

CCCLXVII.

1^a TORNATA DI SABATO 1^o GIUGNO 1907

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MARCORA.

INDICE.

	Pag.
Disegno di legge (Presentazione):	
Variazioni nei bilanci di grazia e giustizia e dei culti e di agricoltura (CARCANO)	15053
Ordinamento dell'esercizio ferroviario di Stato (Seguito della discussione del disegno di legge)	15054
CUZZI	15054
DANEO (relatore)	15054-63-71
DE NAVA	15069
GIANTURCO (ministro)	15058-63-68-69-70
MORANDO	15056
PALA	15063-65-68
PANTANO	15068-69-72
PESCETTI	15057 63-64-67
Osservazioni e proposte:	
Sull'ordine del giorno:	
GIANTURCO (ministro)	15053
PESCETTI	15053
PRESIDENTE	15053

La seduta comincia alle ore 10.

SCALINI, segretario, dà lettura del processo verbale della seduta antimeridiana di ieri.

PESCETTI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Sul processo verbale?

PESCETTI. Non veramente sul processo verbale, ma per fare una dichiarazione.

PRESIDENTE. Allora, se non vi sono osservazioni, il processo verbale si intende approvato.

(È approvato).

Su che cosa intende parlare? Sull'ordine del giorno? Dica pure.

PESCETTI. Io intendo di dire che noi non contrastiamo certo il diritto della Camera di stabilire in fine di ogni seduta l'ordine del giorno per la seduta successiva. Ma è evidente che ci sono anche delle consuetudini e delle convenienze che sono nel fondo del

pensiero. E nel pensiero nostro c'è questo, che le sedute matutine non siano consacrate a trattare argomenti come questo.

Una voce. La Camera è sempre padrona del suo ordine del giorno.

PESCETTI. La Camera è padrona di stabilire il suo ordine del giorno, ma lo ha fissato iersera mentre molti dei nostri colleghi, che dovevano parlare sugli articoli, erano nello stato di coscienza che la discussione non dovesse venire in un modo così brusco...

PRESIDENTE. L'ordine del giorno è stabilito dalla Camera. Non capisco come si possa mettere in dubbio un diritto della Camera.

PESCETTI. Io non contrasto il diritto della Camera, ma *summum jus summa injuria*, ed è evidente che è somma ingiuria il discutere in quest'ora mattutina, con sei deputati; la legge organica delle ferrovie; ed io protesto contro questo modo che è un diritto, ma che è un'ingiuria verso tutta la famiglia dei ferrovieri. (*Rumori*).

PRESIDENTE. Io non posso lasciare passare senza protesta queste sue parole. Queste osservazioni doveva farle iersera, e se non si trovò presente, fece molto male. (*Bene! Bravo!*)

PESCETTI. Non bisogna fare sorprese...

PRESIDENTE. Ma che sorprese!

GIANTURCO, ministro dei lavori pubblici. Ma l'ordine del giorno è stampato e si parla di sorprese!

Una voce a destra. È il padre di famiglia dei ferrovieri.

Presentazione di due disegni di legge.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro del tesoro ha facoltà di parlare.

CARCANO, ministro del tesoro. Mi onoro

di presentare alla Camera i due seguenti disegni di legge:

Approvazione di maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamenti su alcuni capitoli del bilancio del Ministero di grazia e giustizia e dei culti, per l'esercizio finanziario 1906-907, e approvazione di eccedenze di impegni degli esercizi 1904-905 e 1905-906;

Approvazione di una maggiore assegnazione e di diminuzione di stanziamenti su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero di agricoltura, industria e commercio per l'esercizio finanziario 1907-908.

Prego la Camera di dichiarare urgenti questi due disegni di legge e di inviarli alla Commissione del bilancio.

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole ministro del tesoro della presentazione dei due seguenti disegni di legge:

Approvazione di maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamenti su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero di grazia e giustizia per l'esercizio finanziario 1906-007, e approvazione di eccedenze di impegni degli esercizi 1904-905 e 1905-906;

Approvazione di una maggiore assegnazione e di diminuzione di stanziamenti su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero di agricoltura, industria e commercio per l'esercizio finanziario 1907-908.

L'onorevole ministro chiede che siano dichiarati urgenti. (*Pausa*). Nessuno opponendosi, rimane così stabilito.

Essi verranno poi, come di regola, inviati alla Commissione del bilancio.

Seguito della discussione del disegno di legge per l'ordinamento del servizio ferroviario dello Stato.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca: Seguito della discussione del disegno di legge: Ordinamento dell'esercizio di Stato delle ferrovie non concesse alle imprese private.

Siamo alla discussione degli articoli.

CAPO I.

DISPOSIZIONI GENERALI.

Art. 1.

Lo Stato esercita direttamente, per mezzo di una Amministrazione autonoma, le ferrovie da esso costruite o riscattate e quelle

concesse all'industria privata che, per effetto di leggi precedenti, esso deve esercitare o di cui venga a scadere la concessione; nonchè la navigazione attraverso lo Stretto di Messina.

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è autorizzata:

a) a continuare l'esercizio delle linee Roma-Viterbo, Varese-Porto Ceresio, concesse alla Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo, e della linea Cerignola stazione-Cerignola città, concessa al comune di Cerignola;

b) a continuare l'esercizio delle linee concesse alla Società delle ferrovie secondarie romane;

c) ad assumere l'esercizio delle linee Alessandria-Ovada, Desenzano-Lago di Garda e Livorno-Vada, ai sensi e per gli effetti delle rispettive convenzioni approvate con i regi decreti 23 aprile 1903, n. 186, 23 aprile 1903, n. 211, e 8 settembre 1904, n. 566;

d) a cedere l'esercizio della linea Brescia-Iseo alla Società concessionaria della ferrovia Iseo-Edolo;

e) a cedere l'esercizio della ferrovia Avenza-Carrara.

I relativi accordi e contratti, quando non formino oggetto di precedenti convenzioni autorizzate per legge, saranno approvati, sentito il Consiglio di Stato, con decreto reale, che sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

DANEO, relatore. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Parli pure.

DANEO, relatore. Il comma e), quello relativo all'esercizio della ferrovia Avenza-Carrara, d'accordo col ministro, sarebbe soppresso.

PRESIDENTE. A suo tempo si terrà conto della proposta di soppressione.

Su questo articolo aveva chiesto di parlare l'onorevole Chiesa.

Egli aveva appunto proposto la soppressione del comma cui ha accennato l'onorevole relatore e quindi può essere soddisfatto.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Cuzzi.

CUZZI. Onorevoli colleghi, ho chiesto di parlare su questo primo articolo per poter rivolgere una domanda ed una raccomandazione all'onorevole ministro Gianturco.

L'articolo primo che, per così dire, contiene lo scopo di tutto il disegno di legge, dispone che, per mezzo di una amministrazione autonoma dello Stato, saranno esercitate direttamente le ferrovie da esso costruite o riscattate, e quelle concesse all'in-

dustria privata che, per effetto di leggi precedenti, deve esercitare o di cui deve scadere la concessione, nonchè la navigazione attraverso lo stretto di Messina. È evidente come è altrettanto giusta la ragione per cui fra i servizi di trasporto che lo Stato deve direttamente assumere ed esercitare devesi comprendere anche la navigazione attraverso lo stretto di Messina. Imperocchè essa, più che un tratto di unione fra il continente e la Sicilia, è un vero accessorio, un vero complemento fra la rete ferroviaria del continente e quella della Sicilia stessa.

Ma per questa stessa ragione per la quale si è equiparato ad un servizio ferroviario il servizio di navigazione attraverso lo stretto di Messina devesi lo stesso trattamento alla navigazione sul Lago Maggiore. La navigazione sul Lago Maggiore, ora esercitata da una società privata, fu alla stessa concessa con la legge del 18 luglio 1878 per la durata di 15 anni e, scaduta tale prima concessione, venne prorogata per altri 15 anni, con decreto del 18 febbraio 1894. Quale sia l'oggetto di tale servizio venne indicato nell'articolo primo della convenzione: « Il Governo concede l'esercizio all'impresa di navigazione a vapore sul Lago Maggiore, avente per oggetto di collegare fra loro e cogli abitati principali le ferrovie che mettono capo al lago e di assicurare il transito delle persone, delle merci e delle corrispondenze postali del lago stesso, nel modo più conveniente agli interessi del commercio e della Amministrazione dello Stato ».

E perchè fosse una volta di più chiarito il carattere di tale servizio quale complemento delle ferrovie, l'articolo secondo dispone così:

« L'impresa di navigazione, in correlazione al servizio stesso, assume i diritti e gli obblighi derivanti dalle convenzioni:

« a) fra la cessata Amministrazione delle ferrovie dello Stato e il Governo svizzero in data 25 aprile 1860;

« b) fra la Società ferroviaria dell'Alta Italia e l'Amministrazione delle poste svizzere in data 26 marzo 1866 ».

È quindi evidente come il servizio di navigazione sul Lago Maggiore non sia altro che un complemento, un accessorio del servizio ferroviario.

Ora, diverse sono le linee ferroviarie che fanno capo al Lago Maggiore e che debbono, mediante il servizio di navigazione, essere collegate fra loro e con gli abitati principali del lago.

Vi è la linea da Genova e da Torino per Novara che fa capo sulla sponda destra ad Arona; la linea da Torino per Santhià-Borgomanero che mette pure ad Arona. Sulla sponda sinistra corrono la linea di accesso al Sempione, da Milano a Sesto Calende, la linea che da Milano-Gallarate mette a Laveno e Luino, la linea della Società Nord Milano da Milano a Laveno; la linea da Lugano, Ponte Tresa, a Luino; quella da Bellinzona a Locarno, e le linee del Sempione verso l'Italia che fanno capo a Stresa, a Baveno, ad Arona. Basta l'enumerazione di tali linee a dimostrare l'importanza del servizio di navigazione sul Lago Maggiore, per i bisogni e gli interessi di quella regione che l'onorevole ministro Gianturco ben conosce e specialmente di quella della sponda destra del lago, ricca di numerosi ed importanti stabilimenti commerciali ed industriali, nel quale il movimento dei trasporti di forestieri e di merci è attivissimo, ed ognora in aumento.

PRESIDENTE. Che cosa propone?

CUZZI. Ma io devo prima esporre le ragioni della mia proposta, signor Presidente.

PRESIDENTE. Domandavo quale fosse la sua proposta per sapermi regolare.

CUZZI. La proposta è questa. Domando cioè all'onorevole ministro se non creda di aggiungere, fin d'ora, all'articolo primo, che fra i servizi da assumersi e da esercitarsi direttamente dallo Stato venga compreso quello della navigazione sul Lago Maggiore. E ciò per evitare gli inconvenienti verificatisi e che furono dalle popolazioni interessate molte volte lamentati per la trascuranza specialmente delle coincidenze tra le corse dei battelli a vapore ed i treni ferroviari. A questo proposito è vero che la convenzione impone l'obbligo alla società concessionaria che, prima di mettere in esecuzione gli orari e le altre disposizioni relative al servizio, deve sottoporre le sue proposte all'ispettorato generale delle ferrovie, per la sua approvazione. Ma l'esperienza ha provato l'inefficacia od almeno l'insufficienza di tale disposizione.

Si è già verificato che, per la soppressione delle corse dei battelli, i paesi della sponda destra del lago durante l'orario invernale furono privi di comunicazione con Novara capoluogo della provincia onde gli abitanti di essi non potevano recarvisi, e far ritorno alle loro case nello stesso giorno.

L'articolo 14 della convenzione prescrive

che l'impresa di navigazione deve fare da una estremità all'altra del lago e da un punto all'altro, gratuitamente, il trasporto di tutte le corrispondenze postali. Ed è previsto il caso, che, se il Governo debba affidare ad altra impresa l'autorizzazione di esercitare il trasporto sul lago, da quel giorno il servizio dei trasporti delle corrispondenze postali, affidato all'impresa di navigazione, debba essere retribuito.

Questo fatto si è verificato.

Anni sono venne dal Governo concessa l'autorizzazione ad una impresa Canziani di eseguire il trasporto a mezzo di piroscafi, e il giorno stesso in cui fu emanato il decreto l'impresa di navigazione sospese, di punto in bianco, il trasporto delle corrispondenze e il Lago Maggiore rimase quasi una settimana senza questo servizio.

Tutto ciò basta a dimostrare la necessità che la navigazione sul Lago Maggiore venga, come già un tempo, esercitata dallo Stato.

E poichè l'articolo secondo del disegno di legge dispone e prevede il caso dei servizi ferroviari affidati a società, o che siano di prossima scadenza...

PRESIDENTE. Ma ella parla sull'articolo secondo ed io non posso assolutamente permetterlo, perchè con ciò pregiudica il diritto dei suoi colleghi che si sono iscritti su quell'articolo.

CUZZI. Io mi permetto di ricordare all'onorevole ministro che la convenzione di cui ho parlato va in scadenza il 18 luglio 1908, perchè se gli pare, come pare a me, di dover dare la relativa diffida lo faccia in tempo. In quanto che, in qualunque ipotesi, anche nel caso in cui il Governo credesse di affidare ancora all'industria privata quel servizio, altre Società potranno aspirarvi, subentrando nei diritti del Governo per l'acquisto del materiale dell'impresa attuale a prezzo di stima, giusta le disposizioni della convenzione. Ma io confido e mi auguro che l'onorevole ministro ed il Governo riconosceranno la necessità di avocare allo Stato...

PRESIDENTE. Ma, le ripeto che non può parlare sul secondo articolo!

CUZZI. Ma non parlo sul secondo, parlo sul primo.

PRESIDENTE. Le faccio osservare che è il secondo che tratta del riscatto.

CUZZI. ...anche questo servizio, per dare a quelle importanti regioni un trattamento uguale alle altre del Regno.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Morando.

MORANDO. Ieri il ministro, quando in un momento poco opportuno, sia per l'ora che per le condizioni della Camera, svolse l'ordine del giorno, che avevo presentato unitamente all'onorevole Da Como, mi consigliò di riparlarne all'articolo primo.

Ora credo opportuno fare alcune brevissime osservazioni; ed assicuro che non farò perder tempo alla Camera.

Già avevo ieri detto che, almeno in apparenza, si trattava di una anomalia; in quanto che, mentre tutto il servizio ferroviario è passato allo Stato, qui si verifica il caso di una linea di Stato che si concede all'esercizio privato.

Ma io ammetto che questa anomalia abbia la sua ragione d'essere, in quanto che al completamento dell'esercizio della Edolo-Iseo è indispensabile il tronco Iseo-Brescia, nell'interesse stesso della città di Brescia; solamente non è giusto che il vantaggio degli uni possa risolversi a danno di altri; e le popolazioni dei paesi serviti dal tronco Brescia-Iseo sono giustamente allarmate in quanto che temono che il loro servizio venga grandemente a peggiorare per questo passaggio di linea dallo Stato ad una Società privata.

E non hanno tutti i torti, in quanto che essi pensano che, dovendosi costruire, a complemento della Edolo-Iseo, il tronco Rovato-Iseo, per unirlo alla linea principale Venezia-Milano costituendo la linea Edolo-Iseo-Rovato, essi verrebbero ad avere una linea completamente secondaria che la nuova società concessionaria potrebbe esercitare in modo deplorabile; temono, in conclusione, di avere un servizio sul genere delle linee principali Sarde, per le quali il maggior utile dell'esercizio consiste nell'esercitarle il meno possibile e col minor numero di treni. (*Segni di diniego dell'onorevole ministro*).

Vedo che il ministro, con molta benevolenza, fa segni di diniego; io confido che il suo diniego riguardi i pericoli ch'io temo per la Brescia-Iseo e spero che a nostra garanzia vorrà accettare il concetto espresso nel nostro ordine del giorno perchè nulla chiediamo di anormale nè d'eccezionale, ma solo il rispetto di diritti acquisiti.

L'ordine del giorno dell'onorevole Chiesa, simile al nostro, pretendeva un riscatto generale che non era oggi forse possibile. E qui dirò, per inciso, che non comprendo

perchè l'onorevole Chiesa abbia esteso dalla linea Monza-Carrara il suo interessamento alle nostre linee bresciane, delle quali, come d'ogni interesse bresciano, tutti noi senza distinzione di parte ci interessiamo vivamente.

Ma noi chiediamo coll'ordine del giorno all'onorevole ministro solamente ciò che è giusto e possibile, vale a dire ch'egli ci dia garanzia che sieno mantenute inalterate le attuali condizioni per il numero dei treni, per gli orari, pel materiale, pel servizio delle merci pel trattamento del personale.

Noi domandiamo che non si venga a peggiorare, con la cessione di questa linea, il suo esercizio. Mi pare che tutto ciò rappresenti un diritto acquisito per quelle popolazioni, per cui spero che la risposta del ministro sarà per noi una sicura garanzia che i patti della cessione, anzichè il temuto peggioramento, ci apporteranno quei miglioramenti che rappresentano oggi un bisogno di ogni esercizio ferroviario.

PRESIDENTE. L'onorevole Pescetti ha presentato i seguenti emendamenti aggiuntivi:

In fine si aggiunga:

Anche al personale delle linee esercitate dallo Stato o cedute di che alle lettere *a*, *b*, *c*, *d*, *e*, deve essere esteso il trattamento concesso agli agenti dipendenti dallo Stato.

Oppure, quando ciò non si conceda, aggiungere in fine:

Non potrà essere fatta alcuna proroga alle convenzioni di esercizio per esercizio provvisorio delle linee indicate nella lettera *C* dell'allegato n. 1, se prima non sia regolata con organici e con equo migliorato trattamento la condizione del personale addetto alle linee stesse.

Ha facoltà di parlare per isvolgere questi emendamenti.

PESCETTI. Onorevoli colleghi, quando al principio della seduta io ho formulata una protesta, nel fondo dell'anima mia perdurava ancora la profonda, la viva emozione di avere, per combinazione, saputo che stamane vi era la discussione di questa legge importantissima.

Onorevoli colleghi: io assistei, si può dire, fino agli ultimi momenti della seduta, e siccome ciò che è avvenuto è contrario ai criteri praticati per le discussioni mattutine, sia per i giorni come per la materia da discutersi, così, ripeto, io proprio per combinazione sono qui al mio posto per discutere questa legge, come è mio impegno e dovere.

Io non contesto al Parlamento il supremo diritto di stabilire la sera l'ordine del giorno per le sedute mattutine; ma ci sono costumi, stati di coscienza, che debbono essere rispettati per evitare sorprese.

PRESIDENTE. La seduta del mattino è uguale a quella del pomeriggio. Noi siamo qui ad ascoltarlo. (*Si ride*).

PESCETTI. Io sono qui per compiere un dovere!

SANTINI. C'è la tribuna vuota!

PESCETTI. Onorevole Santini, la prego di non interrompermi; si tratta di argomento troppo serio. Siamo in quattordici deputati presenti.

PRESIDENTE. Onorevole Pescetti, non siamo qui per udire le sue lezioni! La Camera ha fatto quello che aveva il diritto di fare. (*Benissimo!*) Ella ormai ha detto che avrebbe desiderato che questo argomento fosse trattato in altra seduta, dunque andiamo avanti.

PESCETTI. Allora non mi contrastere il diritto di rispondere a questo spostamento precipitoso dell'ordine del giorno con la parola calma, serena e cadenzata di un uomo, che ha davanti a sè un'ora e venti minuti per arrivare alle dodici, e dar modo ai colleghi di essere oggi presenti alla discussione di questa legge.

PRESIDENTE. Ma parli fino a domani se le fa piacere! (*Si ride*).

PESCETTI. Onorevoli colleghi, questo articolo primo concerne tutto il personale delle linee secondarie, che è costituito da una famiglia di 420 impiegati.

Comincio dal rilevare che questo personale il quale, con le leggi di proroga, nutrive ogni anno la speranza di vedere migliorate le proprie sorti oggi dinanzi a questo articolo di legge che parla di assunzione in genere, si è allarmato anche più. E poi, domando io; perchè questa formula così larga, senza limiti di tempo, mentre nell'ordine del giorno della Camera vi è la convalidazione di un decreto per la proroga di un anno della concessione di una di queste linee?

Qui sotto certamente si nasconde il problema del riscatto di queste linee. Non entro oggi in questo delicato argomento perchè mi mancano gli elementi per discuterlo. Certo se il riscatto avvenisse, ogni questione sarebbe eliminata, perchè, il personale venuto a dipendere dallo Stato sarebbe equiparato all'altro personale ferroviario. Invece oggi la condizione di questi 420 ferrovieri è veramente strana ed assolutamente di-

versa da quella dei ferrovieri addetti allo Stato: il che costituisce non solo una ingiustizia nel trattamento ma è anche un danno economico per lo Stato. Quel personale è in uno stato di grande mortificazione e dolore.

Mi permetta la Camera di additare qualche circostanza di fatto, dalla quale risulta tutta la bruttura di questo regime. Siccome lo Stato non ha trovato buone macchine in queste linee secondarie, le ha sostituite con macchine proprie che fa montare e manovrare da macchinisti suoi; sicchè i macchinisti delle secondarie sono lasciati a terra, senza lavorare, e con diminuzione della paga, poichè non vengono a percepire l'indennità di percorrenza. E quindi abbiamo circa 26 o 27 persone, a quanto appunto ascende il personale di macchina, che non riscuotono che sole 100 lire al mese, perchè non lavorano sebbene siano in perfetta regola di capacità e di titoli. Lo Stato ha poi il danno di dovere pagare, oltre i macchinisti propri, i macchinisti delle secondarie che sono tenuti colle mani alla cintola: e ciò, oltre ad essere enorme, turba quell'omogeneità che dovrebbe essere conseguenza dell'esercizio assunto dallo Stato.

Il personale delle secondarie non è tenuto più sulle linee delle secondarie: cambiato il rapporto di fatto deve cambiare anche il trattamento. Anche per la festa del 15 agosto dell'anno scorso, quando nei paesi vicini a Roma si espande tanta allegra folla di comitive, si chiamarono macchinisti da Civitavecchia e da altre parti, e mentre si pagavano loro le trasferte che sono gravi, quelli delle secondarie rimasero mortificati e danneggiati, a terra.

Questo regime di ingiustizia e di nocimento alle finanze stesse dello Stato deve essere corretto, anche per le inique conseguenze cui mira. Quando questo personale commette una mancanza, sebbene abbia la paga delle secondarie, gli si fa pagare con la multa propria dei ferrovieri dello Stato e che è tanto più grave.

Certamente, trattando il personale a questo modo non dovete maravigliarvi se presto verrà la grande protesta, con la quale trionferà il diritto di coloro che lavorano e ne sarà mortificato il Governo.

Come riparare a questo regime così anormale?

Siccome in quelle linee c'è di fatto un esercizio dello Stato, ci sia l'equiparamento; e se oggi non si vuole arrivare fino all'approvazione della mia prima proposta,

per rimanere in quei termini di equo adattamento che i casi eccezionali e nuovi delle trasformazioni sogliono suggerire, ho formulato una seconda proposta che spero almeno accoglierete.

Chiedo l'organico e il migliorato trattamento. L'organico, perchè attualmente sono quei ferrovieri assunti di tre anni in tre anni, e prima di vedere migliorata la loro condizione si veggono licenziati; il trattamento migliorato, perchè le paghe di tutti comprese quelle dei capi stazioni sono meschinissime.

Nè si obbietti, come taluno fece, che il lavoro su queste linee è molto limitato, e che non si lavora di notte. Ho qui davanti a me gli orari delle secondarie; e se voi li consulterete, vedrete che il servizio di queste linee non è così leggero come si vorrebbe far credere, e tale che valga a giustificare l'attuale regime che non risponde nè alle ragioni della dignità e dell'ordine, nè a quelle della giustizia. Io m'auguro che a questo sentimento si ispirino la Commissione ed il Governo: la giustizia e l'equità si impongono anche per ragione di tutela del buon servizio. (*Benissimo!*)

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

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. L'onorevole Cuzzi chiede che si estenda al servizio dei laghi, e soprattutto al Lago Maggiore, l'esercizio di Stato. L'onorevole Cuzzi comprende che molte difficoltà si oppongono ad appagare il suo desiderio. Già l'Amministrazione ferroviaria di Stato ha il servizio dello stretto di Messina, e molto probabilmente, in forza delle convenzioni marittime, se il voto della Camera sarà favorevole alle proposte fatte da me e dall'onorevole collega delle poste, le ferrovie di Stato assumeranno l'esercizio delle linee Napoli-Palermo e Civitavecchia-Golfo A- ranci.

È un passo abbastanza ardito quello di costituire un nuovo servizio, non alla dipendenza del Ministero della marina, e di fondere nella azienda di Stato anche questo servizio di carattere marittimo. Se la prova sarà buona, forse andremo più oltre nei servizi di carattere marittimo. Organizzare anche i servizi lacuali come servizi di Stato, potrà essere un provvedimento da adottarsi eventualmente, soltanto dopo la prova più larga, che faremo nei servizi marittimi; ma, per ora, non posso dare all'onorevole Cuzzi alcun preciso affidamento circa l'accoglimento del suo desiderio.

L'onorevole Pescetti ha parlato della sorte non lieta del personale delle linee esercitate dallo Stato, e che sono di proprietà privata. Ebbene, egli non ha considerato che, in forza della legge 30 giugno 1906, anche quando si tratti di linee concesse alla industria privata, non può dirsi che manchi assolutamente la tutela del Governo. Con quella legge si è fatto un passo molto ardito, quello cioè di mettere sotto la tutela del diritto pubblico anche il personale addetto alle linee concesse alla industria privata: anche i concessionari delle ferrovie concesse alla industria privata hanno il dovere di presentare al Governo gli organici ed i regolamenti, ed hanno anche il dovere d'inscrivere il personale alla Cassa di previdenza, quando non abbiano una cassa propria.

Tale è il fine delle disposizioni, mediante le quali il legislatore ha voluto assicurare anche a quel personale equo trattamento. E vi è una Commissione, che studia appunto organici e regolamenti, per esaminare se equo sia il trattamento fatto dalle Società al personale medesimo.

Si è sollevato il dubbio se il personale delle ferrovie concesse all'industria privata, ma esercitate dallo Stato, possa godere del beneficio della legge 30 giugno 1906; se, cioè, a proposito delle linee, per esempio dell'ex Mediterranea, esercitate dallo Stato, la Società sia anche essa obbligata a presentare i regolamenti e gli organici, attenendosi alle disposizioni della citata legge.

La questione è sembrata dubbia; ed io debbo, per un giusto riguardo verso la Commissione incaricata di questo esame, astenermi dal pronunziarmi su questo argomento; però dichiaro all'onorevole Pescetti che ho deferito alla stessa Commissione l'esame di questa questione; e se la Commissione riterrà che l'aver ceduto l'esercizio allo Stato non possa e non debba esimere la Società concessionaria dall'osservanza delle norme generali, che regolano l'industria privata delle ferrovie, il Governo farà il suo dovere verso il personale addetto a queste linee, appartenenti a Società private, ma esercitate dallo Stato, e la stessa tutela, che è assicurata agli altri ferrovieri, sarà data anche ad essi.

È evidente però che non possa in generale essere fatto al personale lo stesso trattamento delle linee di Stato, perchè tanto varrebbe riscattare quelle linee.

E di nuovi riscatti è vano discorrere, poichè, il Governo non può procedere a ri-

scatti, che non siano determinati da ragioni d'interesse dello Stato, come dirò illustrando l'articolo 2. Le ragioni del personale le abbiamo tenute presenti in occasione di quella benefica legge del 30 giugno 1906; ma non può essere la condizione del personale ragione per sè sufficiente per procedere a riscatti, che non fossero utili nell'interesse dello Stato.

L'onorevole Chiesa aveva presentato una proposta sospensiva dell'autorizzazione chiesta con l'articolo 1 di cedere l'esercizio della linea Avenza-Carrara.

L'onorevole Chiesa non è presente; tuttavia credo di dover informare la Camera: che questa autorizzazione a cedere (ed avvertito che non si trattava di cessione definitiva, e neppure dell'obbligo di cedere, ma di una semplice autorizzazione a cedere) era compresa in uno schema di disegno di legge, preparato dalla Direzione generale delle ferrovie di Stato; io conservai questo comma in seguito a premure, venutemi da un rappresentante della Società marmifera di Carrara: la Società avrebbe assunto da una parte l'esercizio di questa piccola linea, e dall'altra le opere atte a rendere più proficua la gestione del porto di Avenza. Ma, poichè una offerta legale in quel senso non è poi stata fatta, ed invece mi è pervenuta una protesta della locale Camera di commercio contro la cessione dell'esercizio alla Società marmifera, ho telegrafato parecchi giorni prima, che si svegliasse l'onorevole Chiesa, che consentivo alla soppressione del comma.

È vero che più tardi mi è giunta la richiesta di ripristinare il comma, di cui avevo consentito la soppressione, a patto che la concessione non si fosse fatta senza il consenso degli enti locali.

Ho risposto, e mi pare di aver risposto prudentemente, che non potevo subordinare la concessione al consenso degli enti locali.

Meglio era sopprimere quel comma, salvo, quando fosse presentata una domanda seria, di riprendere in esame l'argomento e disciplinarlo con provvedimento speciale.

Vengo all'onorevole Morando.

Egli mi ha chiesto, con un ordine del giorno, che ha brevemente illustrato stamane, che lo stato presente dell'esercizio della ferrovia Brescia-Iseo non venga peggiorato per effetto della cessione dell'esercizio della linea alla Società concessionaria della Iseo-Edolo. Al riguardo debbo dichiarare che trovasi in esame lo schema di contratto di cessione; e posso assicurare

l'onorevole Morando che, secondo lo schema proposto, l'esercizio economico viene mantenuto; viene mantenuto pure il numero di cinque coppie di treni di viaggiatori come limite minimo; vengono mantenute le tariffe approvate con decreto 11 giugno 1904, con divieto di modificarle senza autorizzazione del Governo; viene reso obbligatorio il cumulo delle distanze con le Ferrovie dello Stato e con le altre, che abbiano accettato o siano per accettare il servizio cumulativo con le reti principali; per gli orari viene stabilito, come di regola, che essi siano sottoposti all'approvazione del Governo; con altre disposizioni infine si provvede a tutelare il personale della linea. Dopo ciò, confido che l'onorevole Morando si dichiarerà soddisfatto.

Quando si dovrà procedere alla stipulazione del contratto (e vi si procederà, perchè risultano infordate le preoccupazioni dei comuni, in quanto sono appunto motivate dal timore che siano mutate in peggio le condizioni della linea), l'onorevole Morando potrà essere tranquillo, e rassicurare i suoi conterranei che l'esercizio si svolgerà in condizioni non inferiori a quelle dell'esercizio attuale.

E vengo all'onorevole Brizzolesi.

Egli ha con molta competenza e con molta larghezza esaminato le condizioni del porto di Genova e la opportunità di giovare della linea Genova-Alessandria-Ovada per sfollare il porto di Genova.

Come la Camera vede, le proposte dell'onorevole Brizzolesi sono connesse a tutto ciò, che riguarda il servizio ferroviario del porto di Genova.

Poichè lo studio di tutto il problema del nostro maggiore porto fu affidato all'esame di una Commissione autorevolissima preseduta dall'onorevole Adamoli, potrei limitarmi a dichiarare che occorre attendere i risultati degli studi e la relazione della Commissione; tuttavia qualche cosa dirò per fare cosa grata all'onorevole Brizzolesi.

Egli chiede l'allacciamento diretto del parco del Campasso con la linea per Ovada, il raddoppio del binario fino alla stazione di culmine (Campoligure), ed anche la trazione elettrica fino a Campoligure; egli afferma che tutto ciò importerebbe una spesa di circa 15 milioni e che lo Stato avrebbe una linea, della quale largamente si potrebbe giovare per sfollare il porto di Genova.

Ora l'onorevole Brizzolesi mi consentirà di dirgli che, a giudizio dei tecnici, non

basterebbero i lavori da lui progettati perchè la linea potesse servire al grande traffico.

I tecnici dicono che non si potrebbe limitare la trazione elettrica a Campoligure, ma bisognerebbe spingerla fino a Ovada; e dicono pure che la somma necessaria a tal fine non sarebbe di 15, ma a dir poco di 35 milioni: la Direzione generale delle ferrovie di Stato calcola per il raddoppio sino al bivio Polcevera-Mele sedici milioni, per il raddoppio Campoligure-Ovada sette milioni, per la trazione elettrica nel tratto Bivio-Ovada altri sette milioni, e per raccordo al Campasso cinque milioni.

Sono 35 milioni in via di semplice previsione, mancando studi completi al riguardo.

Anzi la Direzione generale osserva che, malgrado tali opere, la potenzialità della linea rimarrebbe ancora alquanto limitata, perchè il tratto successivo Ovada-Alessandria, è bensì pianeggiante, ma è a semplice binario. A tutto ciò va aggiunto (e del resto mi pareva che lo avesse già accennato l'onorevole Brizzolesi) che tutte coteste opere così costose non gioverebbero a nulla, quando non si avesse modo di fare, prima della stazione di Ovada, lo smistamento dei carri. Ora lo smistamento dei carri non si potrà fare, prima che siano costruite le calate ed impiantati i fasci di binari lungo il nuovo bacino del Faro, la cui costruzione richiederà parecchi anni.

Ma vi è poi una questione, sulla quale debbo richiamare l'attenzione dell'onorevole Brizzolesi; ed è che lo Stato non potrebbe assumere in nessun caso, anche quando non vi fossero difficoltà tecniche e finanziarie, l'esercizio della linea Ovada-Alessandria, se non a condizioni eque.

Si è sollevata sul proposito una questione che trae origine dall'articolo sesto del contratto di concessione, il quale dice così: «Dovendo la nuova linea Ovada-Alessandria servire non solo al traffico locale, ma anche a quello di transito, il Governo, a richiesta del concessionario, si adopererà per quanto sarà possibile, perchè l'amministrazione esercente della linea principale Genova-Novi-Alessandria e di altre linee confluenti a Genova, qualunque essa sia dopo il giugno 1905, faccia istradare i trasporti provenienti da Genova e destinati ad Alessandria ed oltre e, viceversa, il transito sulla nuova linea Ovada Alessandria, in quella misura che sarà compatibile con l'intera linea Genova-Ovada-Alessandria, e ciò senza responsabilità dello Stato».

A me pare indubitato che con questo articolo lo Stato non abbia assunto altro obbligo fuor che quello di spendere i suoi buoni uffici presso la Società, a quel tempo esercente la linea, perchè avesse istradato una parte del traffico sulla linea Ovada-Alessandria.

Ma si dice vi sia chi sostenga una interpretazione, che rifiuto in modo assoluto, che, cioè, essendo passato l'esercizio della linea dalla Mediterranea, allo Stato, questo abbia l'obbligo di istradare il traffico per la linea Ovada-Alessandria; donde si trarrebbe poi la conseguenza gravissima, che, cioè, il canone per l'esercizio di quella linea dovrebbe essere straordinariamente elevato; perchè la linea avrebbe acquistato diritto, in forza dell'articolo 6, di raccogliere gran parte del traffico che sarebbe tolto alle linee dello Stato convertendo così un semplice impegno di buoni uffici, assunto dal Governo, in un impegno vero e proprio di carattere giuridico.

Orbene io dichiaro che non potrò mai accettare una interpretazione così esorbitante; occorrerà che dalla Società concessionaria siano fatte proposte informate ad un chiaro concetto di equità e che escludano una simile interpretazione.

E non dubito che l'onorevole Brizzolesi approverà la condotta, che mi propongo di seguire.

BRIZZOLESI. L'ho già detto.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Vengo ad un argomento anche esso molto importante, a cui si riferisce un ordine del giorno dell'onorevole Pala.

All'onorevole Pala devo innanzi tutto dare un chiarimento circa il termine del riscatto delle ferrovie sarde. Nei volumi pubblicati dal regio Ispettorato generale delle strade ferrate è incorso al riguardo un grave errore, che non è stato nè poteva essere rettificato dalla Commissione parlamentare.

In quei volumi pubblicati dall'Ispettorato si legge che il termine del riscatto della ferrovia Cagliari-Terranova-Golfo Aranci e diramazione scade il 20 giugno 1907. Di guisa che l'onorevole Pala, così vigile custode degli interessi sardi (ed è davvero un grande interesse sardo), ha detto: il termine del riscatto è prossimo; provvedete che anche la Sardegna si giovi dell'esercizio ferroviario di Stato.

Ho voluto accuratamente studiare l'argomento, e l'ho studiato con profondo affetto per l'isola, così degna della sollecitudine di tutti gli italiani. Ebbene, una prima con-

venzione per la costruzione di quelle ferrovie fu approvata con legge del 4 gennaio 1863, ma fu modificata successivamente con altra convenzione, approvata con legge 20 giugno 1877.

Nella prima convenzione, cioè in quella del 1863, fu detto che, dopo trent'anni dalla data della legge di concessione, il Governo avrà la facoltà di riscattare le ferrovie contemplate nella relativa convenzione, mediante il pagamento di un'annua rendita da corrispondersi semestralmente alla Società per tutta la durata, ecc. Di guisa che, essendo la convenzione stata approvata con legge del 4 gennaio 1863, il termine del riscatto sarebbe scaduto nel 1893. Ma con la legge posteriore del 20 giugno 1877 si stabilì:

« Resa esecutoria la presente convenzione, cesseranno di avere effetto tutti gli atti di concessione, tutte le convenzioni stipulate fra il Governo e la Società, riferibilmente alle strade ferrate della Sardegna, e i rapporti fra le parti, riguardanti le suddette strade ferrate, saranno regolati esclusivamente dalla presente convenzione. Nulla è innovato quanto ai diritti dei portatori di obbligazioni già emesse dalla Società in base alla convenzione ».

Come vede la Camera, in forza di questo articolo della convenzione del 1877, fu cancellato anche il patto, per cui si stabiliva il riscatto entro trent'anni dal 1863, e la questione fu regolata secondo le norme della legge sui lavori pubblici, espressamente richiamata nell'articolo 3°.

Ebbene l'articolo 284 della legge sui lavori pubblici dispone: « Se altro termine più o meno lungo non sarà stato fissato nell'atto di concessione (e qui era stato fissato ma fu abrogato nel 1877) dopo scaduti i trent'anni dal giorno nel quale una ferrovia pubblica, concessa all'industria privata, sarà stata aperta al permanente esercizio sopra tutta la sua lunghezza, avrà diritto il Governo di farne a qualsivoglia epoca il riscatto, previo affidamento ecc. ».

Questa è pur troppo la regola che si deve applicare anche per le ferrovie della Sardegna. Bisogna che decorrano trent'anni dal giorno, in cui la linea sia stata aperta all'esercizio in tutta la sua lunghezza. E poiché l'ultimo tronco Terranova-Golfo Aranci fu aperto il primo luglio 1883, dissi cosa esatta alla Commissione dei sardi, che mi onorò di una sua visita, e dissi cosa esatta quando, interrompendo l'altro giorno il collega Pala, osservai che il termine del riscatto scade il 30 giugno 1913.

Di guisa che ora non si può trattare di riscatto ai termini del citato articolo 284 della legge sui lavori pubblici.

Si potrebbe trattare soltanto di riscatto convenzionale. Ma comprende l'onorevole Pala che il Governo non può a cuor leggero affrontare una questione simile, dalla quale trarrebbero partito le Società private per imporre condizioni, che sarebbero indubbiamente gravose.

Ciò non ostante non ho mancato al dover mio di occuparmi seriamente delle condizioni ferroviarie difficili, in cui versa quella nobile isola.

PALA. Me ne sono accorto nella legge sui porti!

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Ma se non giova a Terranova Pausania, nessuna legge è buona per lei! La legge sui porti provvede largamente ai porti della Sardegna, provvede a Porto Torres, a Cagliari, a Carloforte, ecc. Ma se non ci sia Terranova, nulla assolutamente merita il suo gradimento! (*Si ride — Interruzione del deputato Pala*).

Ma non è di questo che mi debba ora occupare.

PALA. Risponderò, onorevole ministro.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Atteniamoci per ora alla questione ferroviaria.

Non ho mancato di occuparmi delle condizioni ferroviarie difficili in cui versa la Sardegna, ed una Commissione, da me nominata e nella quale erano i rappresentanti non solo della Società Reale Sarda, ma della Navigazione generale, ha in questi giorni discusso (ed io spero che concluderà presto e bene) i diversi problemi ferroviari riguardanti la Sardegna.

Grave questione è quella del numero delle coppie dei treni e della velocità. La Società sostiene di non essere obbligata ad aumentare il numero dei treni; la mia opinione è, invece, contraria a tale assunto. È sorta pure questione a carico di chi dovesse andare la spesa, nel caso che la Società fosse obbligata a tale aumento. Spero che sarà rimossa anche tale difficoltà.

Circa la traversata marittima stiamo trattando con la Navigazione generale, perchè accetti l'obbligo del servizio cumulativo, in modo da far godere anche alla Sardegna il beneficio della tariffa differenziale; ma le difficoltà non sono poche da parte della Navigazione generale, la quale osserva che manca la ragione stessa della tariffa differenziale; perchè non vi è un percorso, che si

possa fare per intero, o in parte: da Civitavecchia a Golfo Aranci il percorso è unico e non vi sono fermate intermedie.

Ma, ripeto, spero che tra non molto si potrà venire ad una conclusione che risponda ai bisogni della Sardegna. Perchè, diciamo la verità, questo esercizio di Stato, contro cui tante accuse spesso ingiuste sono state scagliate, in realtà, nonostante i difetti inevitabili in un primo periodo di preparazione, è stato un beneficio per le popolazioni, ed in Sardegna non hanno torto a desiderarlo.

PRESIDENTE. L'onorevole Cuzzi non ha fatto alcuna proposta su questo articolo. L'onorevole Pescetti ha due proposte aggiuntive ed un emendamento. Insiste, onorevole Pescetti, nelle aggiunte proposte e nell'emendamento?

PESCETTI. Il mio emendamento tende a correggere una inesattezza di dizione.

Parlare della navigazione non è formula esatta. Il Governo non ha la navigazione, ha il servizio sussidiario di navigazione attraverso lo stretto di Messina per il diretto proseguimento dei mezzi di trasporto ferroviario.

È bene che le leggi abbiano una veste corretta.

PRESIDENTE. Ma insiste?

PESCETTI. Non ha importanza sostanziale, ma vorrei fatta la correzione.

PRESIDENTE. E quanto alle aggiunte, insiste?

PESCETTI. Onorevole Presidente, permette che dica una parola?

PRESIDENTE. Ma Ella sa che non si può parlare due volte sullo stesso argomento!...

PESCETTI. Una sola parola per chiedere al ministro che mi spieghi la ragione di quel verbo generico, che mi preoccupa molto. L'articolo dice: « continuare ». Cosa vuol dire quel *continuare*? Oggi noi siamo legati con contratti annuali, tanto vero che, se guardate l'ordine del giorno, trovate scritto: « proroga per un anno della concessione fatta alle linee, ecc. ». Ora la legge, anzichè richiamarsi ad una convenzione, parla in genere di continuazione. Mi rivolgo in modo speciale al giurista della Commissione, che ora si mette gli occhiali.

DANEO, *relatore*. Per vedere se c'è un argomento, che finora non ho veduto. (*Si ride*).

PESCETTI. Mi dica perchè, mentre noi abbiamo ora delle convenzioni, determinate per la durata del tempo, la legge parla d

assunzione di esercizio, senza limiti di tempo. Quali saranno le conseguenze di questo verbo all'infinito in rapporto ai contratti che hanno verbi finiti?

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Mi pare che l'articolo sia chiarissimo. L'amministrazione è autorizzata a continuare, perchè l'ha già assunto, l'esercizio di coteste linee con la legge del 22 aprile 1905. Ma il Governo non chiede una autorizzazione generica a continuarlo indefinitamente: l'articolo stabilisce: « I relativi accordi e contratti, quando non formino oggetto di precedenti convenzioni, autorizzate per legge, saranno approvati sentito il Consiglio di Stato con decreto reale che sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge ». Così il controllo parlamentare si eserciterà pienamente quando tali contratti saranno presentati al Parlamento per essere convertiti in legge.

DANEO, *relatore*. Non ho nulla da aggiungere a quanto ha detto l'onorevole ministro.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Pala.

PALA. Evidentemente, non ostante l'autorità dell'uomo, c'è molto da dire sulla interpretazione da lui data alle diverse convenzioni di concessioni delle linee ferroviarie sarde alle Società private, e sul tempo nel quale dovrebbe scadere il termine del riscatto, perchè potrebbe anche discutersi molto se veramente la legge del 1877, che ha vari riferimenti alle leggi precedenti, debba essere applicata in tutto e per tutto.

Ma c'è anche un altro grave pericolo, ed è questo, che, se per caso il ministro dei lavori pubblici, cosa umanamente possibile, cadesse in equivoco, scaduto il termine potremo trovarci in condizioni di fatto disastrose.

E ammesso anche che la interpretazione da lui data sia esatta, la questione, da me sollevata, non si imperviava sul solo supposto, stabilito dagli allegati della relazione, che la scadenza del termine del riscatto avvenisse il 20 luglio 1907, ma sul grandissimo interesse nostro che al riscatto si venisse adesso, perchè le condizioni della Sardegna sono tali, da richiedere dal Governo la maggiore attenzione, e, occorrendo, anche il maggiore spirito di sacrificio, da parte dello Stato, trattandosi di una re-

gione, la quale aspetta i provvedimenti del Governo non da anni, nè da decenni, ma potrei anche dire da secoli.

PRESIDENTE. Dunque insiste?

PALA. No, onorevole Presidente, ho detto che mi iscrivo sull'articolo primo e sul secondo.

PRESIDENTE. Ma io non posso lasciarle fare un altro discorso.

PALA. Ma l'aver parlato nella discussione generale, non mi toglie il diritto di poter parlare sugli articoli.

PRESIDENTE. Ma ella ha già svolto il suo ordine del giorno; che cosa vuol fare ora? Lo mantiene o lo ritira?

PALA. Ma io rispondo solamente qualche cosa a quello che ha detto il ministro.

PRESIDENTE. Non può. Se vogliono parlare, cambino il regolamento; ma fino a che nel regolamento vi è un articolo 79 ella non può fare un nuovo discorso.

PALA. Ma se ella mi chiude la bocca...

PRESIDENTE. Io non chiudo la bocca a nessuno, ma se ella ora fa un discorso, il ministro poi dovrebbe replicare.

PALA. Ma il ministro può parlare quando vuole.

PRESIDENTE. Sì, ma ciò non toglie che il regolamento non mi permetta di dare ora a lei la facoltà di parlare.

PALA. Senta, onorevole Presidente, se noi non possiamo dire quello che dobbiamo dire...

PRESIDENTE. Ma allora si metta contro queste disposizioni, e faccia quello che vuole.

PALA. No, faccio quello che debbo fare. Se ella mi dà la facoltà di parlare, parlo, se no mi taccio, ma protesto.

PRESIDENTE. Ma lei deve dichiarare semplicemente se mantenga l'ordine del giorno o lo ritiri, e niente altro.

PALA. Io insisto, e voglio dirne le ragioni.

PRESIDENTE. Allora vuol fare ciò che vuole!

PALA. Tacerò, cedendo alla sua imposizione.

PRESIDENTE. Io non impongo niente, legga l'articolo 79. È l'articolo che impone, e non io. Se vogliono fare diversamente, cambino il regolamento. Per ora il regolamento è quello che è, quello che è stato fatto in collaborazione con una maggioranza notevolissima degli uomini migliori dell'Estrema Sinistra.

PALA. Onorevole Presidente, ho diritto di parlare per due ragioni: in primo luogo

perchè sono deputato e ho diritto di parlare sull'articolo secondo, in secondo luogo perchè ho presentato un ordine del giorno.

PRESIDENTE. Ma adesso siamo al primo.

PALA. Benissimo; se non posso parlare sul primo parlerò sul secondo, e parlerò allora più a lungo.

PRESIDENTE. A me non importa proprio niente. Il tempo è affare che riguarda loro.

PALA. Parlerò sull'articolo secondo, svolgendo gli argomenti che stanno a sostegno dell'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Ella disse ieri di rimettere quell'ordine del giorno al primo articolo, ed è stato rimesso...

PALA. Al secondo.

PRESIDENTE. Adesso vuole che si rimetta al secondo, e ce lo rimetteremo. Passiamo dunque all'articolo primo.

A questo articolo l'onorevole Chiesa propone la soppressione del penultimo capoverso *e*. Commissione e Ministero sono di accordo in questa soppressione.

Si intende dunque che l'articolo primo rimane come è nel testo della Commissione, salvo il capoverso *e*.

Veniamo ora all'emendamento dell'onorevole Pescetti, che vorrebbe dopo la parola: « non che », sostituire: « il servizio sussidiario di navigazione attraverso lo stretto di Messina per il diretto proseguimento dei mezzi di trasporto ferroviari ».

Onorevole Pescetti, insiste nel suo emendamento?

PESCETTI. Io non capisco perchè il Governo non voglia accettarlo!

PRESIDENTE. Ma insiste o no?

PESCETTI. Lasciamolo stare.

PRESIDENTE. Vengono ora due emendamenti aggiuntivi dell'onorevole Pescetti.

Nel primo, tenuto conto dell'emendamento Chiesa, accettato dal Governo e dalla Commissione, deve essere tolta la lettera *e*.

Quando la prima aggiunta non fosse votata, l'onorevole Pescetti ne propone una seconda che sarebbe veramente un'alternativa. Ma lasciamo stare.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici accetta questa aggiunta?

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Non accetto nè la prima, nè la seconda.

PRESIDENTE. La Commissione?

DANEO, *relatore*. Neanche.

PRESIDENTE. Pongo a partito la prima aggiunta dell'onorevole Pescetti, non accet-

tata nè dal Governo nè dalla Commissione; e di cui dò lettura togliendovi, per le ragioni accennate, la lettera *e*.

In fine si aggiunga:

Anche al personale delle linee esercitate dallo Stato o cedute di che alle lettere *a*, *b*, *c*, *d*, deve essere esteso il trattamento concesso agli agenti dipendenti dallo Stato.

(Non è approvata).

Pongo a partito la seconda aggiunta dell'onorevole Pescetti, non accettata pure nè dal Governo, nè dalla Commissione, e di cui do lettura:

« Non potrà esser fatta alcuna proroga alle convenzioni di esercizio per esercizio provvisorio delle linee indicate nella lettera *c* dell'allegato n. 1, se prima non sia regolata con organici e con equo migliorato trattamento la condizione del personale ad detto alle linee stesse ».

(Non è approvata).

Pongo a partito l'articolo primo, nel quale va tolto il capoverso *e*.

(È approvata).

Art. 2.

L'assunzione dell'esercizio di altre ferrovie da parte dello Stato, che avvenga per decadenza di una concessione o di una convenzione di esercizio a termini di legge o di contratto, è autorizzata con decreto reale.

Il decreto reale è proposto dal ministro dei lavori pubblici d'accordo col ministro del tesoro, previa deliberazione del Consiglio dei ministri, e presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Negli altri casi l'assunzione dell'esercizio da parte dello Stato, o la proroga dell'esercizio privato, se dipendente da concessione o convenzione, è autorizzata con legge speciale.

Ove però il riscatto di una linea sia soggetto a diffida, il Governo presenterà in tempo utile al Parlamento le proposte per il riscatto stesso.

Nel caso in cui il Governo non ritenesse conveniente il riscatto, dovrà darne in tempo utile comunicazione al Parlamento.

La Commissione, d'accordo col Governo, propone questa aggiunta:

« In ogni caso, l'efficacia della diffida sarà subordinata nell'interesse dello Stato all'approvazione del Parlamento quando trattisi di ferrovie il di cui atto di concessione non sia stato approvato per legge ».

Ha facoltà di parlare l'onorevole Pescetti.

PESCETTI. Se il Presidente permette, cederei il posto d'onore al rappresentante della Sardegna.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Pala.

PALA. Onorevoli colleghi, indipendentemente dall'ordine del giorno che aveva presentato e che, più per ragioni di opportunità parlamentare che per considerazioni intrinseche, ebbi a ritirare, vi prego di considerare quanto siano gravi le condizioni economiche della nostra isola. Questo vecchio sistema oramai abusato di risolvere la questione sarda col semplice adagio antico *cras cras*, dimenticando che quella voce era dagli antichi attribuita ai corvi, fa sì che non arrivi mai il momento in cui il Governo trovi l'opportunità di provvedere. Promesse, sempre promesse che non si mantengono mai, e così l'onorevole ministro Gianturco non ha fatto che una millesima variazione del solito tema: riconosce le nostre disgrazie, ma dice sempre: ci penseremo più tardi. Ma domando io, questo sistema è stato adottato in casi simili per altre provincie del regno, o non è piuttosto un sistema speciale riservato alle provincie nostre?

È inutile che io ripeta qui le osservazioni che ho fatte l'altro giorno a sostegno dell'ordine del giorno mio, tanto l'onorevole ministro non ci sente da quell'orecchio, non perchè egli abbia, come io penso, nulla di personale contro la Sardegna, ma perchè è il sistema, e non vuole cambiarlo forse per non procurarsi fastidi che potrebbero capitarci addosso.

L'onorevole ministro ha creduto di trovare una panacea per tutti i mali della Sardegna dicendo: ma perchè tanta opposizione contro la Società reale Sarda? Ma se essa ha pensato al miglioramento delle tariffe; ha pensato ad un migliore servizio di navigazione, ha pensato ad un rimaneggiamento di tutti i servizi e ad ammettere le tariffe differenziali e tante altre cose? Vedete che è la stessa Società reale delle ferrovie che attende a procurare il vostro benessere economico! Onorevole ministro, ma sa ella in quale modo la Società reale intenda di curare i nostri mali? Qui mi sia lecito di citare un altro proverbio.

Da noi ed in qualche provincia italiana, per indicare che si è chiamato in aiuto un avversario, si dice che si è chiamato il *corvo* per *medico*, il corvo, la cui prima operazione è quella di levar gli occhi al suo

malato. Onorevole ministro, questo è quello che fa la Società reale. Per noi chiamare a curare i nostri mali la Società delle ferrovie, il cui interesse è tanto opposto all'interesse nostro, è come darci la baia.

Io non voglio far torto al suo intelletto, ma, dopo quello che ho avuto l'onore di dire l'altro giorno alla Camera, non mi aspettava davvero che ella volesse aggiungere al danno, in certo qual modo, la delusione e l'irrisione.

Che cosa dice l'onorevole ministro? Di aver tenuto presenti i voti della Sardegna. Ma quali sono questi voti? Sono quelli manifestati pubblicamente da almeno la metà della Sardegna stessa, o sono certi voti sussurrati al suo orecchio che furono interpretati al rovescio?

Mi duole che questa mattina, forse per la sorpresa del momento, non sia presente nessuno della Deputazione sarda, che sono i naturali alleati miei in questa questione, ed in tante altre; e devo ricordare che la Deputazione sarda nello scorso anno aveva posto il dito sulla piaga; quando invocando provvedimenti a pro dell'Isola aveva detto che il primo provvedimento da prendere era il riscatto delle ferrovie: essendo per tutti intuitivo che è inutile produrre, se non per il proprio consumo, quando per l'Isola manca l'essenziale, cioè, la facilitazione delle vie terrestri e marittime. Ed il ministro non solamente non si è preoccupato di questo che è un minimo delle nostre rivendicazioni...

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Ma nella Sardegna ci sono quindici milioni di opere pubbliche nuove!

PALA. Sono queste sufficienti per facilitare le comunicazioni? Questo è l'essenziale.

Ora, badi a qualche mia osservazione fuggevole sul disegno di legge da lei presentato.

L'onorevole Pala (si dice) crede che tutta la questione sarda si riattacchi al porto di Terranova; no: la questione sarda si riduce a facilitare gli scambi con il continente, a non ostacolarli, ed il suo disegno di legge, onorevole ministro, non vi provvede. Difatti in che consistono gli scambi più vitali dell'Isola col continente? Nell'esportazione del bestiame. Ma evidentemente questi scambi devono avvenire fra il continente e il porto più vicino, più comodo dell'isola.

Ma il porto più vicino quale è, Golfo Aranci o Terranova? Perchè, invece di gratificare Golfo Aranci che non serve a noi,

ha lasciato in disparte il porto di Terranova?

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Perchè non ha tutte le qualità che si richiedono...

PALA. Scusi, non m'interrompa; in fatto di cose sarde, ella, che non è mai stato in Sardegna, parla come uno che si dimostra non informato, e che agisce per suggerimenti...

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Non v'è bisogno di esserci stato: vi sono le statistiche.

PALA. Ma sono appunto le statistiche, che sono contro; e vi è stata la Commissione reale pei servizi marittimi, il cui lavoro ponderoso ella dimostra di non conoscere. Le statistiche danno a Terranova 35,000 tonnellate di movimento, mentre Golfo Aranci ne aveva sei mila appena! La verità è che ella ha dato ascolto ad interessi inconfessabili.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Ma che interessi inconfessabili!

PALA. Ella ha violato fra le altre cose una legge dello Stato, e lo sa. Ella ha detto: che cosa importa a me di questa questione? È il ministro delle poste che deve provvedere agli approdi.

Ed io ho replicato e replico: la legge sugli approdi del 1905 esige lavori; e questo è un fatto che dipende da lei. Ella ha dimenticato un'altra cosa, quando ha parlato del servizio di Stato (perchè l'opera sua è costantemente contraria ai nostri interessi): ha detto che il progetto pel servizio di Stato comprende la linea Civitavecchia-Golfo Aranci; non ha nominato affatto Terranova, sebbene la linea sia Civitavecchia-Golfo Aranci-Terranova. Terranova, si vede, è antipatica. (*ilarità*). La cosa è così. E intanto, come dice che curerà i nostri mali? Precisamente dimenticando Terranova, e rendendo impossibile od angariando il commercio del bestiame... Ecco il bel servizio che ella si prepara a fare alla Sardegna!

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Lei parla pei suoi elettori, e niente altro.

PALA. Io parlo a difesa degli interessi di tutta la provincia di Sassari e di tutta l'isola, e non del mio collegio soltanto; ed ella parla di cose che non sa, e ripete banalità da me respinte qui come si conveniva di fronte a chi prima le disse.

PRESIDENTE. Onorevole Pala, non si serva di parole offensive!

PALA. Del resto questo non è che un acconto di ciò che v'udirò discutendosi la legge-sui porti!

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Va bene. Ci rivedremo a Filippi!

PALA. È inutile che mi minacci!

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Pescetti.

PESCETTI. Ho ceduto la parola al collega Pala, per un sentimento di riverenza e d'affetto. Nel recinto del Parlamento egli conserva il brio dei forti ed ormai quasi scomparsi cavalieri sardi. (*ilarità*). Egli ha tutta la vivacità, tutta l'energia d'un uomo che, profondamente affezionato alla sua isola, ne difende gli interessi. Sento nell'occasione di questi provvedimenti di mandare un augurio a quell'isola, italianissima, per essenza e per tradizioni, perchè realmente abbia difesa ed aiuto.

PRESIDENTE. Onorevole Pescetti, tutta la Camera è affezionata alla Sardegna...

PESCETTI. Ma non posso mandare un saluto?

PRESIDENTE. Lo mandiamo tutti; ma parli sull'articolo.

PALA. Sono i ministri che non le sono affezionati.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Lei non sa quel che dice.

PESCETTI. Trovandomi in Sardegna quando scoppiò il primo sciopero dei ferrovieri, che per la sua estensione a tutti gli operai e a tutti gli impiegati non ha esempio nella storia, ebbi a constatare la condizione miseranda del servizio ferroviario in quell'isola.

Lo sciopero di tutti i ferrovieri (si noti bene: scioperarono i capi stazione, tutto il personale della direzione, delle linee e delle officine) fu indice di vero profondo disagio nel regime del personale.

E come il personale, così il pubblico è maltrattato in Sardegna.

Chiunque viaggia in quei treni si sente trascinato dalla voglia di buttarsi dal finestrino, (*Ooh! ooh!*) imperocchè il movimento è lento come di lumaca, e mentre si vede che la strada provinciale procede diritta e piana, la strada ferroviaria fa, invece, lunghi giri tortuosi e serpentini. E ciò avviene perchè si vollero rubare, prima, le grosse indennità di espropriazione, e poi, per sempre, in tutti i giorni ed a tutte le ore, ai cittadini, al commercio, all'industria, il tempo ed il danaro, ed allo Stato le maggiori indennità chilometriche.

La Sardegna è compressa, se non schiacciata, sotto un regime che la mortifica e la lega; regime che ognuno che vada da Sassari a Cagliari può constatare.

E la questione del porto, al quale tanto giustamente si interessa l'onorevole Pala, ha una grande importanza, imperocchè lo approdare in quel porto vorrebbe dire recare grandi benefici a tutto il servizio di comunicazioni coll'isola e nell'isola.

Nell'occasione dello sciopero taluno voleva porre un ricordo in Cagliari, dove è la sede di quella Società ferroviaria, agli speculatori dell'impianto delle strade ferrate sarde; io lo impedii perchè va in galera chi ruba poco, ed una volta soltanto: chi costruì quelle linee organizzò con premeditazione il furto continuato ai danni di quell'isola carissima.

Che il termine per il riscatto decorra dalla costruzione dell'ultimo tronco, che ad arte si lasciò costruire, è doloroso. È avvenuto ciò che la speculazione fece in Firenze per l'impianto delle tramvie.

Difendiamoci in avvenire da questi colpi coperti delle società.

Mi auguro che alle richieste del personale si dia ascolto e che un altro sciopero sia evitato. Mando un saluto di profonda tenerezza italiana alla Sardegna; cui auguro sollievi, provvedimenti e giustizia, giustizia anche pei perseguitati dalle ire di parte, per le vittime della sua miseria. *(Bene!)*

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

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro dei lavori pubblici, avvertendo che qui non v'è che l'ordine del giorno dell'onorevole Pala per cui ho domandato se vi insisteva o no. Per tutto il rimanente, come ha detto l'onorevole ministro, non vi è nessuna proposta. Sono state parole e niente altro! *(Bravo!)*

PESCETTI. La ringrazio di questo giudizio sul nostro interessamento per quell'isola. Se lo poteva risparmiare.

PALA. Se si è riferito a quello che ho detto io, la ringrazio.

PRESIDENTE. Ma se di Lei ho detto che era il solo che avesse presentato un ordine del giorno!

PESCETTI. Se si riferisce a quello che ho detto io, protesto *(Si ride)*.

PRESIDENTE. Onorevole ministro dei lavori pubblici, parli.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Poichè l'ordine del giorno dell'onore-

vole Pala è stato ritirato, io mi limiterò ad un semplice schiarimento.

Per l'articolo 284 della legge sui lavori pubblici, il riscatto ha luogo trascorsi trenta anni dalla ultimazione della linea in tutta la sua lunghezza. E trascorsi i trenta anni, l'articolo dispone che il Governo abbia diritto di farne a qualsivoglia epoca il riscatto, salvo la diffida un anno prima.

PALA. Domando di parlare.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Di guisa che non è a temere, quando anche fosse errata la mia interpretazione che non si possa fare più il riscatto e che occorra aspettare altri trenta anni. Il riscatto si può fare a qualsivoglia epoca, purchè sia notificata la diffida un anno prima. Questo schiarimento potrebbe valere a rimuovere le preoccupazioni dell'onorevole Pala.

Quanto alle parole pronunziate dall'onorevole Pescetti, io devo osservare che i riscatti delle ferrovie si fanno nell'interesse delle popolazioni e del pubblico, non per giovare soltanto al personale delle ferrovie secondarie, che si è mosso in tutta Italia, pretendendo che le linee fossero riscattate: è stata necessaria una deliberazione del Consiglio dei ministri per mettere un po' di remora, tanto più necessaria in quanto già l'amministrazione delle ferrovie di Stato è troppo aggravata di lavoro. Ed era contraddittorio da una parte dolersi che quell'amministrazione non fosse perfettamente organizzata e dall'altra domandare che le si accrescesse l'onere di molte migliaia di chilometri.

Dunque la questione deve essere esaminata assolutamente in modo obiettivo, dal punto di vista dell'interesse economico delle popolazioni e dello Stato.

Non posso associarmi alle parole evidentemente eccessive che l'onorevole Pescetti ha pronunziato a proposito di una società la quale gerisce una grande industria. Non posso ammettere che si venga qui a parlare di furti, quasi che il Governo non vegli per impedirli.

Se irregolarità gravi, che costituissero offesa ai diritti dello Stato, vi fossero, stia sicuro l'onorevole Pescetti che non solo da parte mia, ma di tutto il Gabinetto, poichè non posso neppure ammettere il sospetto che tra noi vi sia qualcuno che non abbia davanti agli occhi la visione chiara del proprio dovere, non mancherebbe la volontà energica di tutelare e far valere i diritti dello Stato. *(Approvazioni)*.

PRESIDENTE. L'onorevole Pala non ha forse ritirato il suo ordine del giorno?

PALA. L'ho ritirato, ma fo notare che il pericolo, che viene dalla risposta del ministro dei lavori pubblici, è gravissimo, perchè è tutt'altro che chiaro il concetto da lui espresso.

Il tronco di linea Terranuova-Golfo Aranci fu fatto con legge speciale, non ha nulla a che fare con le leggi precedenti. Il pericolo cui si potrebbe andare incontro è questo: che, passato il tempo, chi si è visto si è visto.

PRESIDENTE. Allora metterò ai voti l'articolo secondo, intendendo che debba aggiungersi all'ultimo comma questa parte, proposta dalla Commissione e dal Governo:

« In ogni caso l'efficacia della diffida sarà subordinata, nell'interesse dello Stato, all'approvazione del Parlamento, quando trattasi di ferrovie il cui atto di concessione non sia stato approvato per legge ».

PANTANO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Parli.

PANTANO. Pregherei il ministro del tesoro, onorevole Carcano, di illustrarci questo emendamento.

GIANTURCO, ministro dei lavori pubblici. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Per maggior chiarezza rileggerò l'emendamento:

« In ogni caso l'efficacia della diffida sarà subordinata nell'interesse dello Stato all'approvazione del Parlamento, quando trattasi di ferrovie, il cui atto di concessione non sia stato approvato per legge ».

L'onorevole ministro dei lavori pubblici ha facoltà di parlare.

GIANTURCO, ministro dei lavori pubblici. Io spiegherò brevemente quale è il concetto informatore di quest'aggiunta, poichè l'onorevole Pantano lo chiede.

Vi sono concessioni fatte all'industria privata che la nostra legislazione ammette siano fatte per semplice decreto reale. Nei primi tempi della nostra legislazione ferroviaria, era invalso il principio che concessioni di ferrovie all'industria privata non si potessero fare che per legge; principio che poi fu abbandonato e sostituito con la concessione all'industria privata mediante decreto reale di approvazione della concessione, nella quale sono stabilite anche le condizioni del riscatto.

Ordinariamente si stabilisce un termine, sia per la diffida, sia per il riscatto, e si dice che, quando sia intimata la diffida in

tempo utile, si debbano poi riscattare le linee pagando un'annualità o un capitale.

Ora il dubbio che è sorto è questo: spetta al potere esecutivo, senza averne avuto autorizzazione dal Parlamento che deve votare i fondi occorrenti per pagare le annualità, intimare una diffida efficacemente obbligatoria nei rispetti dello Stato? E perciò è parso non inutile chiarire qui con apposita disposizione che, quando si tratti di concessione non approvata per legge (perchè, se è approvata per legge, è la legge stessa che ha dato già tale autorizzazione), non spetti al Governo di invadere i diritti del Parlamento; se fosse altrimenti al Parlamento non resterebbe che approvare i fondi.

È parso rispettoso per il Parlamento stabilire che debba, in ogni caso, il Governo, prima che scada il termine, informare il Parlamento e chiederne l'approvazione.

Ma quando vi sia, poniamo, un termine perentorio, il Governo faccia pure la diffida, ma tale diffida, che nasce da concessione non approvata per legge, è subordinata, per la sua efficacia, alle deliberazioni ulteriori del Parlamento. Si risolve insomma in una questione di competenza, dichiarando che la competenza, a dire definitivamente la propria parola su quest'argomento, non è del Governo, ma del Parlamento.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole De Nava.

DE NAVA. Io sono perfettamente d'accordo con l'onorevole ministro dei lavori pubblici sull'opportunità di questa aggiunta, e consento pienamente nei suoi concetti. Vorrei però che Governo e Commissione concordassero una formula, la quale non possa produrre qualche inconveniente.

Io sono d'accordo nell'ammettere che la diffida non può avere efficacia in relazione al riscatto, se non quando il Parlamento l'abbia approvata. Dimodochè i concessionari non potranno mai dire: voi ci avete prodotto dei danni mediante la diffida e però siete obbligati a qualche cosa quando il Parlamento invece ha giudicato che il riscatto non si debba fare.

All'inverso bisogna evitare che i concessionari possano sostenere che la diffida fatta dal Governo prima dell'approvazione del Parlamento all'effetto soltanto della scadenza del termine sia inefficace, bisogna cioè impedire che i concessionari sostengano che la diffida non sia valida, qualora in tempo utile non sia stata approvata dal Parlamento. Quindi io credo opportuno che

si chiarisca che spetta al Governo la diffida e che essa è efficace per fare scadere i termini, ma che non avrà altra efficacia giuridica se prima il Parlamento non l'abbia approvata. Ritengo che questi concetti saranno accolti dal ministro e dalla Commissione, e che si possa trovare una formula la quale li esprima chiaramente.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Pantano.

PANTANO. Dopo quanto ha detto l'onorevole De Nava non ho altro da aggiungere.

Però, poichè siamo in tema di preoccupazioni sull'interpretazione dell'articolo, così vorrei richiamare l'attenzione del Governo sempre sull'ultimo comma; perchè dubito che ci sia una dizione poco chiara, che in ogni caso sarebbe stata introdotta nel disegno di legge anteriore proprio da me e dall'onorevole Lacava.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. È stato trascritto dal disegno suo.

PANTANO. In ogni caso sarebbe da parte mia una errata-corrige. Ma proprio stamane mi è sorto il dubbio. Nel comma anteriore è detto chiaramente che per il riscatto di una linea soggetta a diffida il Governo deve presentare in tempo utile al Parlamento le proposte per il riscatto stesso. Nel secondo comma, nel caso, cioè, in cui il Governo non ritenesse conveniente il riscatto, è detto che deve darne comunicazione in tempo utile al Parlamento; ma non è detto che il Parlamento si debba pronunciare, come indubbiamente è nello spirito della disposizione. Perciò potrebbe sorgere il dubbio che, malgrado la comunicazione fatta in tempo utile, il Parlamento non abbia modo preciso di pronunciarsi.

Riterrei quindi non superfluo che nell'articolo si introducesse qualche frase, da cui risulti che, nel caso in cui il Governo non ritenesse conveniente il riscatto, debba su ciò pronunciarsi il Parlamento.

Ripeto, è un'errata-corrige ad una dizione da me stesso formulata; e prego Governo e Commissione di voler accogliere queste mie osservazioni.

Prendo occasione da questo articolo per fare un'altra raccomandazione all'onorevole ministro.

Ho assistito al vivo dibattito svoltosi relativamente al riscatto della rete Sarda, ed ho ammirato ugualmente, malgrado la vivacità di una parte e dell'altra, il sentimento sincero e schietto, che scaturiva dalle parole del ministro in favore della Sardegna,

cosa che gli fa onore, e quello, estremamente vivo, che prorompeva dall'animo esulcerato di chi rispecchia direttamente la condizione di cose, che affligge l'isola generosa ed infelice.

Durante l'inchiesta fatta in Sardegna sui servizi marittimi ho dovuto constatare realmente che la Società reale Sarda costituisce oggi una delle piaghe maggiori della Sardegna; poichè mentre avrebbe dovuto esserne la precipua risorsa, è invece, come una barra fra le ruote del suo commercio, di cui è l'arbitra. Le stesse reti secondarie, che hanno tentato con sensi conformi alla vita moderna di spingere il movimento economico del paese, trovano nella grande rete, a cui si allacciano e per cui tramite debbono necessariamente evolvere la loro azione, non ragioni di stimolo ma, di paralisi.

Questa condizione di cose potrebbe avere una ripercussione nel servizio cumulativo, che, dato il proposto esercizio di Stato della navigazione fra Civitavecchia e Golfo Aranci, può e deve assumere un provvedimento di capitale importanza per la Sardegna.

Tale servizio, che si ridurrebbe monco ed infecondo, se le ferrovie sarde non concedessero delle condizioni tali da renderlo rapido ed a buon mercato, potrebbe non soltanto essere uno strumento poderoso di progresso per la Sardegna, ma eziandio di pacificazione tra le due provincie di Cagliari e Sassari, che si troverebbero poste in condizioni uguali di rapida e diretta comunicazione col continente, quando si potesse svolgere rapido e a buon mercato tra Civitavecchia e Golfo Aranci, o Terranova, il giorno in cui quel porto sarà in condizioni di avocare a sè per migliorati approdi quel commercio marittimo.

Di ciò si preoccupi il Governo fin da ora nei suoi rapporti con la Reale Sarda. E si preoccupi anche fin da ora del riscatto.

Quando la Svizzera si apparecchiò al riscatto delle sue linee, dalle Compagnie private, pensò di costituire in tempo un sindacato preventivo di riscontro, imponendo per *jus imperii* metodi di registrazione e di controllo, che rispondessero a quelli adoperati dallo Stato, affinchè nell'ora di stabilire il riscatto della gestione delle Compagnie, non si nascondessero trabocchetti, che inghiottissero milioni alla nazione.

Questa proposta, fatta altra volta da me in seno ad altre Commissioni, non fu accettata. La Commissione, che studiò l'esercizio delle strade ferrate, fece su ciò un la-

voro veramente lodevole, preparando lo schema di un relativo disegno di legge. Non voglio qui improvvisare un emendamento, ma prego l'onorevole ministro di trovar lui la formula, che potrebbe essere condensata in un articolo aggiuntivo, che imponga questo sindacato. Son persuaso che si farebbe cosa molto utile.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Sono pienamente d'accordo con l'onorevole Pantano sulla utilità di istituire riscontri, che ci mettano in condizione di vedere a fondo nella gestione delle società ferroviarie private, per non subire poi condizioni gravi ed ingiuste di riscatto.

Ne sono tanto persuaso, onorevole Pantano, che nel disegno di legge, che la Camera ha già approvato e che ora sta davanti al Senato, sulle ferrovie dei capoluoghi di circondario, sulle tranvie ed automobili, ecc., non ho mancato di proporre qualche disposizione, con cui è assicurato il diritto dello Stato di leggere nei libri delle Società.

Se lo Stato è partecipante, ha diritto di legger chiaro nei registri, in cui gli interessi del pubblico sono talmente connessi agli interessi della Società e dello Stato.

Quindi sono veramente lieto di aver prevenuto il desiderio dell'onorevole Pantano, perchè, quando il disegno di legge sarà approvato, avremo modo di renderci esatto conto del vero stato delle aziende, per fare calcoli giusti per il tempo del riscatto.

L'onorevole Pantano ha poi prestato il suo autorevole appoggio alle osservazioni giustissime fatte dall'onorevole De Nava.

Egli ha detto: badate che con questo articolo potreste mettere le Società private in condizione di dire: la diffida è stata intimata, ma i termini non sono decorsi. Ora, poichè l'osservazione dell'onorevole De Nava è giustissima, ed il pensiero mio e del mio collega del tesoro era soltanto di far cosa che garantisse l'interesse dello Stato, propongo d'accordo col collega del tesoro un emendamento, che consiste nell'aggiungere le parole: « in ogni caso la efficacia della diffida sarà subordinata, nell'interesse dello Stato, all'approvazione del Parlamento ».

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

DANEO, *relatore*. Due sono le questioni sollevate dall'onorevole Pantano; delle quali una sarebbe risolta con l'aggiunta proposta dall'onorevole ministro, aggiunta che credo varrà a soddisfare anche l'onorevole De Nava.

Forse sarà materia di coordinamento il vedere se proprio le parole ora proposte siano le migliori, cioè abbiano tutta la portata che si desidera, o se la relazione della dicitura di tutto il comma non possa meglio soddisfare all'espressione chiara del concetto comune.

In sostanza si vuole che la diffida data dal Governo a queste Società, nei termini legali, sia valida nei suoi effetti contro i concessionari, salvo, per quanto riguarda l'interesse dello Stato, la necessità dell'approvazione del Parlamento. La sostanza è questa ed una dicitura che la esprima anche più chiaramente non sarà difficile da trovare. Intanto approviamo questo emendamento, che forse è già sufficientemente determinato.

Ma un altro accenno ha fatto l'onorevole Pantano, al quale mi pare che l'onorevole ministro non abbia dato risposta, e sul quale lo pregherei di non insistere.

Egli ha detto che bisognerebbe trovar modo di portare al Parlamento la questione delle diffide non date dal Governo, cioè delle scadenze imminenti o facoltative e nelle quali il Governo non credesse opportuno di dare la diffida.

La richiesta parte da una giusta premessa, ma a me pare, che non sarebbe senza qualche pericolo per gli interessi dell'erario che il Governo venisse a provocare egli stesso ogni anno una discussione dimostrando il perchè, fatti i conti, all'erario non convenga di dare ancora una diffida. Mi pare che sarebbe uno smascherare troppo facilmente gli interessi dell'erario di fronte a quelli delle Società private. Potrà evidentemente bastare, per l'esercizio del sindacato e del potere parlamentare, il porre ogni anno un allegato alla relazione sul bilancio ferroviario, nel quale sia enunciato lo stato di queste scadenze ed ogni deputato potrà facilmente provocare, quando occorrono, dal ministro gli opportuni chiarimenti e presentare le relative proposte.

Si è fatto anche cenno qui all'una piuttosto che ad altra linea da riscattarsi. Io credo che si sia fatto bene a toccare la materia, ma che sarebbe pure pericoloso addentrarvisi. So anch'io che vi sono dei casi in cui evidentemente, anche al di là dell'inte-

resse immediato dell'erario, vi è un interesse generale di una regione, per cui urge una diffida: eppure la burocrazia vi si rifiuta. Cito un esempio.

Una parte notevole della regione piemontese è soffocata nelle sue aspirazioni ferroviarie per causa di uno strano privilegio accordato da una concessione alla Santhià-Biella, la quale ha il diritto che per nessun modo, nè direttamente, nè indirettamente, si possa raggiungere da Torino l'obiettivo di Biella altrimenti che per la sua linea. E da venti o trenta anni Torino e la regione Canavese fanno progetti per raggiungere dal lato di Ivrea, o altrimenti, con linee molto più brevi, l'obiettivo di Biella, centro industriale operosissimo, e il privilegio di questa piccola Società è tale che assolutamente tutto questo è impedito.

Si domandò ai Governi, in epoca pur troppo alquanto magra di risorse, che provvedessero a questo riscatto; ma, pei redditi naturalmente grassi (e si comprende) di una linea in tali condizioni, che la fanno valere assai, relativamente al suo valore intrinseco i Consigli del Ministero hanno detto di no e seguitano a negarvisi anche ora, in tempi tanto diversi e per risorse, e per concetti dominanti. Piccole vedute! intanto questi redditi si ingrassano di più, ogni giorno, ed il riscatto diventerà sempre più difficile e costoso, mentre pure sarà un giorno inevitabile, e il danno economico della regione è grande.

Ond'io ho esemplificato, per raccomandare al ministro di fare studiare la materia dei riscatti con criteri alquanto larghi, di indole economica generale, e non soltanto

stretti stretti, ispirati cioè all'interesse solo e malinteso dell'erario. L'interesse dell'erario non può mai essere vero quando le sue apparenti esigenze si risolvono in danno economico evidente di intere regioni e quindi dello Stato stesso.

PRESIDENTE. Allora non vi sono proposte: perchè l'onorevole Pantano aveva fatto una semplice raccomandazione.

PANTANO. Non voglio ora presentare formule improvvisate. Il dubbio mi permane sempre intorno alla chiarezza della dizione, di cui fui autore io stesso. Ma, poichè lo spirito, che informa la disposizione, non potrebbe esser dubbio, e in ogni caso, essendo obbligatoria la comunicazione al Parlamento in tempo utile, vuol dire che ci sarà sempre latitudine e modo di far pronunziare al Parlamento in tempo utile. Non faccio quindi una proposta formale.

PRESIDENTE. Allora, con l'aggiunta proposta al penultimo comma dal Ministero e dalla Commissione, e di cui ho dato lettura, metto a partito l'articolo 2.

(È approvato).

Il seguito di questa discussione sarà rimesso al pomeriggio d'oggi.

La seduta termina alle 12.10.

PROF. AVV. LUIGI RAVANI

Direttore degli Uffici di Revisione e di Stenografia.

Licenziata per la stampa il 7 giugno 1907

Roma, 1907 — Tip. della Camera dei Deputati.

