899 provvedeva non con 15 milioni al materiale mobile, ma sibbene con 32 milioni; cioè 26 per la Mediterranea e 16 per l'Adriatica. Si badi che queste cifre sono esatte, perchè provengono dal Ministero dei lavori pubblici.

LUZZATTI LUIGI, *ministro del tesoro*.
Non le contesto.

LACAVALA. E sono le cifre conformi alla convenzione del 29 novembre 1899. Noi non accettammo la convenzione fatta dagli onorevoli nostri predecessori, e ringrazio l'onorevole ministro di aver detto che con la nostra quella fu migliorata; e fu migliorata notevolmente, poichè il corrispettivo dello Stato fusolo di 2,86 per cento, mentre che la prima convenzione dava il 4.44. Dunque la convenzione da me presentata aveva questi miglioramenti cioè da 15 milioni la provvista del materiale mobile si portava a 32 milioni, e migliorava poi gl'interessi che apportava allo Stato.

È bene che io ricordi ancora un'altra volta l'onorevole Rubini il quale, lo dico a cagione d'onore, fu il mio più grande collaboratore nella legge del 25 febbraio 1900, e lo furono ancora l'onorevole Danieli relatore, e l'onorevole Tedesco allora ispettore generale. E sebbene quella legge porti la data del 25 febbraio, il disegno ne fu presentato il 2 dicembre 1898; cioè pochi mesi dopo che io era andato al Ministero dei lavori pubblici. E se io presentai il 2 dicembre 1898 non poteva fare diversamente, perchè ci furono le vacanze parlamentari, e ricordo pure che quel pro-

getto portava anche la firma dell'onorevole Fortis. Fu inviato questo progetto di legge alla Commissione generale del bilancio, e dopo i colloqui avuti col presidente di essa l'onorevole Rubini, presentai alcuni emendamenti che miglioravano la primitiva mia proposta, il 17 marzo 1899. La Commissione del bilancio riferì il 29 giugno 1899 la prima volta, il 2 dicembre dello stesso anno la seconda volta, ed immediatamente fu discusso nei due rami del Parlamento, dimodochè il ministro del tempo, cioè chi ha l'onore di parlarvi, non frappose alcuno indugio alla discussione di esso, e il 25 febbraio dello stesso anno divenne legge dello Stato.

Quale fu l'articolo importante di questa legge? Io prego la Camera di usarmi l'attenzione di sentirlo.

Era l'articolo 7 che, come ben disse l'onorevole Rubini, è continuativo, per cui non vi era più bisogno di ricorrere a nuovi fondi.

L'articolo dice così: « Il versamento delle somme autorizzate con l'articolo 1 lettera C (cioè i 28 milioni a carico dello Stato) è subordinato alla condizione che le Società esercenti le strade ferrate delle reti Mediterranea, Adriatica e Sicula, facciano annualmente il versamento di una somma annuale uguale ad un decimo del concorso dello Stato, quale somma sarà suddivisa fra le tre reti proporzionalmente al riparto che sarà fatto del fondo costituente il concorso predetto. Con le somme versate dallo Stato, e con gli altri proventi delle Casse patrimoniali indicate nell'articolo 2 della legge del 14 gennaio 1897 sarà provveduto nei sei anni decorrenti dal primo luglio 1899 al 30 giugno 1905 ». Come vedete, era prescritta per legge la continuità dell'articolo stesso, ed ogni anno doveva avere il suo stanziamento. Ebbene, in forza di questo articolo 7, se fosse stato eseguito, noi che cosa avremmo potuto e dovuto avere per il materiale mobile? Io non faccio che citare le cifre già riportate dal mio carissimo amico l'onorevole Maggiorino Ferraris, in un suo importante articolo, sulle quali non vi è possibilità di obiezioni. « Con la legge del 25 febbraio 1900 per la provvista del materiale mobile i suoi effetti sarebbero stati di gran lunga più benefici qualora la legge stessa avesse avuto completa e leale esecuzione. Infatti nel 1900, egli dice, avremmo avuto fino al 30 giugno 1905, per nuovi acquisti di materiale mobile 230 milioni disponibili.

Invece quanti se ne eseguirono? Solamente 156,962,000 lire, il che significa che si ebbe una deficienza di circa 73 milioni».

E quali furono gli anni nei quali la legge non ebbe che scarsa esecuzione?

Mi duole dirlo, ma proprio quelli in cui era ministro del tesoro il ministro attuale. Perchè troviamo che nel 1901-902 si disposero per materiale mobile 99,794,000; nel 1902-903 42,308,000; nel 1903-904 7,700,000; nel secondo semestre del 1904 7,082,000 e nel 1905 non si spese nulla perchè venne la legge provvisoria sull'esercizio di Stato.

Io ho voluto citare queste cifre in difesa di quella legge che fu chiamata provvida tanto dall'onorevole Maggiorino Ferraris quanto dall'evangelista della finanza l'onorevole Rubini, e non mi aspettava veramente che l'onorevole ministro del tesoro parlasse di essa con, dirò così, tanta poca carità.

Queste sono le ragioni per le quali ho creduto di parlare. Veramente l'onorevole ministro del tesoro si è affrettato dopo a dichiarare che la convenzione da lui lasciata fu molto da me migliorata, e dichiarò pure quella legge importante. Ma io tenevo a dimostrare alla Camera tutte le conseguenze che sarebbero derivate da questa legge se fosse stata eseguita, e aggiunsi per debito di lealtà che questa legge, oltre della mia, porta la firma anche dell'onorevole Boselli, attuale ministro della pubblica istruzione, sebbene non porti quella degli onorevoli Salandra e Carmine, essi però facevano parte con me dello stesso Ministero, e mi furono larghi dei loro consigli. (*Bene!*)

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

LUZZATTI LUIGI, *ministro del tesoro*. Io non ho nessuna osservazione da fare, perchè Lacava migliorò Luzzatti, la Giunta del bilancio migliorò Lacava, e dobbiamo compiacerci di tutti questi successivi miglioramenti. (*ilarità*).

Presentazione di una relazione.

PRESIDENTE. Invito l'onorevole Panie' a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

PANIE'. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge che approva una modificazione all'articolo 123 del testo unico 23 luglio 1895 della legge sulle pensioni.

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

Si riprende la discussione del disegno di legge per le spese ferroviarie.

PRESIDENTE. Passiamo ora agli ordini del giorno. Ve ne sono due. Il primo è dell'onorevole Ferraris Maggiorino. Onorevole Ferraris, lo mantiene o lo ritira?

FERRARIS MAGGIORINO. Io domando notizie che molto probabilmente il ministro sarà lieto di somministrarmi.

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

CARMINE, *ministro dei lavori pubblici*. Quando vidi quest'ordine del giorno diedi subito disposizioni perchè si preparassero le notizie che l'onorevole Ferraris desidera. Credevo di poterle portare qui durante questa discussione, ed avrei realmente potuto portarle, ma non del tutto complete.

Credo che le avrò tra pochi giorni. Prometto di portarle alla Camera nella forma che la Camera crederà, presentandole o alla Presidenza o alla Giunta del bilancio, come mi pare abbia accennato ieri l'onorevole Ferraris. Se l'onorevole Ferraris si appaga di questa promessa, che manterrò sicuramente, potrà ritirare il suo ordine del giorno; altrimenti non ho nessuna difficoltà di accettarlo, corrispondendo esso perfettamente a quello che intendo di fare.

E giacchè mi trovo a parlare, dichiaro, a nome del Governo, di accettare l'ordine del giorno dell'onorevole Calissano e di altri deputati, perchè, come dissieri, anch'esso corrisponde pienamente ai propositi del Governo, ed a ciò che si è fatto finora da parte della direzione generale delle ferrovie.

PRESIDENTE. Do lettura anzitutto dell'ordine del giorno dell'onorevole Ferraris Maggiorino.

« La Camera, in conformità delle dichiarazioni fatte dal Governo nella seduta del 19 aprile 1905;

invita il Governo a presentare al Parlamento notizie particolareggiate:

a) sulla quantità e sulle condizioni di età del materiale rotabile in servizio e sulla quantità e data di consegna del materiale rotabile in costruzione al 1° luglio 1905, in dipendenza delle antiche gestioni;

b) sulle ordinazioni di varie specie di materiale rotabile, fatte in base alla legge del 22 aprile 1905, e sulla data delle rispettive consegne;

c) sulle ordinazioni di materiale rota-

bile che si faranno in base alla presente legge;

d) sui prezzi delle forniture affidate all'industria nazionale, in confronto di quelli dell'industria estera, specialmente per le ultime gare fatte dalla Società delle Meridionali;

e) sulle quantità e sulle condizioni di nolo e di acquisto del materiale noleggiato».

Il Governo ha dichiarato di accettare quest'ordine del giorno.

Lo metto a partito.

(È approvato).

Viene ora l'ordine del giorno dell'onorevole Callisano ed altri.

« La Camera invita il Governo a ripartire equamente gli stanziamenti anche a favore della sistemazione delle stazioni e dei mezzi di carico e di scarico nelle piccole città e nei comuni rurali.

Calissano, Marsengo-Bastia, Ferraris Maggiorino, Bertetti, Buccelli, Facta, Pinchia, Chiappero, Di Saluzzo, Compans, Pozzo Marco, Cimati, Cavagnari, Furnari, Fracassi, Ginori-Conti, Montauti, Brizolesi, Curreno, Canevari, Goglio, Soulier, Rastelli, Nuvoioni, Celesia, Falcioni, Rebaudengo, Ciartoso, Bernini, Falchetti, Rovasenda, Morando ».

Anche quest'ordine del giorno è accettato dal Governo.

Lo metto a partito.

(È approvato).

Veniamo alla discussione degli articoli.

Onorevole ministro dei lavori pubblici, accetta che la discussione si faccia sul testo della Commissione?

CARMINE, ministro dei lavori pubblici.

Accetto il testo della Commissione con gli emendamenti, formulati dal Ministero. PRESIDENTE. Art. 1.

Per provvedere a quanto occorre negli esercizi 1905-906 e 1906-907 alla prosecuzione dei lavori e delle provviste necessari a porre in regolare assetto le ferrovie di Stato, e per iniziare, nello esercizio 1906-907, i lavori e le opere prescritte dall'articolo 30 della legge 8 luglio 1904, n. 351, è autorizzata, in aggiunta alle somme stanziata con gli articoli 9 e 10 della legge 22 aprile 1905,

n. 137, l'ulteriore assegnazione complessiva di 205 milioni, così ripartita:

Esercizio 1905-906 lire 45 milioni

Esercizio 1906-907 » 60 milioni

Esercizio 1907-908 » 100 milioni

Sullo stanziamento di sessanta milioni assegnati all'esercizio 1906-907 è impegnata la somma di 5 milioni per lavori e le opere prescritti dall'indicato articolo 30 della legge 8 luglio 1904, n. 351, fermo restando l'obbligo al Governo di presentare entro l'esercizio 1905-906 apposito disegno di legge per la iscrizione delle ulteriori somme che occorreranno in seguito per la prosecuzione e il compimento di detti lavori e opere.

L'onorevole Maggiorino Ferraris propone che, in fine del secondo comma, si dica:

« l'ulteriore assegnazione complessiva di lire 305 milioni, così ripartita:

Esercizio 1905-906 lire 145 milioni.

Esercizio 1906-907 lire 160 milioni ».

Egli propone inoltre il seguente articolo aggiuntivo:

« Entro un mese dalla data della presente legge, il Governo dovrà procedere a gare per una fornitura straordinaria di materiale mobile, in misura tale, che comprese le ordinazioni fatte in base alla legge 22 aprile 1905, n. 137, si provvedano complessivamente:

1,000 locomotive;

2,000 vetture-passeggeri;

18,000 carri-merci e bagagliai.

Le dette quantità di materiale dovranno essere consegnate nel minor tempo possibile ed in ogni caso non più tardi del 30 giugno 1907.

Per le locomotive da acquistarsi all'estero, il Governo potrà anche stipulare contratti a partiti privati, in base all'articolo 4 della legge 14 luglio 1887 sull'amministrazione e sulla contabilità generale dello Stato.

Per la fornitura dei 21,000 rotabili contemplati nel presente articolo, si dovrà ricorrere a gare internazionali per quella parte che superi i 100 milioni di lire.

Per queste gare, la protezione all'industria nazionale, di cui alla legge 27 aprile 1885, n. 3048, è elevata al dieci per cento, oltre le spese di dogana e di trasporto al luogo di consegna ».

Onorevole Maggiorino Ferraris, mantiene, questi due emendamenti?

FERRARIS MAGGIORINO. Onorevole Presidente, come già ho dichiarato, non insisto nei miei emendamenti, e ringrazio il Governo di aver accettato il mio ordine

del giorno, perchè credo che veramente abbia fatto una buona azione nell'interesse della finanza e del servizio delle ferrovie. Sono dieci milioni all'anno, che si guadagnano.

PRESIDENTE. Pongo a partito l'articolo primo del disegno della Commissione coll'emendamento proposto dal Governo.

(È approvato).

Art. 2.

Le somme autorizzate dall'articolo precedente sono iscritte, mediante appositi capitoli, in entrata e in uscita, della parte straordinaria del bilancio dell'Amministrazione delle ferrovie di Stato e corrispondentemente nella parte straordinaria, movimento di capitali, del bilancio dell'entrata dello Stato e in quello della spesa del Ministero del tesoro.

Nei limiti delle indicate somme sarà aperto un credito all'Amministrazione delle ferrovie di Stato in conto corrente col Tesoro, il quale fornirà i fondi secondo le occorrenze.

Su questo articolo 2 c'è un emendamento. È il seguente:

« Dopo le parole: sono iscritte, aggiungere: per la somma di 10 milioni e per ognuno degli esercizi indicati dall'articolo precedente nella parte ordinaria della spesa del bilancio dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e per le rimanenti somme sono iscritte, (segue il testo come nell'articolo).

Rubini, Morelli-Gualtierotti, Pini, Gucci-Boschi, Chimirri, Capaldo, Jatta, Caputi, Visocchi, Centurini, Stoppato ».

Ha facoltà di parlare l'onorevole Rubini.

RUBINI. Il mio emendamento corrisponde a quanto avevo detto ieri. Una parte delle spese per migliorie non avendo una corrispondenza nell'aumento del prodotto, è bene che rimanga a carico dell'esercizio.

L'onorevole ministro del tesoro, accetterebbe la mia proposta, purchè limitata a sei milioni annui.

Per vero ciò non corrisponde allo sperato aumento del prodotto; ma non insisto; e non mi resta che di ringraziarlo, anche perchè così egli rende un servizio alla sincerità del bilancio dell'azienda ferroviaria. Infatti non sarebbe sincero un bilancio nel quale si facessero dei debiti, e si stabilisse

di sostenerli con aumenti di proventi che non si realizzano, perchè la qualità della spesa non li genera.

L'onorevole ministro del tesoro ha accettato la massima da me sostenuta. Ciò è importante, ed io lo ringrazio anche per i milioni che dice di avermi regalato!

Ieri feci un'osservazione, intorno alla differenza dei risultati finanziari tra l'esercizio 1905-906 e l'esercizio 1904-905. I dati li riportai come e in base a ciò che avevami detto l'onorevole ministro del tesoro. Resulta ancora una differenza di sette milioni, ma si spiega benissimo. Sta bene che all'esercizio di Stato si sia accollato il servizio dei debiti, ma bisogna confrontare con esso quello che pesava sulle aziende sociali.

Per il 1905-906 il servizio d'interessi si ragguaglierà alla somma di 470 milioni a carico dell'esercizio di Stato, mentre l'esercizio sociale nel 1904-905, aveva un carico analogo per la somma di 430 milioni circa ed era sostenuto anche allora dai proventi ferroviari. Come si vede, per questo verso non vi è gran divario; onde non tutta la differenza dei sette milioni sarebbe con ciò spiegata. Il resto, ripeto, è dipendente dal diverso modo con cui si provvede alla spesa di migliorie. Ad ogni modo, ringrazio nuovamente l'onorevole ministro del tesoro della sua decisione.

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

LUZZATTI LUIGI, ministro del tesoro. Non è l'ora questa per impegnare una discussione sottile. La faremo in altra occasione e sarà discussione proficua.

Vi sono elementi evidenti che determinano la differenza tra i due esercizi. Prima lo Stato rifondeva alle Compagnie 5 o 6 milioni per le tariffe eccezionali che invece non si rifondono più; così dicasi per le ferrovie complementari e per altre ragioni che rappresentano, tra gli svantaggi, un vantaggio chiaro dell'esercizio di Stato. Ma tutte queste questioni le riserviamo a giorni più opportuni quando esamineremo il bilancio nei particolari tecnici. Allora presenterò alla Camera quei lavori, ai quali si riferiva oggi l'onorevole Rubini e hanno almeno il merito di ridurre al medesimo denominatore l'ultimo esercizio delle aziende private e i primi esercizi dell'azienda di Stato.

PRESIDENTE. L'onorevole Rubini propone il seguente emendamento all'articolo 2.

« Dopo le parole: sono iscritte, aggiungere: per la somma di 10 milioni e per

ognuno degli esercizi indicati dall'articolo precedente nella parte ordinaria della spesa del bilancio dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e per le rimanenti somme sono iscritte... (segue il testo come nell'articolo) ».

Il Governo accetta questo emendamento dell'onorevole Rubini?

LUZZATTI LUIGI, *ministro del tesoro*. Il Governo lo accetta, riducendo però i dieci milioni a sei.

PRESIDENTE. Pongo a partito l'articolo 2 modificato secondo l'emendamento dell'onorevole Rubini, accettato dal Governo.

(È approvato).

Art. 3.

Ogni anno, nel bilancio dell'Amministrazione delle ferrovie di Stato, verrà stanziata, nella parte ordinaria, la spesa occorrente per il servizio di interessi e di ammortamento in quaranta anni delle somme fornite dal Tesoro, ai termini degli articoli precedenti.

A questo articolo è proposto il seguente emendamento.

« Dopo le parole: ogni anno, aggiungere: oltre le somme indicate nell'articolo 2, (segue il resto come nell'articolo).

Rubini, Morelli-Gualtierotti, Pini, Gucci-Boschi, Chimiri, Capaldo, Jatta, Caputi, Visocchi, Centurini, Stoppato ».

Onorevole Rubini, mantiene la sua proposta?

RUBINI. Sì, perchè questo emendamento è la conseguenza dell'altro.

LUZZATTI LUIGI, *ministro del tesoro*. Ed il Governo accetta.

PRESIDENTE. Allora pongo a partito anche l'articolo terzo con l'emendamento dell'onorevole Rubini.

(È approvato).

Art. 4.

Il Tesoro provvederà le somme di cui all'articolo 1° coi mezzi indicati negli articoli 9 e 10 della legge 22 aprile 1905, n. 137, e nell'articolo 1° lettera F della legge 25 giugno 1905, n. 261.

Non potrà però l'ammontare complessivo dei titoli di debito ferroviario, di cui

nella citata legge 25 giugno 1905 (articolo 1° lettera F, e articolo 2), superare la somma di 500 milioni di lire.

Se nessuno domanda di parlare pongo a partito questo articolo quarto.

(È approvato).

Art. 5.

Con legge da presentarsi al Parlamento entro il mese di aprile 1906 si provvederà all'approvazione di un piano organico per la successiva prosecuzione e per il compimento dei lavori e delle provviste di cui all'articolo 1, e alla determinazione dei mezzi, coi quali dovranno essere provvedute le somme occorrenti.

CARMINE, *ministro dei lavori pubblici*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CARMINE, *ministro dei lavori pubblici*. Prego la Camera di volere accogliere a questo articolo un emendamento a cui già accennai nella seduta di ieri, tendente a cambiare il termine della fine di aprile 1906 in quello del 15 giugno, e ciò per le ragioni che già ieri ebbi a dire. Profitto anzi di questa occasione, a proposito dell'articolo che concerne la presentazione del piano per il compimento dei lavori e delle provviste, per riparare ad una omissione, che feci testè e della quale mi avvertì l'onorevole relatore. Egli aveva accennato alla opportunità della costruzione di funicolari per facilitare lo sfogo delle merci affluenti al porto di Savona ed a quello di Genova. Riparo alla involontaria omissione dichiarando alla Camera che già esiste in realtà un progetto concreto per una funicolare dal porto di Savona alla stazione di San Giovanni, progetto fatto per iniziativa privata.

Se questa riuscirà ad un buon risultato entro breve termine, il Governo ne sarà lieto, altrimenti l'amministrazione delle ferrovie dello Stato assumerà per suo conto l'iniziativa, la quale è destinata a recare grandi vantaggi, perchè servirà soprattutto ad agevolare la costituzione a San Giuseppe di un deposito di carbone, d'onde potrà essere disseminato lungo la rete nei momenti più opportuni, ossia quando il traffico è meno intenso.

In quanto al miglioramento delle comunicazioni fra Genova e Ronco, dichiaro che l'amministrazione delle ferrovie dello Stato studia con cura l'argomento. Se non è ancora arrivata a positive conclusioni, de-

vesi avvertire che questa amministrazione funge soltanto da otto mesi, durante i quali fu aggravata da una quantità di altri lavori; e quindi non si può farle appunto se non ha ancora potuto preparare uno speciale progetto.

Spero però che presto potrà essere presa qualche disposizione anche a questo riguardo. E dopo ciò raccomando alla Camera di approvare anche l'articolo 5 con l'emendamento di cui ho fatto cenno. (*Benissimo!*)

MELLI, *della Commissione*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MELLI, *della Commissione*. A nome della Commissione, dichiaro che, mentre essa era stata unanime nel chiedere, per le ragioni già dette dal relatore e per le ragioni che furono già svolte nella discussione, che il programma dei lavori ferroviari fosse presentato entro il mese di aprile, ora, udita dall'onorevole ministro la ragione principale, che determina il ritardo, consistente nelle conseguenze che avrà la proposta, che verrà innanzi al Parlamento, pel riscatto delle Meridionali, accetta la proposta del Governo: che la presentazione del piano completo dei lavori ferroviari sia ritardata fino al 15 giugno.

PRESIDENTE. Allora, l'articolo 5 con l'emendamento proposto dal Governo ed accettato dalla Commissione, rimane così redatto:

« Con legge da presentarsi al Parlamento non più tardi del 15 giugno 1906 si provvederà all'approvazione di un piano organico per la successiva prosecuzione e per il compimento dei lavori e delle provviste di cui all'articolo 1, e alla determinazione dei mezzi, coi quali dovranno essere provvedute le somme occorrenti ».

Pongo a partito questo articolo.

(*È approvato*).

Domani si procederà alla votazione segreta di questo disegno di legge.

Risultamento di votazione.

PRESIDENTE. Comunico alla Camera il risultamento della votazione di ballottaggio per la nomina di un segretario della Presidenza, avendo la Commissione di scrutinio condotto a termine il proprio lavoro:

Votanti	N. 323
L'onorevole Visocchi ebbe voti	» 159
» Cirmeni »	» 153
si ebbero schede bianche	» 11

L'onorevole Visocchi avendo raggiunto il maggior numero di voti, lo proclamò segretario della Presidenza.

Egli sarà invitato a prender posto a questo banco.

Presero parte alla votazione:

Abbruzzese — Abignente — Abozzi — Albasini — Albertini — Albicini — Alessio — Antolisei — Aprile — Arlotta — Arnaboldi — Arigò — Aroldi — Artom — Astengo — Auteri-Berretta — Avellone.

Baccelli Alfredo — Badaloni — Barnabei — Barracco — Barzilai — Basetti — Bastogi — Battelli — Bergamasco — Benini — Bertarelli — Bertetti — Bertolini — Bianchini — Bizzozero — Bonicelli — Borghese — Borsarelli — Bottacchi — Botteri — Bovi — Bracci — Brandolin — Brunialti.

Cabrini — Calissano — Callaini — Calvi Gaetano — Camera — Campi Emilio — Campi Numa — Canevari — Cao-Pinna — Capaldo — Capece-Minutolo — Cappelli — Caprucci — Caputi — Carcano — Cardani — Carmine — Casciani — Cascino — Castiglioni — Cavagnari — Celli — Centurini — Cerulli — Cesaroni — Chiappero — Chiapusso — Chimienti — Chimirri — Ciappi — Ciccarone — Cimatei — Cimorelli — Cirmeni — Ciuffelli — Cocco-Ortu — Cocuzzo — Codacci-Pisanelli — Coffari — Colosimo — Compans — Conte — Cornaggia — Cornalba — Cortese — Costa-Zenoglio — Cottafavi — Credaro — Crespi — Curioni — Cuzzi.

Da Como — Dagosto — D'Alì — D'Alife — Dal Verme — Daneo — Dari — De Amicis — De Bellis — De Felice-Giuffrida — De Genaro-Ferrigni — De Giorgio — Del Balzo — Dell'Arenella — De Luca Ippolito Onorio — De Michetti — De Nava — De Nobili — De Novellis — De Riseis — De Seta — De Tilla — De Viti De Marco — Di Cambiano — Di Rudinì Antonio — Di Saluzzo — Di Scalea — Di Trabia.

Fabri — Facta — Faelli — Falcioni — Falconi Gaetano — Falconi Nicola — Falletti — Fani — Faranda — Farinet Alfonso — Farinet Francesco — Fera — Ferrarini — Ferraris Carlo — Ferraris Maggiorino — Ferri Enrico — Ferri Giacomo — Fili-Astolfone — Finocchiaro-Aprile — Fortis — Fortunato — Fracassi — Fradelleto — Fulci Ludovico — Fulci Nicolò — Furnari — Fusco.

Galimberti — Galletti — Galli — Galini Carlo — Gallino Natale — Gallo — Gattoni — Gaudenzi — Gavazzi — Gian-turco — Ginori-Conti — Giolitti — Gio-rdano-Apostoli — Giovagnoli — Giovanelli — Girardi — Giuliani — Giunti — Goglio — Graffagni — Grippo — Gualtieri — Gua-stavino — Gucci-Boschi — Guicciardini.

Jatta.

Lacava — Landucci — Larizza — Laz-zaro — Leali — Leone — Libertini Ge-sualdo — Libertini Pasquale — Loera — Lucca — Lucchini Angelo — Lucernari — Lucifero Alfonso — Lucifero Alfredo — Luzzatti Luigi.

Majorana Angelo — Majorana Giuseppe — Mango — Manna — Mantica — Ma-raini Clemente — Maraini Emilio — Ma-razzi — Marcello — Marcora — Maresca — Marghieri — Marinuzzi — Marsengo-Bastia — Masselli — Massimini — Materi — Mazziotti — Meardi — Mel — Melli — Mendaia — Mercè — Mezzanotte — Miliani — Mirabelli — Modestino — Montagna — Montauti — Montemartini — Monti Guar-nieri — Morando — Morelli-Gualtierotti — Morpurgo — Moschini.

Negri de Salvi — Niccolini — Nitti.

Orioles — Orlando Salvatore — Orlando Vittorio Emanuele — Ottavi.

Pais-Serra — Paia — Pandolfini — Pa-niè — Pansini — Papadopoli — Pascale — Pasqualino-Vassallo — Pellecchi — Pen-nati — Personè — Petroni — Pianese — Pinchia — Pini — Pistoja — Placido — Pompilj — Pozzi Domenico — Pozzo Marco.

Raggio — Raineri — Rava — Rava-schieri — Reggio — Riccio Vincenzo — Rizzone — Rocco — Romano Giuseppe — Ronchetti — Rondani — Roselli — Ro-vasenda — Rubini — Ruffo — Rummo — Ruspoli.

Salandra — Sanarelli — Santamaria — Santini — Santoliquido — Saporito — Sca-glione — Scaramella-Manetti — Scellingo — Sili — Silva — Sinibaldi — Solimbergo — So'inas-Apostoli — Sonnino — Sormani — Soulier — Spagnoletti — Spallanzani — Spingardi — Spirito Francesco — Squitti — Staglianò — Stoppato — Strigari.

Talamo — Targioni — Tedesco — Teo-dori — Testasecca — Tinozzi — Todeschini — Torlonia Giovanni — Torraca — Torri-giani — Turati — Turbiglio — Turco.

Umani.

Valeri — Valle Gregorio — Valli Euge-nio — Vallone — Venditti — Visocchi.

Weil-Weiss — Wollemborg.

Zabeo — Zaccagnino — Zella-Milillo.

Sono in congedo:

Rianchi Emilio.
Fiamberti.
Mariotti — Masi.
Orsini-Baroni.
Rasponi — Rizza Evangelista.
Scalini — Suardi.

Sono ammalati:

Bianchi Leonardo.
Calvi Giusto — Costa.
De Andreis — De Asarta — De Gaglia.
Donati.
Fazzi Vito — Florena.
Giaccone.
Miniscalchi Erizzo — Molmenti.
Piccinelli.
Resta Pallavicino — Rizzetti.
Sorani.
Toaldi.

Assenti per ufficio pubblico:

Gorio.
Pavia — Podestà.

Verificazione di poteri.

PRESIDENTE. La Giunta delle elezioni ha presentato la relazione sull'elezione contestata dal collegio di Terranova di Sicilia.

Questa relazione sarà stampata, e distribuita agli onorevoli deputati; e la discussione sarà inserita nell'ordine del giorno di martedì 20 corrente.

Interrogazioni e interpellanza.

PRESIDENTE. Si dia lettura delle domande di interrogazione e di interpellanza.
MORANDO, segretario, legge:

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro di grazia e giustizia per sapere quando sarà provveduta del titolare la pretura di San Fratello in provincia di Messina.

« Arigò ».

« Il sottoscritto interroga il ministro di grazia e giustizia per apprendere come intenda provvedere per indennizzare i vice pretori che prestano servizio in sostituzione dei titolari.

« Cardani ».

« Il sottoscritto chiede interrogare il ministro di grazia e giustizia per sapere se e quando voglia far cessare lo stato anormale in cui trovasi da molto tempo la pretura di S. Chirico Raparo.

« Dagosto »

« I sottoscritti chiedono interrogare il ministro dei lavori pubblici per sapere se sia suo proposito di migliorare sollecitamente le tristi condizioni dei cantonieri delle strade nazionali rese intollerabili per l'aumentato costo della vita.

Pini; Gucci-Boschi, Stopato ».

« Il sottoscritto interroga il presidente del Consiglio, per chiedergli se, analogamente a quanto ha proposto per l'Amministrazione della guerra, intenda proporre per quella marittima una Commissione parlamentare, che coadiuvi il titolare di questo Dicastero nella risoluzione dei complessi problemi, che han tratto all'organamento dell'armata.

« Santini ».

« Il sottoscritto interroga l'onorevole ministro dei lavori pubblici circa il trattamento che l'attuale Amministrazione delle ferrovie di Stato usa ai poveri superstiti impiegati straordinari governativi di provenienza delle costruzioni, i quali vennero ceduti alla ex Mediterranea in forza e per effetto dell'articolo 82 delle convenzioni del 1885. E perchè l'onorevole ministro intervenga a provvedere e disporre sulla definitiva sistemazione del medesimo benemerito personale, nello stesso modo come si è praticato per tutti gli altri straordinari dei lavori pubblici.

« Giuliani ».

« Il sottoscritto chiede interrogare l'onorevole ministro dei lavori pubblici sulla reclamata necessità delle fermate dei treni diretti, per *un minuto, ai soli viaggiatori*, alle stazioni di Capaccio, o di Albanella, e di Dersano. In ogni caso se crede determinarsi al diretto n. 6 che transita verso le ore 11 dalle prime indicate stazioni, e quello n. 4 alle ore 11.50 per quella di Dersano.

« Giuliani ».

« Il sottoscritto interroga il ministro della guerra sulle ragioni che hanno indotto a stabilire per gli ufficiali dello esercito che che parteciperanno al torneo internazionale di scherma di Milano, norme e condizioni di manifesta inferiorità a quelle decretate

dal Ministero della marina per gli ufficiali dell'armata.

« Ravaschieri ».

« I sottoscritti interrogano l'onorevole ministro della pubblica istruzione, per sapere se intenda addivenire alle tante volte annunciata presentazione di un nuovo ruolo organico speciale per il personale delle segreterie universitarie.

« Paniè, Galluppi, Daneo, Arigò, Albertini ».

« Il sottoscritto interroga il ministro delle finanze, per conoscere il pensiero del Governo intorno al promesso miglioramento della benemerita classe degl'impiegati delle intendenze di finanza.

« De Felice-Giuffrida ».

« Il sottoscritto interroga il ministro di grazia e giustizia per sapere quali sono i suoi intendimenti sul disegno di legge per il nuovo Codice di procedura penale, già presentato alla Camera.

« Calissano ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle poste per sapere se gli equi provvedimenti dall'interrogante invocati, e dal precedente ministro promessi, intorno alle facilitazioni che la Navigazione generale italiana potrebbe accordare agli esportatori di agrumi nel porto di Messina, sieno stati mantenuti.

« Arigò ».

« Il sottoscritto chiede d'interpellare i ministri dell'interno e delle poste e telegrafi, se non credano doveroso provvedere affinché i Comuni, i quali per la loro posizione speciale restano, massime nella stagione invernale, completamente segregati, abbiano almeno l'ufficio postale e telegrafico, da impiantarsi ed esercitarsi a spese dello Stato, anche per motivi di pubblica sicurezza.

« Larizza ».

PRESIDENTE. Le interrogazioni saranno iscritte nell'ordine del giorno. Quanto alla interpellanza il Governo dichiarerà a suo tempo se intenda accettarla.

Sull'ordine del giorno.

BERGAMASCO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Parli.

BERGAMASCO. Pregherei l'onorevole Presidente di voler mettere nell'ordine del

giorno di domani lo svolgimento della proposta di legge degli onorevoli Ferrero di Cambiano, Torlonia ed altri per modificazioni alla legge sulla Cassa nazionale di previdenza che fu ieri ammessa alla lettura dagli Uffici.

PRESIDENTE. Mi è stato già detto che il Governo acconsente.

LUZZATTI LUIGI, *ministro del tesoro*. Se l'onorevole Bergamasco lo desidera, sono agli ordini suoi e dei suoi amici perchè domani sia svolta questa proposta di legge.

PRESIDENTE. Allora, se non ci sono osservazioni, lo svolgimento della proposta di legge, di cui ha parlato l'onorevole Bergamasco, sarà iscritta nell'ordine del giorno di domani.

(È così stabilito).

La seduta termina alle 17.50.

Ordine del giorno per la seduta di domani.

1. Interrogazioni.

2. Verificazioni di poteri: Elezioni contestate dei collegi di Alcamo (Eletto d'Alì) e di Bronte (eletto Giardina).

3. Svolgimento di una proposta di legge del deputato Torlonia Leopoldo ed altri per modificazioni alle leggi che regolano la Cassa Nazionale di previdenza per la invalidità e la vecchiaia degli operai.

4. *Votazione a scrutinio segreto del disegno di legge:*

Provvista di fondi per spese straordinarie occorrenti all'esercizio delle ferrovie dello Stato per il biennio 1905-906 e 1906-907. (276)

Discussione dei disegni di legge.

5. Concessione perpetua dell'Acquedotto De Ferrari-Galliera. (216)

6. Modificazione agli articoli 3 e 4 della legge 3 luglio 1904 sulle agevolazioni alle industrie che adoperano il sale e lo spirito. (324)

7. Riabilitazione dei condannati. (192)

8. Modificazioni alla tabella A annessa alla legge 31 marzo 1904, n. 140, portante provvedimenti a favore della provincia di Basilicata. (256)

9. Disposizioni relative alla navigazione del Tevere fra Roma e il mare. (323)

10. Proroga delle disposizioni contenute nei capi I e II della legge 23 luglio 1896, n. 318 e di quelle della legge 16 maggio 1901, n. 176, sui provvedimenti a favore della marina mercantile. (269)

11. Esenzione dalle tasse postali al sindacato obbligatorio di mutua assicurazione fra gli esercenti delle zolfare di Sicilia contro gli infortuni degli operai sul lavoro. (*Urgenza*). (270)

12. Piantagioni lungo le strade nazionali provinciali e comunali. (171)

13. Istituzioni di sezioni di pretura e modificazioni delle circoscrizioni mandamentali. (84)

14. Sull'esercizio della professione d'ingegnere, di architetto e di perito agrimensore. (71)

15. Riordinamento ed affitto delle Regie Terme di Montecatini. (96)

16. Sull'esercizio della professione di ragioniere. (99)

17. Domanda di autorizzazione ad eseguire la sentenza pronunciata dal tribunale di Roma il 10 febbraio 1904 contro il deputato Ferrì Enrico per diffamazione continuata e ingiurie a mezzo della stampa. (90)

18. Agevolezze all'industria dell'escavazione e del trattamento della lignite e delle torbe. (238)

19. Conferimento per titoli del diploma di direttore didattico nelle scuole elementari. (249)

20. Approvazione della convenzione per disposizioni relative alle strade ferrate esercitate dalla Società delle strade ferrate Meridionali. (225-B) (*Urgenza*).

21. Sui professori straordinari delle Regie Università e altri Istituti superiori universitari nominati anteriormente alla legge 12 giugno 1904, n. 253. (217)

22. Domanda di autorizzazione a procedere contro il deputato Todeschini pel reato di cui all'articolo 1° della legge di pubblica sicurezza. (306)

23. Domanda di autorizzazione ad eseguire la sentenza pronunciata dalla Corte d'appello di Brescia il 16 giugno 1903, contro il deputato Todeschini per diffamazione a mezzo della stampa. (260)

24. Modificazione dell'articolo 58 della legge 22 dicembre 1888, n. 5849 (Serie 3ª), per la tutela dell'igiene e della sanità pubblica. (246)

25. Domanda di autorizzazione a procedere contro il deputato Morgari per istigazione a delinquere commessa per mezzo della stampa. (257)

26. Impianto di fili aerei di trasporto. (197)

27. Autorizzazione al pagamento delle somme liquidate a favore delle Società ferroviarie Adriatica, Mediterranea e Sicula. (252) (*Urgenza*).

28. Bonifica delle cave di sterro e di prestito che costeggiano le linee ferroviarie. (124)

PROF. AVV. LUIGI RAVANI

Direttore degli Uffici di Revisione e di Stenografia

