

## LX.

## TORNATA DEL 21 MARZO 1881

Presidenza del Presidente **TECCHIO**.

**SOMMARIO.** — Omaggio — Annunzio della morte del Ministro della Guerra, *Maggior Generale B. Milon* — Proposta del *Senatore Chiesi* per l'intervento di una rappresentanza del Senato al trasporto della salma, approvata — Parole del *Ministro dell'Interno* — Presentazione del progetto di legge per il concorso dello Stato nelle spese edilizie e di ampliamento della capitale del Regno — Seguito della discussione del progetto di legge per l'approvazione di contratti di vendita e permuta di beni demaniali a trattativa privata — Osservazioni del *Senatore Corsi Luigi*, Relatore, sugli articoli 1° e 3° — Risposte del *Ministro dell'Interno* — Rinvio del progetto alla votazione segreta — Appello nominale per la medesima — Svolgimento dell'interpellanza del *Senatore Majorana-Calatabiano* al *Ministro dei Lavori Pubblici* intorno alle tariffe ed agli orari delle ferrovie del Regno — Risultato della votazione di cui sopra.

La seduta è aperta alle ore 2 35.

Sono presenti i Ministri dell'Interno, dell'Agricoltura, Industria e Commercio, e dei Lavori Pubblici; più tardi interviene il Ministro della Marina.

Il *Senatore, Segretario, VERGA* dà lettura del processo verbale della tornata precedente, il quale è approvato.

**Atti diversi.**

Fa omaggio al Senato:

Il *Senatore Commendatore Borgatti*, Presidente della Commissione generale dei sussidi ai danneggiati del Po e dell'Etna nel 1879, della *Relazione della Commissione stessa*.

**PRESIDENTE.** Do comunicazione al Senato della seguente lettera di S. E. il Presidente del Consiglio dei Ministri, pervenutami ieri sera:

« Roma, 20 marzo 1881.

« Col più vivo dolore annuncio a V. E. la morte avvenuta oggi ad un'ora e 50 minuti

dopo mezzogiorno, di S. E. il *Maggior Generale comm. Bernardino Milon*, Ministro per gli Affari della Guerra, Deputato al Parlamento Nazionale per il Collegio di Bari delle Puglie.

« Il trasporto funebre avverrà martedì, alle ore 10 antimeridiane.

« Ho l'onore di confermare a V. E. i sentimenti della mia distinta stima ed alta considerazione.

« *Il Presidente del Consiglio*  
« **CAIROLI** ».

Non dubito che il Senato vorrà eleggere una Deputazione perchè intervenga ai funerali del valoroso soldato ed egregio amministratore del quale deploriamo la perdita.

Chiedo se qualcuno dei signori Senatori intende indicare di quanti membri dovrà essere composta codesta Deputazione.

*Senatore CHIESI.* Domando la parola.

**PRESIDENTE.** Ha la parola.

*Senatore CHIESI.* Io proporrei che la Deputazione fosse composta di otto Senatori, oltre il signor Presidente alla testa.

**PRESIDENTE.** L'onorevole *Senatore Chiesi* pro-

SESSIONE DEL 1880-81 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 21 MARZO 1881

pone che la Deputazione, che dovrà intervenire ai funerali del generale Milon, come rappresentanza del Senato, sia composta di otto Senatori, con alla testa il Presidente.

Chi intende di approvare questa proposta, è pregato di sorgere.

(Approvato).

Senatore CHIESI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore CHIESI. Io propongo inoltre che alla Deputazione si associ anche l'intiera Presidenza del Senato.

Trattandosi di onorare la memoria di un illustre Generale, che godeva la stima e la simpatia non solo dell'esercito, ma di tutta la nazione, e la cui nomina a Ministro fu sentita con soddisfazione generale senza distinzione di partiti, ed ottenne il pieno plauso non solo dell'esercito, ma di tutto il Parlamento, così io credo di farmi interprete dell'intiero Senato proponendo che alla Deputazione del Senato, testè deliberata, si unisca tutta la Presidenza, onde sia onorata la memoria di questo illustre è benemerito Generale, la cui perdita è vivamente deplorata da ogni ordine di cittadini.

DEPRETIS, *Ministro dell'Interno*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Il signor Ministro dell'Interno ha la parola.

DEPRETIS, *Ministro dell'Interno*. Io ringrazio l'onore. Senatore Chiesi della proposta che ha fatta al Senato per onorare la memoria del defunto mio Collega, il Generale Bernardino Milon. Permetta il Senato anche a me una parola di rimpianto per la memoria dell'uomo egregio che per pochi mesi io ho avuto a Collega.

Bernardino Milon, uscito da una scuola che ha dato molti valorosi ed illustri soldati all'esercito italiano, entrò ufficiale subalterno nelle schiere dell'esercito nazionale quando fu instaurata l'unità italiana, e vi percorse una bella carriera. In lui l'eletto ingegno era superato soltanto dalle doti del cuore.

Nessuno più di lui devoto al Re ed all'esercito; l'amore della patria e dell'esercito fu la passione della sua vita, e la nobile passione era pareggiata soltanto dalla sua grande modestia.

Egli lascia uno splendido esempio, una nobile traccia: auguriamo, o Signori, che l'esem-

pio sia fecondo, che molti dell'esercito nazionale emulino le virtù dell'estinto; ma la patria rimpiangerà lungamente la perdita di Bernardino Milon. (*Benissimo, benissimo*).

PRESIDENTE. Come ha sentito il Senato, il signor Senatore Chiesi propone che alla Deputazione si unisca l'intiera Paesidenza.

Se nessuno muove obiezioni, la proposta si intende rpprovata.

I nomi dei componenti la Deputazione saranno estratti a sorte.

#### Presentazione di un progetto di legge.

DEPRETIS, *Ministro dell'Interno*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

DEPRETIS, *Ministro dell'Interno*. A nome del mio Collega, il Presidente del Consiglio, ho l'onore di presentare al Senato un progetto di legge, già approvato dal'altro ramo del Parlamento intitolato: Concorso dello Stato nelle spese edilizie e di ampliamento della capitale del Regno. Prego il Senato di volerlo decretare d'urgenza.

PRESIDENTE. Do atto al signor Ministro dell'Interno della presentazione di questo progetto di legge, che sarà stampato e trasmesso agli Uffici.

Il signor Ministro dimanda che questo progetto di legge sia dichiarato d'urgenza.

Se nessuno muove obiezione, l'urgenza s'intende decretata.

Ora si procederà all'estrazione a sorte dei membri che comporranno la Deputazione incaricata di rappresentare il Senato insieme alla Presidenza, ai funerali del compianto generale Milon che saranno celebrati domani alle ore dieci antimeridiane.

(Il Presidente procede all'estrazione a sorte dei nomi).

PRESIDENTE. In seguito all'estrazione a sorte, la Deputazione è composta dei signori Senatori Majorana-Calatabiano, Mauri, Cerutti, Boncompagni-Ottoboni, Amari, Pietracatella, Pantaleoni, Di Brocchetti; e dei signori Senatori Martinelli e De Filippo in qualità di supplenti.

Avverto i signori Senatori che in una delle prossime sedute dovrà essere posta all'ordine del giorno la nomina di due membri della Com-

missione permanente di Finanza in luogo del compianto Senatore Trombetta e del dimissionario Senatore Beretta.

Sarà pure posta all'ordine del giorno la nomina di un membro della Commissione per la Cassa dei depositi e prestiti in luogo dello stesso Senatore Beretta dimissionario.

**Seguito della discussione del progetto di legge N. 81.**

PRESIDENTE. Ora abbiamo all'ordine del giorno la discussione speciale del progetto di legge intitolato: Contratti di vendita e permuta di beni demaniali a trattativa privata.

Prego il signor Senatore Chiesi di dar lettura degli articoli.

Il Senatore, *Segretario*, CHIESI, legge:

Art. 1.

Sono approvati i seguenti contratti:

1. Di vendita di un'area demaniale, della estensione di metri quadri 1175 30 ad uso di pubblica piazza in Benevento, stipulato con quel Comune per lire 1660, già interamente pagate, come da atto 28 dicembre 1878, in forma pubblica amministrativa presso l'Intendenza del luogo;

(Approvato).

2. Di vendita al Comune di Castiglione delle Stiviere, provincia di Mantova, del fabbricato già ad uso convento dei gesuiti, in quel paese, segnato in catasto al n. 5183 parte, e al n. 163 dell'anagrafe comunale, per essere destinato ad uso di scuole, e mediante il prezzo di lire 7764 73, da pagarsi, come fu realmente pagato, interamente prima del 31 luglio 1878, come da istrumento 9 maggio 1878, a rogiti notaro Desenzani;

(Approvato).

3. Di vendita di parte del fabbricato in San Pietro Incariano, provincia di Verona, distinto in mappa coi numeri 687 e 270 ad uso della pretura e di carcere mandamentale, stipulato col Comune del luogo per lire 7775, pagabili in otto annualità uguali negli interessi del per cento, mediante contratto 25 aprile 1879,

a rogiti del notaro Graziani dottor Giovanni Battista;

(Approvato).

4. Di vendita al Comune di Poggio Mirteto, provincia di Perugia, circondario di Rieti, del fabbricato, già chiesa della Misericordia, con relativa sagrestia e casa del custode, da servire per scuola agraria, pel prezzo di lire 583 74, come da contratto 30 dicembre 1877, stipulato avanti il ricevitore del registro di Poggio Mirteto;

(Approvato).

5. Di vendita alla provincia di Milano di fabbricato demaniale in Rosate, provincia di Milano, circondario di Abbiategrasso, per lire 8000; di altro in Castelnuovo-Bocca, provincia suddetta, circondario di Lodi, per lire 6000, e di un terzo in Busto Arsizio, provincia suddetta, circondario di Gallarate, per lire 22,000, tutti per uso di caserme dei reali carabinieri, come da istrumento unico 7 giugno 1878, a rogiti del notaro dottor Giuseppe Sfondrini, alla cui stipulazione fu pagato l'intero prezzo;

(Approvato).

6. Di vendita al Comune di Gaeta, capoluogo del circondario omonimo, in provincia di Caserta, di uno stabile denominato di San Giacomo, già Padiglione Militare, in Gaeta stessa, segnato al n. 378 del catasto fabbricati, per servire ad uso di scuole, mediante il prezzo di lire 4050, pagabile in dieci rate annue, come da istrumento del 28 dicembre 1878, a rogiti del notaro dottor Cervoni;

(Approvato).

7. Di vendita al Comune di Caserta, provincia e circondario omonimi, dello stabile demaniale denominato *Palazzo Vecchio*, esclusa la porzione occupata dall'Amministrazione militare ad uso di panatica, situato in quella città ad occidente della piazza Vanvitelli, e descritto in catasto al n. 520, da servire a vari usi inerenti ai servizi del Comune, per il prezzo di lire 30,465 56, pagabili in cinque rate annue, come da istrumento ricevuto dal notaro dottor Gagliani di Caserta del 31 dicembre 1878;

(Approvato).

8. Di vendita al Comune di Massa-Fermana, provincia di Ascoli-Piceno, circondario di Fermo, del bosco annesso all'ex-convento dei Minori Osservanti di quel luogo, distinto in mappa catastale ai numeri 1583, 1587, 1589, 1591, 1593, 1594, della estensione di ettari 6 49 50, per essere destinato a pubblico cimitero, pel prezzo di lire 4928 60, pagabile in 10 rate annue, portata essa vendita da istrumento 16 febbraio 1878, a rogiti del notaro dottor Minghini;

(Approvato).

9. Di vendita al Comune di Treviso, provincia e circondario omonimi, di un fabbricato demaniale in quella città, via S. Niccolò, segnato nella mappa catastale al n. 1581, per uso di vari servizi del Comune, mediante il prezzo di lire 15,385 20, pagato in rogito, come da istrumento 19 gennaio 1879, a rogiti del notaro dottor Zoccoletti;

(Approvato).

10. Di vendita ai Comuni di Asiago, Galio, Lusiana, Roana e Rotzo, in provincia di Vicenza, di un fabbricato con piccolo orto annesso, situato in Asiago, via San Rocco, ai numeri 344 e 1090 di mappa, con la rendita censuaria di lire 56 25, ad uso di carcere mandamentale, stipulato con atti in forma privata 20 dicembre 1877 e 7 novembre 1878, pel prezzo di lire 1746 quanto al fabbricato e di lire 40 quanto all'orto, pagate in rogito;

(Approvato).

11. Di vendita al Comune di Massa-Lombarda, provincia di Ravenna, circondario di Lugo, di un fabbricato demaniale, detto il Torrione, posto nel Comune stesso, in piazza del Monte, al civico n. 4, per uso di carcere del mandamento, mediante il prezzo di lire 2040 20, pagato in rogito, come da atto del 12 settembre 1878, stipulato nell'ufficio del registro di Lugo;

(Approvato).

12. Di vendita al Comune di Brisighella, provincia di Ravenna, circondario di Faenza, di un fabbricato demaniale, posto nel Comune stesso, sulla piazza Maggiore, al civico n. 468, per uso di carcere del mandamento, mediante

il prezzo di lire 2760, pagabile in cinque annue rate, come da atto del 4 dicembre 1877, ricevuto dal notaro dottore Achille Lega;

(Approvato).

13. Di vendita al municipio d'Alessandria di un terreno demaniale tenuto a prato artificiale, della superficie di are 5 54 50, situato a sinistra del canale *Carlo Alberto*, e facente parte delle antiche fortificazioni, per servire all'ingrandimento dei locali del pubblico macello, mediante il prezzo di lire 1200, pagato in rogito, a norma degli atti del 2 ottobre 1877 e 10 giugno 1879, stipulati in forma pubblica amministrativa presso la Intendenza di finanza di Alessandria;

(Approvato).

14. Di vendita al Comune di Agropoli, provincia di Salerno, circondario di Vallo della Lucania, di due fabbricati posti nel Comune stesso, di provenienza, l'uno dal soppresso monastero dei cappuccini di Perdifumo, l'altro dal soppresso monastero dei Riformati di San Francesco del Cilento, per essere destinati ad uso di scuole pubbliche, mediante il prezzo di lire 452 50 pel primo e di lire 709 27 per l'altro, insieme lire 1161 77, pagabili in dieci annue rate, come da atto del 6 marzo 1878, ricevuto dal notaro Gaetano di Giulio;

(Approvato).

15. Di vendita al Comune di Zogno, provincia di Bergamo, del terzo piano d'un fabbricato demaniale, denominato la Pretura di Zogno, segnato in mappa al n. 1848, per uso di quella stessa pretura mandamentale, mediante il prezzo di lire 1000, interamente pagato in rogito, come da atto 11 gennaio 1879, ricevuto dal notaro dottore Cesare Baronchelli;

(Approvato).

16. Di vendita al Comune di Alessandria di un appezzamento di terreno demaniale, posto in quella città fuori della porta Savona, della superficie di are 51 84, facente parte dei terreni adiacenti agli spalti delle fortificazioni della cinta magistrale della piazza, e figurante in catasto come porzione dei numeri 1816 al 1818, onde valersene ad uso della condotta di acqua per l'innaffiamento dei pubblici giardini

SESSIONE DEL 1880-81 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 21 MARZO 1881

e delle vie della città, mediante il prezzo di lire 1800, pagato in rogito, come da atto 26 agosto 1879, stipulato in forma pubblica amministrativa presso l'Intendenza di finanza di Alessandria;

(Approvato).

17. Di vendita al Comune di Fermo, provincia di Ascoli-Piceno, circondario di Fermo, d'una piccola casa diruta, pervenuta al Demanio dal Fondo del culto, quale successore al soppresso Beneficio di San Tommaso Canturiense, e situata in quella città, piazza Fogliano, contrada Camporeggio, al civico numero 734 e mappa 317, onde sistemare ed ampliare la strada interna, denominata *Principe Carignano*, mediante il prezzo di lire 285 20, pagato in rogito, come da atto 11 febbraio 1879, ricevuto dal notaio Socrate Pesci;

(Approvato).

18. Di vendita alla provincia di Ascoli Piceno, di due palazzi posti, l'uno in Ascoli Piceno, piazza del Popolo, al civico numero 82, di mappa numero 2, affittato alla provincia stessa per abitazione del prefetto, l'altro in Fermo, piazza *Vittorio Emanuele*, ai civici numeri 144 e 145, di mappa 912, pure affittato alla provincia per uso d'alloggio del sotto-prefetto e degli uffici della sotto-prefettura mediante il prezzo, pel primo di lire 28,112 12 e pel secondo di lire 32,214 57, insieme lire 60,326 69, pagabili in 10 rate, come da atto 29 aprile 1879, stipulato in forma pubblica amministrativa nell'Intendenza di finanza di Ascoli Piceno;

(Approvato).

19. Di vendita al Comune di Tarcento, provincia di Udine, distretto di Tarcento, di due fabbricati demaniali e terreni annessi, iscritti, i fabbricati al numero 65-1-2 di catasto, i terreni ai numeri 63, 64, 66, destinati i primi ad uso principale della pretura e delle carceri mandamentali, e insieme ad uso delle scuole, dell'ufficio municipale e dell'ufficio del conciliatore, mediante il prezzo di lire 18,387 80, pagabili in 10 uguali rate annue, come da atto del 31 maggio 1879, ricevuto dal notaio dottore Alfonso Morgante;

(Approvato).

20. Di vendita al Comune di Assisi, provincia di Perugia, circondario di Foligno, del fabbricato già convento dei Minori Riformati di San Damiano, con la chiesa annessa ed altri locali e terreni adiacenti, per fondarvi una scuola di arti e mestieri, con obbligo di conservazione della parte monumentale e di ufficiatura della chiesa, mediante il prezzo di lire 11,635, pagato in rogito, come dagli atti 27 gennaio e 5 giugno 1879, ricevuti dal notaio Francesco Locatelli;

(Approvato).

21. Di vendita alla provincia di Cagliari del fabbricato demaniale, già convento del Carmine in Oristano, affittato in parte alla stessa provincia per uso di caserma dei carabinieri reali e in parte al municipio per gli uffici del registro e delle ipoteche, e distinto in mappa col n. 3032, esclusa la chiesa, mediante il prezzo di lire 35,050 98, pagabile in 10 annue rate uguali, come dall'atto del 30 dicembre 1876 e dall'altro suppletivo dell'11 aprile 1879, ambedue ricevuti dal notaio Efsio Aru;

(Approvato).

22. Di vendita al Comune di Castellammare di Stabia, provincia di Napoli, circondario di Castellammare di Stabia, della tenuta ex-reale di Quisisana a scopo di pubblica utilità, mediante il prezzo di lire 300,000, pagabile in sette uguali rate annue, come da atto 10 luglio 1879, al rogito del notaio cavaliere Giovanni Greco;

(Approvato).

23. Di vendita al Comune di Offida, provincia e circondario di Ascoli Piceno, di un fabbricato demaniale, situato nel Comune stesso, in via Magnetica, al civico numero 213, distinto in catasto ai numeri 677, 678 e 679, ed affittato al municipio per uso di carcere mandamentale, mediante il prezzo di lire 2591 75, pagabile in tre uguali annue rate, come da atti del 28 ottobre 1878 e 20 aprile 1879, stipulati in forma pubblica amministrativa presso l'Intendenza di finanza di Ascoli Piceno;

(Approvato).

24. Di convenzione coi signori Giovanni Testa e Giovanni Guerci per la ricostruzione di

SESSIONE DEL 1880-81 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 21 MARZO 1881

un muro in compartecipazione dell'ospedale militare di Alessandria, per la compra-vendita di una zona di terreno di metri quadrati 4 20 e per rendere comuni coll'amministrazione militare dei tratti di muro della lunghezza di metri 2 80, mediante il pagamento di lire 1000 per parte dell'amministrazione militare e di lire 69 57 per parte di essi signori Testa e Guerci, come da atto del 3 giugno 1879, stipulato in forma pubblica amministrativa presso l'Intendenza di finanza di Alessandria;

(Approvato).

25. Di vendita al Comune di Cagliari, provincia e circondario omonimi, dei bastioni denominati San Remigio (in mappa n. 4622 parte). Santa Caterina (mappa numero detto), Palazzo (mappa numero detto), San Carlo, Beato Amedeo, Santa Croce, della Cortina, del Palazzo, dei Bassi Franchi, della Batteria della Zecca, (mappa n. 4622 parte), dei Cammini coperti della Purissima (mappa n. 4616), mediante il prezzo complessivo di lire 23,720, pagabile in cinque rate annue, come da istrumento del 6 dicembre 1876, stipulato in forma pubblica amministrativa presso l'Intendenza di finanza di Cagliari;

(Approvato).

26. Di vendita al Comune di Sinigaglia, provincia e circondario di Ancona, di un fabbricato demaniale detto il *Doganone*, posto nella città suddetta, in piazza del Duomo e nelle vie delle Orfane e del Tamburo, distinto col mappale n. 706 e coi civici numeri 27 a 31, 34, 36, 53, 19 a 21, della rendita imponibile di lire 1312 50, per uso di scuole, mediante il prezzo di 24,000 lire, pagabile in dieci rate annue, come da atto 25 giugno 1879, ricevuto dal notaio dottore Filippo Salvi;

(Approvato).

27. Di cessione a titolo gratuito, al Comune di Mantova, provincia e circondario omonimi, in proprietà assoluta, degli oggetti tutti componenti la Biblioteca ed il Museo archeologico in quella città, ed in semplice uso per trent'anni dei locali inservienti a quegli istituti, e distinti al mappale numero 1294-2, con la rendita imponibile di lire 450; col patto di

rescindibilità nel caso previsto dall'art. 9 del contratto portante la cessione medesima, in data 16 gennaio 1880, ricevuto in Mantova dal notaio dottor Giovanni Niccolini, nel quale istrumento sono descritti gli oggetti della Biblioteca e del Museo suddetti;

(Approvato).

28. Di vendita al Comune di Rovigo, provincia e circondario omonimi, di un fabbricato demaniale posto in quella città a porta Adige, per uso di ufficio del dazio consumo, mediante il prezzo di lire 1800, pagabile in dieci rate annue, come da atto 25 aprile 1858, in forma pubblica amministrativa, stipulato verso la Intendenza di Rovigo;

(Approvato).

29. Di vendita al Comune di Finale, in provincia di Modena, circondario di Mirandola, di una striscia di terreno demaniale di are 2 67 presso quella città, borgo *Cantacucco*, per uso di deposito della ghiaia occorrente alla manutenzione di strade, mediante il prezzo di lire 95, 80, pagato in rogito, come da atto del 22 novembre 1879, stipulato in forma pubblica amministrativa nell'ufficio del registro di Finale;

(Approvato).

30. Di vendita alla provincia di Ascoli Piceno di un fabbricato in Ascoli stesso alla contrada Piazza del Popolo, n. 81, attiguo al palazzo prefettizio, e di altro situato nel Comune di Petritoli, circondario di Fermo, in via Pietrallavia, ai numeri 229 e 230, il primo per comodo del predetto palazzo della prefettura e l'altro ad uso di caserma dei reali carabinieri, mediante il prezzo complessivo di lire 5185 36, pagabile in dieci rate annue, di cui la prima in rogito, come da atto del 3 febbraio 1880, ricevuto in forma pubblica amministrativa presso l'Intendenza di finanza di Ascoli Piceno;

(Approvato).

31. Di vendita al Comune di Piombino, provincia di Pisa, circondario di Volterra, di un fabbricato demaniale denominato *Arsenale di porto a terra*, presso le mura urbane del comune stesso, non che di alcuni appezzamenti

SESSIONE DEL 1880-81 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 21 MARZO 1881

di terreno adiacenti alle medesime, della estensione di ettari 4 81 31, da valersene per la costruzione di un pubblico mercato, mediante il prezzo di lire 4817 80 pagato in rogito, come da atto 24 dicembre 1878, ricevuto dal notaio dottore Paolo Galeotti e modificato da successivo 13 febbraio 1880 dal notaio stesso, con cui venne retrocessa allo Stato per lire 124 20 una zona del terreno predetto;

(Approvato).

32. Di cessione al Comune di Roma di una estensione di terreno di metri quadrati 4619 73, presso la chiesa di Sant'Eusebio all'Esquilino, pervenuta al Demanio dalla soppressa Casa degli esercizi spirituali, e compresa nelle aree pubbliche di quel nuovo quartiere, mediante il prezzo di lire 40,607 60 ragguagliato alla rendita di lire 2030 38 assegnata alla Giuta liquidatrice, pagabile tale somma con prelevamento da quella di lire 66,061 94 versata dal Comune di Roma alla Cassa depositi e prestiti, in ordine alla legge sulle espropriazioni di utilità pubblica; il tutto come da atto 12 aprile 1880, stipulato in forma pubblica amministrativa presso l'Intendenza di finanza di Roma;

(Approvato).

33. Di vendita al Comune di Bertinoro, provincia di Forlì, circondario di Forlì, di un fabbricato demaniale posto in quella città, in via della Rocca, per uso di carcere del mandamento, con annesso orticolo ed appezzamento di terreno improduttivo, mediante il prezzo di lire 6726 82, pagabile in dieci rate annue, come da atto 30 giugno 1879, ricevuto dal notaio dottore Temistocle Panciatichi;

(Approvato).

34. Di vendita al Comune di Tregnago, provincia di Verona, circondario di Tregnago, di un fabbricato demaniale posto in quella città piazza del Mercato, per uso di carcere del mandamento, mediante il prezzo di lire 2550, pagato in rogito, come da atto 26 dicembre 1878, ricevuto dal notaio dottore Pietro Bettori;

(Approvato).

35. Di vendita allo spedale civile di Sacle, circondario e provincia di Udine, di un

tratto di terreno ghiaioso di proprietà demaniale, posto in detto Comune e formante parte del piazzale di accesso all'ospedale medesimo, distinto in catasto al n. 1497 di mappa, con la rendita censuaria di lire 1 89, della superficie di ettari 0 12 20, ed occorrente a quell'istituto per ampliare il cortile ad uso di passeggio e ricreazione dei malati ivi ricoverati, per il prezzo di lire 300, pagabile completamente appena avvenuta l'approvazione dell'atto di compra-vendita, il quale fu stipulato in forma privata il 21 marzo 1880;

(Approvato).

36. Di vendita al Comune di Prato, provincia di Firenze, di una galleria o via coperta sormontata da una terrazza denominata il Cassero, adiacente al forte detto Santa Barbera in quella città, e rappresentata in catasto in sezione E da porzione della particella di n. 80, per il prezzo pagato in rogito di lire 2500, come da istrumento del 1° ottobre 1879 rogato dal notaio dottore Antonio Carradori;

(Approvato).

37. Di vendita a favore del signor conte Curzio fu Giovanni Desideri di un corpo di terra posto nel Comune di Piombino fra la strada di Papulonia e quella che mena alla Torre di Barratti, iscritto in catasto al numero parcellare 122 della sezione I, per il prezzo di lire 200, pagato in rogito, come da istrumento 6 ottobre 1879, stipulato dal notaio dottor Paolo Galeotti;

(Approvato).

38. Di vendita alla signora duchessa Teresa Filangieri Ravaschieri di parte del fabbricato demaniale posto in Napoli e denominato *Padiglione di Sant'Orsola a Chiaia*, per fondarvi un ospedale di bambini poveri, mediante il prezzo di lire 12,500 da pagarsi in cinque rate, di cui la prima in lire 2500 fu versata in data del 10 luglio 1879, come da istrumento 12 luglio 1879 a rogito del notaio signor Raffaele Tucci, e da suppletiva dichiarazione fatta avanti lo stesso notaio addì 15 novembre di quell'anno;

Senatore CORSI L., *Relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore CORSI L., *Relatore*. L'Ufficio Centrale, onde non ritardare il sollecito disbrigo di questo progetto di legge, si è limitato solamente a due considerazioni. Una riguarda il contratto in discussione n. 38 e l'altra l'articolo terzo.

Parlerò per adesso del n. 38 brevissimamente. Forse il signor Ministro avrà avuto sott'occhi le osservazioni fatte dall'Ufficio Centrale nella sua Relazione a questo riguardo. Si tratta di un contratto che la Duchessa Teresa Filangieri Ravaschieri di Napoli ha fatto col Demanio. Con questo contratto la Duchessa acquistava una parte di stabile demaniale col'intendimento di annetterlo ad altro di sua proprietà, e fondarvi un ospizio per gli orfani poveri di Napoli.

L'Amministrazione militare, la quale usufruiva del detto stabile, acconsenti alla domandata cessione purchè fossero in avvenire accolti nello ospizio erigendo, di preferenza, gli orfani di militari.

Il Governo quindi addivenne al contratto mediante la somma di lire 12,500 senonchè più tardi, dopo cinque mesi, la Duchessa Ravaschieri aggiunse una dichiarazione notarile, che fu pure registrata, e che fa parte degli atti relativi con la quale essa promette di restituire al Demanio il locale acquistato, mediante la restituzione per parte sua della somma sborsatagli sia per l'acquisto dello stabile sia per i miglioramenti e restauri nel caso in cui il proposto ospizio non avesse potuto aver luogo, o per altro caso fortuito non avesse potuto continuare nella destinazione che l'acquisitrice si proponeva.

L'Ufficio Centrale, trattandosi di un'opera pia cotanto utile, non ebbe osservazioni da emettere al riguardo, e credè conveniente in una grande città come a Napoli uno stabilimento di tal fatta; ma osservò che non si presero dal Governo le cautele sufficienti per un possibile ricupero dello stabile ceduto, come sarebbe ad esempio un'ipoteca di privilegio. E per vero si è considerato dall'Ufficio Centrale, se avvenisse il caso in cui la Duchessa acquisitrice morisse intestata e lasciasse degli eredi o successori, i quali non avessero più intendimento di continuare nella manutenzione dell'orfantofio.

Allora che cosa ne avverrebbe? Gli eredi si approprierebbero lo stabile migliorato, cesserebbe la destinazione pia che l'acquisitrice ge-

nerosamente avrebbe iniziato, e il Demanio non avrebbe assicurato il ricupero convenuto.

Sarebbe quindi stato desiderio dell'Ufficio Centrale, che se non si potesse dalla acquisitrice ottenere una seconda dichiarazione postuma fosse mandata copia del contratto di vendita avvenuto, con la copia anche di questa ultima dichiarazione, al prefetto della Provincia di Napoli, come Presidente della Deputazione provinciale, la quale tutela le opere pie; inoltre altra copia fosse mandata al Comune di Napoli (perchè riguarda i poveri orfani della città di Napoli) ed un'altra ancora all'Amministrazione militare.

Che se poi fosse ancora possibile ottenere dalla Duchessa Ravaschieri la costituzione di un'ipoteca di privilegio, per il caso in cui non potesse mantenersi questo pio istituto, allora parrebbe all'Ufficio Centrale che gli interessi del Governo e dei diseredati dalla natura in Napoli avrebbero una garanzia efficace, piena e perenne.

Io rivolgo dunque queste raccomandazioni al signor Ministro nella speranza che in qualche modo egli voglia e possa provvedere alla garanzia dell'accennato ricupero.

DEPRETIS, *Ministro dell'Interno*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

DEPRETIS, *Ministro dell'Interno*. Io non esito ad assicurare l'Ufficio Centrale ed il Senato che il Governo terrà conto delle due raccomandazioni fatte, cioè di mandare copia di questo contratto tanto alla Deputazione provinciale, cui incombe la tutela delle opere pie, quanto all'Amministrazione della Guerra, perchè ne tenga nota nei suoi archivi.

È vero che può esservi ancora qualche dubbio nel senso indicato dall'onorevole Relatore. Ma io noto che qui si tratta dell'istituzione di un'opera pia, e che quando l'opera pia sarà istituita ed eretta ad ente morale nelle forme volute dalla legge, le sue proprietà saranno sottratte a qualunque arbitrio della famiglia fondatrice, e patrimonio dell'opera pia diventerà anche la proprietà di cui si tratta.

Ad ogni modo, io riferirò le raccomandazioni dell'Ufficio Centrale al mio Collega il Ministro delle Finanze, il quale vedrà se potrà ancora ottenere qualche ma or garanzia prima della stipulazione del contratto.

SESSIONE DEL 1880-81 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 21 MARZO 1881

Senatore CORSI L., *Relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore CORSI L., *Relatore*. Ringrazio il signor Ministro della bontà che ha avuto di darmi queste benevole spiegazioni.

Mi permetta ancora di affermare che l'opera pia non è stata per anco dichiarata ente morale, nè è probabile che lo sia finchè vivrà la benefica donna. Ora, se questa signora, che pur si è dimostrata tanto benemerita dell'umanità non avesse più in avvenire la possibilità di mantenere in esercizio il suo ospedale, od anche ella venisse a mancare, potrebbero farsi innanzi gli eredi colla pretesa di dividerne le spoglie....

DEPRETIS, *Ministro dell' Interno*. Quando è costituita l'opera pia, no.

Senatore CORSI L., *Relatore*. A noi non consta che sia costituita l'opera pia, e che l'ente sia riconosciuto, nè dal contratto risulta che abbia ad esserlo; e, come dissi, non è probabile che ciò si faccia finchè vive la Duchessa; e però abbiamo creduto prudente di avvertirne il Senato ed il signor Ministro.

PRESIDENTE. Se nessun altro chiede la parola, pongo ai voti il numero 38.

Chi lo approva, voglia sorgere.

(Approvato).

39. Di vendita del fabbricato detto *Palazzo Pretorio* in Lecco, ad uso di uffizi comunali, stipulata col comune stesso di Lecco, provincia di Como, per il prezzo di lire 17,500, pagato in rogito mediante istrumento 15 agosto 1879, rettificato in parte da altro del 14 settembre successivo, entrambi a rogiti del notaro dottor Resinelli;

(Approvato).

40. Di vendita al Comune di Saludecio, in provincia di Forlì, di un fabbricato demaniale posto nel Comune stesso e distinto in catasto al n. 1916, ad uso di carcere mandamentale, pel prezzo di lire 2694 15, pagato in rogito, come da istrumento dell'8 aprile 1879, rogato dal notaio Bernucci Francesco;

(Approvato).

41. Di cessione a titolo gratuito al Comune di Roma di una zona di terreno, dell'estensione

di m. q. 236 60 e del valore di lire 4732, appartenente all'orto annesso all'ex-convento della Vittoria da servire per lo allargamento della via Venti Settembre pel tratto dalla chiesa della Vittoria alla contigua proprietà Spithower, come da contratto 16 marzo 1880, stipulato in forma pubblica amministrativa presso l'Intendenza di finanza in Roma;

(Approvato).

42. Di permuta col Comune di Cervia, provincia e circondario di Ravenna, d'una stanza di proprietà demaniale, segnata col civico n. 41, con altra di proprietà comunale al civico n. 37, ambedue facenti parte di fabbricati confinanti col teatro del luogo, di cui l'una a destra e l'altra a sinistra del teatro stesso, allo scopo di aprire una seconda uscita agli accorrenti agli spettacoli nell'eventualità di qualche sinistro, mediante il pagamento della plusvalenza per parte del Comune di lire 50 e dell'obbligo dei necessari restauri alla stanza comunale ceduta, come da atto dell'8 luglio 1879, ricevuto dal notaro Tullo Poletti;

(Approvato).

43. Di permuta di porzione di area demaniale sita in Roma nel nuovo quartiere del Castro Pretorio, in catasto rione Monti, n. 64-A sub. 1, della superficie di metri quadrati 1416 32, interposta fra le vie Volturmo, Montebello, il chiostro degli ex-Certosini e la rimanente area demaniale, con altra di proprietà della Banca Tiberina, posta sull'altro lato della via Volturmo prospiciente la via Cernaia, descritta in catasto come sopra al numero 64 sub. 1, confinante agli altri due lati con altri terreni della stessa Banca, e dell'eguale superficie di metri quadrati 1416 32, allo scopo di avere con tale area e la porzione rimasta al Demanio di quella sull'altro lato della menzionata via Volturmo, due spazi eguali sulla fronte di via Cernaia, da destinarsi ad uso giardino, onde non privare di luce e prospetto l'avancorpo principale che vi fronteggia del nuovo palazzo delle finanze, e ciò come da contratto in forma pubblica amministrativa stipulatosi in data 11 marzo 1879 innanzi all'intendente di finanza di Roma, ed al nuovo tipo delle località in data 24 marzo 1880, da considerarsi sostituito a quello inserito nel detto contratto per la più precisa de-

limitazione e configurazione delle due porzioni d'area;

(Approvato).

44. Di permuta di tre zone arenili di proprietà demaniale poste sulla spiaggia di Taranto, provincia di Lecce, con altre due simili zone attigue di proprietà dei signori fratelli Cacace fu Michele, allo scopo di dar forma regolare alla pianta d'un loro stabilimento per deposito di cereali, e verso pagamento, appena ottenuta l'approvazione del contratto, della plusvalenza di lire 916 a favore del Demanio e mediante le altre condizioni di cui in atto del 25 marzo 1879, ricevuto presso l'Intendenza di finanza in Lecce;

(Approvato).

45. Di permuta dei fabbricati dell'ex-convento e della chiesa dei Riformati in Castellana, provincia di Lecce, circondario di Taranto, con tre botteghe, situate nella piazza del Risorgimento, già largo dei Molini Vecchi, di proprietà di quel Comune, segnate al numero civico 38, e già in affitto all'Amministrazione delle gabelle e alla Regia cointeressata per sede dei magazzini di sali e tabacchi, verso l'obbligo assuntosi dal Comune del pagamento al Demanio della somma di lire 3632 30, a congruaglio dei prezzi di estimo dei rispettivi stabili, pagabile in cinque uguali annue rate, e di altra di lire 602 35 per prezzo di mobili e arredi sacri ceduti allo stesso Comune, pagabile all'atto della consegna, come da atto del 15 settembre 1877, ricevuto dal notaio Giuseppe Meledandri;

(Approvato).

46. Di permuta di porzione del fabbricato posto nella città di Corneto Tarquinia, provincia di Roma, circondario di Civitavecchia, in via dell'Ospedale, già denominato l'Ergastolo ecclesiastico, in mappa sezione II, n. 203, ed O', col fabbricato di proprietà dell'Università degli agricoltori di detta città, posto sulla spiaggia del mare Mediterraneo e detto il Bagno penale di Porto Clementino, tenuto in affitto dall'Amministrazione delle gabelle allo scopo di valersi, pei lavori delle saline, dei forzati del Bagno penale di Civitavecchia e verso l'obbligo assunto dall'Università stessa

di pagare in 11 rate semestrali la plusvalenza, fissata in lire 10,600, dello stabile demaniale, come in atto del 30 settembre 1879, ricevuto presso l'Intendenza di finanza della provincia di Roma;

(Approvato).

47. Di permuta in territorio di Casteltermeni, provincia di Girgenti, circondario di Bivona, d'un tratto della trazzera demaniale, ossia strada che da Passofonduto mette alle zolfare di San Giovannello e Montelungo, con altro terreno di proprietà del signor Antonino Petyx, occupato dall'Amministrazione delle ferrovie sicule per la costruzione di un passaggio a livello sul tronco Campofranco-Caldare (linea Palermo-Girgenti), di conformità alla privata scrittura autenticata nelle firme il 17 gennaio 1879 dal notaio Salvatore Gaetani;

(Approvato).

48. Di permuta di locali demaniali attigui alla caserma doganale in Taranto, con altro di proprietà della confraternita dell'Addolorata in quella città, alle condizioni recate dall'istrumento 27 novembre 1879 rogato Gerolamo De Vincentiis.

(Approvato).

PRESIDENTE. Ora pongo ai voti l'intero articolo. Chi intende di approvarlo, è pregato di sorgere.

(Approvato).

Si rilegge l'articolo 2.

#### Art. 2.

Il Governo del Re è autorizzato a stipulare per atto pubblico gli accordi conchiusi col municipio di Genova in privata scrittura del 13 gennaio 1879 per la cessione al municipio stesso del fabbricato della vecchia Porta della Lanterna e di una tettoia attigua al già ufficio dei passaporti verso cessione per parte di esso municipio a favore del Demanio di stabili di proprietà comunale e inversione di residuo credito di lire 18,977 50, riconosciute in suo favore verso l'Amministrazione militare, risultante da contratto 5 giugno 1848, rogato Giovanni Coda notaio in Genova.

(Approvato).

## Art. 3.

Il Governo del Re è autorizzato a ridurre a istrumento formale la convenzione 25 novembre 1879 concordata col municipio di Torino, per permuta degli stabili demaniali e comunali in quell'atto descritti, verso il pagamento per parte del municipio della plusvalenza del prezzo, concordata nella somma di lire 500,000, da pagarsi in tre rate annuali negli anni 1881-1882-1883, senza decorrenza di interessi, e per costruzione eziandio di edifici militari in quella città.

Nel bilancio passivo del Ministero della guerra verrà stanziato un apposito capitolo per la somma di lire 500,000 per la esecuzione delle opere recate dalla convenzione succitata, da ripartirsi negli esercizi 1881-1882-1883, corrispondenti alle rate di pagamento convenuto col municipio e colla denominazione speciale « spese per opere militari assunte dal Governo colla convenzione 25 novembre 1879, stipulata col municipio di Torino ».

Senatore CORSILI, *Relatore*. L'Ufficio Centrale, rispetto alle disposizioni dell'art. 3 della presente proposta di legge, come l'onorevole Ministro avrà osservato, ha sottomesso al Senato una considerazione, anzi ha espresso un voto.

Sarebbe bene che il Ministero della Guerra si accordasse col Municipio di Torino intorno alla interpretazione a darsi a questo articolo, ed all'analoga convenzione stipulata dal Governo da un lato e da quel Municipio dall'altro.

Sia pure che il Governo si obblighi ad impiegare la somma delle 500,000 lire nella costruzione e riduzione dei locali, siccome è convenuto nella convenzione; ma solo in quanto a ciò non possa vincolare per l'avvenire l'amministrazione del Ministero della Guerra per la manutenzione dei fabbricati erigendi nei limiti della loro destinazione, dovendo in ogni caso esser guarentita la libertà dell'amministrazione stessa.

E qui mi permetta il Senato che io dia lettura dell'art. 5 della già detta convenzione:

## « Art. 5.

« Pagamento per parte del Municipio di Torino nelle Casse dello Stato della somma di

lire cinquecentomila, per un terzo in cadauno degli anni 1880-81-82, mediante obbligo dello impiego per parte dell'Amministrazione militare di una somma equivalente nelle costruzioni, riduzioni e trasporto degli stabilimenti ed istituti militari seguenti:

« a) Tettoie pel distretto in sostituzione di quelle del Pallamaglio;

« b) Riduzione pel servizio territoriale d'artiglieria della porzione restante del laboratorio pirotecnico e di precisione;

« c) Nuovo laboratorio pirotecnico e laboratorio del fulminato da stabilirsi in località proprie e adatte;

« d) Nuova caserma per batterie da campagna e per una compagnia Treno ».

L'Ufficio Centrale non intende fare emendamenti alla convenzione stipulata fra il Governo e il Municipio di Torino, ma seguire il Governo in ciò che ha fatto, specialmente verso i Comuni, i quali, purtroppo, sopportano già tante spese e sono meritevoli di qualche riguardo. Il Governo non deve tenersi impegnato a mantenere in perpetuo la fabbrica pirotecnica. Che spenda la somma per costruirla, va benissimo; ma l'Ufficio Centrale desidererebbe, se fosse possibile, che, prima di pubblicare la legge, il Ministero vedesse di spiegarsi meglio col Municipio o di addivenire ad una dichiarazione, se lo credesse opportuno, nel senso di riservarsi la libertà di cambiare la destinazione di questi locali.

Altro è il costruire laboratori o tettoie che possono essere utili in cento guise; altro è impegnarsi ad esercitarle in una determinata opera industriale; la scienza chimica come le industrie metallurgiche progrediscono e si trasformano con vece incessante. Ora, può accadere che queste fabbriche di fulminato, che si vogliono impiantare, non abbiano più luogo di essere, o che possano essere stabilite in qualche altro luogo, come a Terni od in altri siti. Quindi pareva all'Ufficio Centrale che il Governo avrebbe dovuto riserbarsi la libertà dei gomiti.

Non si guasti punto il contratto: i lavori che il Comune desidera, si rifacciano e si rispendano tutte le 50,000 lire; ma il Governo non rinunci alla libertà d'impiantare

SESSIONE DEL 1880-81 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 21 MARZO 1881

in questi locali una fabbrica piuttosto che un'altra.

Questo è l'intendimento dell'Ufficio Centrale, che espongo all'onorevole signor Ministro nell'interesse del paese.

DEPRETIS, *Ministro dell'Interno*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

DEPRETIS, *Ministro dell'Interno*. A me pare che, anche tenendo conto delle osservazioni fatte dall'Ufficio Centrale, non sia caso di parlare del ritardo della pubblicazione della legge. Mi pare che tale ritardo sarebbe impossibile.

Trenta o quaranta Comuni sono interessati per diversi contratti approvati dal Parlamento; ritardando la legge, tutto rimarrebbe in sospeso con evidente danno del pubblico. E non occorre nemmeno fare questo, perchè l'articolo 3, che riguarda il contratto col Municipio di Torino, è una autorizzazione al Governo di ridurre in istromento formale una convenzione concordata col Municipio di quella città.

Saremo dunque tutti d'accordo che non si debba indugiare la pubblicazione della legge.

Resta la raccomandazione fatta intorno a questo contratto stipulato col Municipio di Torino.

A me pare che cotesta stipulazione non sia cosa molto grave e che non possa destare alcun timore.

Infatti, nella Relazione che è stata pubblicata intorno a questo progetto di legge quando fu presentato alla Camera dei Deputati, sono indicate le diverse opere che l'Amministrazione militare deve costruire colle 50,000 lire che saranno fornite dal Municipio di Torino all'erario pubblico.

Fra queste opere la sola che può far sorgere qualche dubbio, nel senso indicato dall'Ufficio Centrale, è quella indicata a pag. 26, lettera A « Costruzione di un'officina pirotecnica fuori della barriera San Paolo », che importa la spesa di 80,000 lire circa.

Non mi pare si possa dubitare della necessità di questa nuova officina, perchè, come risulta dalla Relazione, l'officina pirotecnica che ora esiste in Torino è in condizioni pericolose per la sicurezza pubblica. E siccome questa officina non ha grandi proporzioni, si propone

di spendere 80 mila lire per trasferirla in località più conveniente e più adatta.

Le altre costruzioni, non ci può essere dubbio, serviranno per i servizi e gli usi militari, che in una città importante come Torino sono considerevoli.

Ridotta pertanto la questione all'officina pirotecnica, mi pare che, interpretando la convenzione a lume di buon senso, il Municipio non possa pretendere che l'officina stessa sia conservata a tempo indeterminato nella località dove fu stabilita.

Io credo che il Governo potrà trasportare altrove l'officina, se così richiederanno i bisogni del servizio.

E poichè l'officina sarà sempre destinata ai servizi militari e potrà servire anche ad altro uso, il Municipio di Torino potrà sempre conservare il vantaggio che ora si attende dalla presente convenzione. Il Municipio non può avere altro scopo che quello di mantenere in Torino una determinata quantità di opifici o di fabbriche militari, affinché continui costante alla città il vantaggio indiretto che ne riceve.

Ma questo s'intende nei limiti del possibile, e salvo il riguardo a necessità e contingenze che fossero per costringere il Governo a mutare la destinazione di questi edificii nell'interesse generale della difesa del paese.

Date queste spiegazioni, io non mancherò di esporre i dubbi e le osservazioni dell'Ufficio Centrale al mio Collega il Ministro delle Finanze affinché ne tenga conto nei limiti del possibile quando dovrà stipulare il contratto.

Senatore CORSI L., *Relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

Senatore CORSI L., *Relatore*. Ho chiesto la parola per ringraziare il signor Ministro delle spiegazioni date, e non ho altro da osservare.

PRESIDENTE. Se nessun altro chiede la parola sull'articolo 3, lo pongo ai voti.

Chi intende approvarlo, voglia sorgere.  
(Approvato).

Si procede all'appello nominale per la votazione a scrutinio segreto di questo progetto di legge.

(Il Senatore, Segretario, Tabarrini fa l'appello nominale).

**Interpellanza del Senatore Majorana-Calatabiano al Ministro dei Lavori Pubblici intorno alle tariffe ed agli orari delle ferrovie del Regno.**

PRESIDENTE. Le urne rimangono aperte; intanto si procede all'interpellanza dell'onorevole Senatore Majorana-Calatabiano al Ministro dei Lavori Pubblici intorno alle tariffe ed agli orari delle ferrovie del Regno.

L'onorevole Senatore Majorana-Calatabiano ha facoltà di parlare.

Senatore MAJORANA-CALATABIANO. La interpellanza che ho l'onore di rivolgere al signor Ministro dei Lavori Pubblici, malgrado l'apparente modestia della forma e dell'obbietto, credo che sia importantissima; e per questo ho procurato di riparare all'errore di non aver compreso tra i Ministri da interpellare anche quello di Agricoltura e Commercio, che ringrazio di essersi, anche in conseguenza di mia personale preghiera, recato in Senato.

Anzi, è tale a mio giudizio la gravezza del tema che tratto, che avrei desiderato di vedere, a lato dei Ministri presenti, quelli dello Interno e delle Finanze.

Ma solidale è il compito di ciascun Ministro, e grande è l'intelligenza e l'autorità di coloro che seggono su quei banchi, e perciò vengo difilato al mio oggetto.

Se l'argomento riguardasse un interesse esclusivamente locale, ovvero delle ricerche di semplice tecnologia, il campo ne sarebbe grandemente circoscritto; ma, parlando di orari e di tariffe ferroviarie, io sollevo, con discorso il più breve che per me sarà possibile, una grande questione di economia pubblica e di finanza.

Le condizioni nostre, rispetto ai servigi dei mezzi di comunicazione, sono eccezionalmente gravi ed onerose. La posizione geografica dell'Italia, l'utile, ma per noi talvolta imbarazzante concorrenza del mare, il bisogno sentitissimo di associare negli interessi e nella vita comune della nazione le diverse regioni della penisola, le ingenti spese e i grandi sacrifici sin qui durati, e che per più decine di anni, in misura non minore forse del passato, si hanno da durare, ci costringono a dare la più grande importanza al problema delle comunicazioni, non in riguardo alla sola loro costruzione o esistenza, ma principalmente in riguardo alla loro utilizzazione.

Taluno dice che, poichè costano molto le comunicazioni, e segnatamente le ferrovie, bisogna che producano molto, per modo che, pur invocandole in nome degl'interessi nazionali, se ne vuole fare, anche restando frustrato cotesto scopo, un obbietto di tornaconto fiscale; nel che è solenne contraddizione.

Invero, se il fine delle comunicazioni fosse quello di conseguire degli utili sensibili per il Ministro del Tesoro, io penso che, siccome la spesa relativa alle medesime sarebbe in grandissima parte improduttiva, così tale fine non si raggiungerebbe mai, o assai di rado. Ma lo scopo è essenzialmente diverso; esso è economico e morale ed anche politico; lo scopo, per dirlo con una parola abusata, è eminentemente sociale. Quindi, senza escludere che la ragione fiscale abbia la sua importanza, certo non può ammettersi che essa debba dare l'indirizzo al sistema delle comunicazioni.

Del resto, siccome è grande la forza mediatrice della natura, non è poi esatto che sia un vero interesse fiscale quello di governare i mezzi di comunicazione, dovuti al sudore dei contribuenti, mercè le lente e non bene raccordate percorrenze, e, quel ch'è più, mercè l'altezza delle tariffe; cose tutte che rendono difficili e costosi i movimenti degli uomini e delle merci, e rendono inaccessibili alla generalità le migliori comunicazioni, delle quali perciò si è avuto il danno della spesa e il nessun compenso del servizio.

Secondo me è concetto altamente fiscale quello che si svolge in nome e a mezzo del concetto economico, dirò anzi del concetto sociale. Imperocchè, ove anche la ragione finanziaria apparisse aritmeticamente sviluppata in causa, o solo in concorrenza, del sacrificio di un interesse nazionale, io penso che in quell'ipotesi non solo si contraddirebbe allo scopo per cui tanta somma di sacrifici si è imposta, ma ad un tempo e soprattutto si frustrerebbe il beninteso scopo fiscale. Se il fisco, in vero, per sua istituzione, mirasse ad un'azione il cui sviluppo portasse l'antagonismo coll'interesse comune, economico e sociale, potrebbe darsi che, in un dato tempo e in date condizioni, esso dal danno nazionale ricevesse vantaggio.

Invece il fisco è strumento che vale a garantire, e, coi sapienti impieghi dei suoi redditi, a favorire e svolgere le condizioni di vita dei

consociati. E però, ove per ingiustificate sue avidità o per poco utili investimenti del frutto dei tributi, le condizioni sociali non sono abbastanza garantite o il loro progresso è arrestato, egli stesso il fisco manca al suo compito; e se non immediatamente sulla cosa che è oggetto di suo reddito, ed è a un tempo di servizio pubblico, di certo sull'insieme delle sorgenti della sua entrata, e nella proporzione almeno alle perdite inflitte all'economia nazionale o allo sviluppo impeditole, il fisco medesimo ne viene danneggiato. Nè è da omettere l'osservazione che il danno dei consociati, o il loro impedito utile, rende inevitabili maggiori spese pubbliche, o sicuramente impedisce che le si diminuiscano; il che pel fisco che potesse stranamente allietarsi di aver conseguito un reddito micidiale all'economia del paese, è causa di depauperamento; chè vedrà, sia pure inconsapevolmente, accrescersi i suoi oneri in misura ben superiore ai gretti conseguiti benefici.

Se tutto ciò è vero, la questione degli orari e delle tariffe (guardata anche sotto l'aspetto dei viaggi di maggiore comodo ed economia, sia col rilascio dei biglietti di andata e ritorno e di circolazione, sia col miglioramento delle condizioni di trasbordo e di servizio cumulativo), secondo me è d'importanza di gran lunga superiore a quella che si potrebbe dare alla costruzione di qualche nuovo mezzo di comunicazione, e propriamente di nuove linee di ferrovie.

Io riconosco che non abbiamo abbastanza mezzi di comunicazione; ma se si dovessero utilizzare anche per l'avvenire al modo che si fa, io dico che ne abbiamo troppi. La loro utilizzazione, specialmente per le ferrovie, non è, in generale, in equo rapporto col grande loro costo, e nemmeno col possibile giovamento all'economia del paese. Se rispondesse a questo secondo scopo, che è il precipuo, si conseguirebbe il frutto atteso dalla enorme spesa, la quale anzi, a breve distanza di tempo, riuscirebbe grandemente proficua anche, ripeto, al fisco.

E quanto all'urgenza di rivedere le tariffe ferroviarie, noto che concorre a renderla più grave una circostanza che è proprio di attualità.

Ora andrà ad abolirsi il corso forzoso; sicchè

la valuta dei noli, come delle tasse, verrà essenzialmente elevata.

Io, non solo non divido le opinioni di coloro i quali credono che il corso forzoso valga a qualche cosa, ma credo che coll'abolizione dell'aggio si presti al contribuente, qualunque sia la sua condizione, un reale servizio, non perchè contribuente, ma perchè produttore e consumatore.

Però è anche certo che oggi, per un provvedimento, in parte artificiale, quantunque fondato sui doveri del Governo e sull'utilità del paese, si toglie al produttore e al viaggiatore, da un giorno all'altro, il modo di procurarsi i mezzi di trasporto e di comunicazione con una valuta deprezzata, spendendo cioè di meno, onde da quel riguardo essi sono aggravati, comechè sotto altri aspetti ne traggano vantaggio.

Però, a non aggravare maggiormente le condizioni del movimento degli uomini e delle merci, bisogna affrettare la risoluzione almeno nel senso della diminuzione delle tariffe ferroviarie.

L'altra circostanza che depone per l'urgenza e l'opportunità della riduzione, è che la rete delle ferrovie italiane da qualche mese in qua è stata accresciuta dai tronchi che migliorano le comunicazioni di tutte le parti della penisola e delle isole, voglio dire dall'apertura della linea Metaponto-Potenza-Napoli.

Questa nuova linea porta l'economia di ben oltre cento chilometri, per quasi tutto il movimento dell'Italia centrale e meridionale rispetto alle Calabrie e alla Sicilia.

Io riconosco d'altra parte che ad un assetto veramente normale e progressivo delle nostre comunicazioni, rispetto meno agli orari che alle tariffe, si oppongono gravissimi ostacoli. Chè, attesa l'esistenza delle Compagnie ferroviarie, l'onorevole Ministro dei Lavori Pubblici non ha le mani libere. E sebbene ci sia da sperare che il problema da qui a qualche tempo venga definitivamente e bene risoluto, pure non credo convenga restare intanto nell'inerzia e ritardare l'uso di alcuni temperamenti possibili e indispensabili.

Noi ci troviamo a fronte di una collisione artificiale di interessi fra la Società delle ferrovie meridionali ed il paese, rappresentato dallo Stato.

Alla Società delle Meridionali, per esempio, non fa comodo favorire gli accordi che operano aumento di affari, cioè accrescono il movimento dei viaggiatori e la somma dei trasporti delle merci; si oppone quindi per quanto è in lei ad ogni miglioramento. La stessa Società, che, come esercente di alcune ferrovie dello Stato, cioè delle Calabro-Sicule, appunto perchè gode una partecipazione al prodotto lordo (che se non isbaglio deve essere del 4 per cento del maggior prodotto lordo che si possa ottenere su quelle linee) non è facilmente proclive alle diminuzioni delle tariffe, oppone anche essa, per quel motivo, qualche difficoltà. D'altra parte il Ministro del Tesoro, se è indifferente per lo scemamento delle tariffe che rendono poco o nulla, è contrario a quello delle linee dell'Alta Italia, chè egli in ciò non vede altro problema all'infuori di raccogliere milioni a decine, nel qual caso soltanto, per lui, le ferrovie vanno bene. Se anche ci sarà una ineguaglianza fra il servizio del Nord e quello del Mezzogiorno, se il primo è più caro del secondo, e se ci saranno danni d'altra natura, ei dice: non imbarazzate il mio lavoro aritmetico di bilancio!

Io riconosco questi ostacoli gravissimi; ma finalmente è un pezzo che se ne parla, e qualche rimedio credo che si sarebbe pur potuto arrecarvi. Però sembra che tuttavia si voglia andare per le lunghe. Chè a giudicare dalla Relazione presentata in Senato insieme al progetto di legge per l'abolizione del corso forzoso, il Ministro delle Finanze fa intravedere lungo, faticoso, e direi anche incerto, lo studio e l'opera della revisione delle tariffe ferroviarie.

Ciò vorrebbe dire, parmi, che egli, l'onorevole Ministro delle Finanze, intenda rimandare la soluzione del problema, per lo meno al suo secondo o terzo successore, sicchè parrebbe che egli intanto se ne lavi le mani. Del resto, quale e quanta sia la potenza degli ostacoli indiretti all'attuazione delle riforme nelle tariffe io non so valutare, ma in fatti riconosco che essa dev'essere ben grande. Costesta osservazione mi spinge ad entrare nel primo punto della mia interpellanza.

Io accennerò agli onorevoli Ministri d'Agricoltura e Commercio e dei Lavori Pubblici, questo dolorosissimo fatto.

Quando si è aperta la linea Reggio-Taranto-

Bari, il che fu verso la fine del 1875, era Ministro l'on. Spaventa; ognuno capiva che se quella linea doveva essere qualche cosa di serio, avrebbe dovuto ad essa applicarsi, sia per percorrenza, sia per orario, sia per treni, almeno quella misura equa che si applica alle linee di second'ordine; e siccome in principio dell'apertura dell'esercizio si era stabilito un treno che dicevasi diretto, con una percorrenza media di appena una trentina di chilometri all'ora, così, non rammento bene se io stesso sia stato allora un interrogante, ma certo io, d'accordo con altri Deputati nel dicembre del 1875, mi sono rivolto al signor Ministro dei Lavori Pubblici, chiedendo che nella nuova linea, dopo alcuni mesi, entro i quali si sarebbe perfezionata, si mettesse in attività un treno che, anche perchè la linea si svolge sulla marina, avesse la percorrenza media di una quarantina di chilometri, la quale del resto sarebbe stata in misura minore della percorrenza che anche allora si aveva nella linea Roma-Napoli.

Ma ove ciò si fosse fatto, e si doveva, la conseguenza sarebbe stata che le comunicazioni tra la Sicilia e la Calabria e tutto il Continente, sarebbero seguite in un tempo di poco maggiore delle comunicazioni per la linea di mare da Messina a Napoli. Imperocchè invece d'impiegare 36 ore e più da Napoli a Reggio, se ne sarebbero spese 26 o poco più, e quel ch'è più, coll'economia di sole dieci o anche otto ore si sarebbe guadagnata una notte, cosicchè partendo il mattino da Roma, come d'ordinario si fa quando a Napoli si prende la linea di mare, si sarebbe stati nelle ore meridiane del domani a Reggio o a Messina, e quindi alla sera in qualunque altra stazione di Sicilia. Onde, rispetto al tempo, si sarebbe se non per quantità, certo per precisione, vinta qualunque concorrenza del mare.

Ma venne il 1876, e sventuratamente non si poté trovar modo di applicare un treno e un orario corrispondenti a coteste idee.

Nel 1876, e più specialmente nel 1877, il Ministro di Agricoltura e Commercio, aiutato anche dagli studi che si era procurato per mezzo d'ingegneri delle ferrovie, mise innanzi questo progetto: Partenza da Roma il mattino per giugnere il dì seguente non più tardi delle due o tre pomeridiane a Reggio; immediatamente si passa lo Stretto e si è a sera in qua-

lunque punto della Sicilia, non perdendo che una sola notte, la quale occorre sia impiegata anche per il viaggio di mare.

Il Ministro dei Lavori Pubblici, secondo mi risulta in modo positivo, si adoperò per risolvere questo problema; ma, avendo io lasciato l'Ufficio nel 1877, quando poi vi son tornato nello scorcio del 1878, ho trovato ancora all'ordine del giorno il mio progetto di nuovo treno e raccordamento di orari. Rinnovai gli sforzi, ma passò la prima metà del 1879, non si fece nemmeno nulla. Trascorse anche la seconda metà del 1879, passò tutto il 1880, e sono stati condannati 6 o 7 milioni di cittadini italiani, che avrebbero potuto in qualche modo valersi della nuova linea di ferrovia, a non giovarsene punto.

Ma la spesa era già stata fatta, i treni, ancorchè vuoti, dovevano sempre partire, il personale doveva sempre essere pagato. Ma tutto ciò non valse a nulla, nè economia di spesa, nè utilizzazione di tempo furono apportate in quasi sei anni.

Se non che c'è stato l'avvenimento fortunato dell'apertura della linea Eboli-Potenza-Torremare, ed essendosi così guadagnati oltre 100 chilometri di strada, si è dovuto affrettare l'orario.

E quantunque io non conosca alcuna comunicazione ufficiale, debbo qui dichiarare che l'attuale Ministro dei Lavori Pubblici, si è, quanto a quel punto, condotto egregiamente.

Io non posso muovergli il minimo rimprovero se la nuova linea, aperta sullo scorcio del dicembre o sui primi di gennaio, non sia stata utile, quanto al risparmio del tempo, sino al 15 marzo, come si sarebbe atteso. Riconosco che ragioni tecniche ed amministrative si sono opposte a che si fosse fatto più presto.

E poichè si assicura che sia stato applicato il treno diretto e il nuovo orario, io chiedo all'onor. Ministro che dica al Senato qualche cosa intorno al modo e all'economia del tempo.

Posta l'applicazione del concetto del 1875, sviluppato ufficialmente in una serie di corrispondenze dal Ministero del Commercio dal 1876 al 1879, utilizzando la minore distanza della linea Potenza-Metaponto, e soprattutto accrescendo la celerità del treno, si può arrivare da Roma a Palermo (che chiamo estremità ferroviaria della Sicilia) in 42 ore; il che non avrebbe potuto

seguire se soltanto si fosse voluto trar profitto della minor distanza, nel quale caso sarebbero occorse, col sistema seguito nella linea Caserta-Bari-Taranto, presso a 52. Ma questa economia di tempo, applicando il nuovo orario, deve essere guadagnata anche per Siracusa da Roma-Napoli e Potenza-Reggio.

E, per questa parte della mia interpellanza, conchiudo chiedendo all'onorevole Ministro: È vero che l'orario è stato decretato e messo in esecuzione in guisa che, partendo da Roma il mattino si giunga il domani sera presso a mezzanotte a Palermo, e viceversa partendo da Palermo a Roma?

Se ciò è vero io dichiaro fin da ora che ne sarò soddisfatto; ma prego il signor Ministro a volermi dare uno schiarimento, se cioè la sua amministrazione abbia pur provveduto a raccordare nel nuovo orario i viaggi di gita e ritorno di Siracusa a Biccoca e Catania, per guisa da trovare la diversa coincidenza, poichè senza di ciò una parte notevole della Sicilia non risentirebbe i benefici vantaggi del treno diretto e del nuovo orario.

Vengo ora alla seconda parte della mia interpellanza, al tema delle tariffe.

Esso si presenta sotto due punti che considero puramente amministrativi, e son sicuro che sui medesimi non si potranno sollevare quei temuti, anzi quei fatali ostacoli che hanno reso impossibile per più anni e fin qui, perfino la determinazione di treni e di orari, indispensabili per utilizzare otto o dieci ore di cammino.

Io chiedo che alle linee novellamente messe nel consorzio delle comunicazioni ferroviarie si estenda l'uso dei biglietti di gita e ritorno, e di quelli di circolazione.

Non dubito che l'onorevole Ministro dei Lavori Pubblici abbia risolta in principio almeno, cotesta parte del problema.

Non si tratterebbe altro che di applicare alle provincie, nuovamente rannodate fra loro con comunicazioni ferroviarie, il beneficio che altre già godono, e che alle stesse in parte, con alcune limitazioni, era stato già fin dall'anno scorso accordato per quanto riguarda i biglietti di gita e ritorno. Rispetto ai biglietti di circolazione, da concedere in relazione delle altre parti del continente italiano anche per tutti i viaggi dell'estrema Calabria e della Sicilia, io riconosco che non si potrebbe adottare un iti-

nerario che rispondesse esattamente al concetto proprio della circolazione, almeno finchè non avremo costrutte, per la Sicilia le linee Messina-Palermo per la marina, e Palermo-Licata-Siracusa, donde si accedrebbe a Catania e si tornerebbe a Messina; come per le provincie meridionali finchè non sarà costruita la linea Reggio-Paola-Romagnano, nel qual caso si può circolare andando allo stesso punto o per la via Metaponto o per l'altra Caserta-Bari-Taranto. Ma tutto ciò non impedisce che si estenda alle contrade rannodate dalle ferrovie l'uso giovevolissimo dei biglietti di circolazione, il quale, per durata e per economia, è superiore a quello di semplice gita e ritorno. Il bisogno di rifare la stessa via è compatibile col biglietto di circolazione, e in molti viaggi lo vediamo riconosciuto.

Vi è una gravissima difficoltà bensì, e lo riconosco, per applicare utilmente i biglietti di circolazione alle Calabrie ed alla Sicilia, ciò che vuol dire a tutta Italia, con estensione del beneficio agli stranieri che hanno interesse o vaghezza di avere delle relazioni e di viaggiare in quelle contrade.

La difficoltà maggiore è la concorrenza del mare, la cui via per costo, e tuttavia un po' per tempo, spesso è preferibile, e ben pochi, ove non potessero, in dati casi, sceglierla, si sobbarcherebbero al costoso e vincolato acquisto del biglietto di circolazione.

Però, quante volte il Ministero avesse l'idea di apportare qualche facilitazione nelle tariffe, io credo che, malgrado la relativa minore distanza della linea di mare rispetto a quella di terra tra Messina e Napoli, e tra Reggio e Napoli per la via Metaponto-Potenza, io credo che la spesa si possa equilibrare a quella di mare; e, ove ciò seguisse, non solo si eviterebbe ogni piccolo danno di concorrenza delle ferrovie alle Società di navigazione, perchè i più coi biglietti circolari e di gita e ritorno di quasi eguale costo potrebbero continuare a valersi del biglietto di mare; ma creandosi una nuova e grande agevolezza ai viaggiatori, questi si moltiplicherebbero con simultaneo beneficio delle ferrovie e delle compagnie di navigazione. Ove però l'equilibrio nei prezzi dei biglietti di terra con quelli di mare non si potesse conseguire, io ammetto che chi volesse conservare la libertà di scelta, dovrebbe assumere il pagamento rispondente alla linea percorsa.

Frattanto la mia preghiera si riduce a questa:

L'onorevole Ministro dei Lavori Pubblici intende applicare, come sarebbe giustizia, alle linee di fresco aperte all'esercizio, e però alla Sicilia, alla Calabria, alla Basilicata, in rapporto a Napoli e a Roma e a tutto il continente, i biglietti di gita e di ritorno che fanno tanto comodo agli uomini di affari?

Intende estendere anche ad esse i biglietti di circolazione? Intende raccordare le facilitazioni coi viaggi di mare da Napoli a Messina, o da Palermo a Napoli, per guisa che il viaggiatore possa scegliere indifferentemente o il biglietto di terra o quello di mare, lasciando a carico, in ogni caso, del viaggiatore di pagare la differenza del maggior costo della via che sceglie?

Secondo me, credo che a queste domande il Ministro possa rispondere affermativamente, perchè nessuna delle Società ferroviarie potrà opporre ostacoli a che si applichino quelle agevolanze che generalmente sono state fin qui accordate nelle diverse linee ferroviarie dello Stato.

Vengo ora al tema delle tariffe. Esso è gravissimo, ed è comune a tutte le ferrovie dello Stato. Io fui e sarò sempre nemico di quei provvedimenti amministrativi che possano portare perturbazioni alla industria ed al commercio; quindi non domando delle tariffe differenziali, la cui mercè l'industria e il commercio che la natura delle cose e una giovevole consuetudine rivolgono verso un dato centro industriale o commerciale o verso un dato porto, artificialmente, e quello ch'è peggio a spese del contribuente, siano portati ad altri centri o porti. Di più io non domando revisione di tariffe e diminuzioni per modo che si abbia per risultato che, mentre non si promuova l'aumento della circolazione dei viaggiatori e delle merci, non si aprano nuove vie all'attività, di altra parte il non lauto reddito attuale delle linee ferroviarie abbia a venir meno. Sono profondamente convinto che il presente utile fiscale di una notevole parte delle ferrovie è ben lontano da quella pur discreta misura che si avrebbe ragione di attenderne applicando un sistema di tariffe mitissimo, diverso assai quindi dall'attuale; onde assumo che la modificazione delle tariffe in tal senso, non solo non implicherebbe mai antagonismo tra gl'interessi fiscali

e quelli sociali, ma vicendevolmente li favorirebbe e svolgerebbe.

Io, discreto come debbo essere, molto più quando mi adopero per concorrere, in quanto io possa, a fare il bene del paese, mi limito a dire: moderate le tariffe, ribassatele, tenendo presente questo doppio criterio, di evitare cioè, da un canto ogni grave perturbazione di naturali e legittimi interessi, e dall'altro ogni vero e durevole danno che derivar ne potesse al fisco.

Ma è d'uopo che io faccia notare che, rispetto ai temuti danni del fisco, se non si opera con idee larghe, facilmente, in vista del panico di una possibile immediata diminuzione di reddito, si respingerebbe ogni concetto di riforma. La cosa vuol essere studiata, come la sanno e la devono studiare gli onorevoli Ministri dell'Agricoltura e dei Lavori Pubblici; e sono sicuro che, ove fosse così studiata, le tariffe si potrebbero ribassare notevolmente, e soprattutto per le più lunghe linee. Per convalidare la mia asserzione sul bisogno di forti scemamenti nelle tariffe tra' punti lontani, chiedo il permesso al Senato di porgli sott'occhio questo stato di cose.

Chi volesse sapere come, quasi apposta, si è tenuta disgiunta una parte d'Italia dalle altre, non ha da far altro che leggere l'Indicatore ufficiale delle strade ferrate e di altri mezzi di comunicazione, che espone le tariffe applicate alle diverse linee, e fa accenni a quelle dei viaggi internazionali, ed in pari tempo rilevare il tempo che si è dovuto impiegare fin qui nei viaggi delle ferrovie della penisola nelle relazioni colle Calabrie e la Sicilia.

Del tempo ho discorso più sopra. Parlo ora della spesa.

Quanta ne occorre per andare da Palermo a Torino? In prima classe nientemeno che la bagattella di lire 251 20; in seconda lire 173 85. Quanto per andare a Milano? In prima classe lire 236 60; in seconda lire 168 45. Quanto per andare a Venezia? In prima classe lire 230 40, in seconda lire 160 10.

Ma, si dirà, chi partendo da Palermo per andare a Torino, sceglierà tutta la via di terra, privandosi dell'economia di tempo e di spesa che gli darebbe la traversata per mare da Palermo a Napoli? Ci potrebbero essere moltissimi che lo volessero fare, e non pochi i quali rinunciassero a qualunque viaggio per non affrontare il

mare e non spendere molto in ferrovia. Ad ogni modo, se coloro che si trovino in qualcuna di tali condizioni non sono moltissimi per la provenienza di Palermo, non lo saranno per le provenienze di Calabria, di Messina, di Catania, di Siracusa, e di Caltanissetta, donde per accedere al continente deve prima andarsi in ferrovia a Palermo o a Messina per trovarvi l'imbarco per Napoli, o passando lo stretto, continuare la via di terra? Ebbene da Caltanissetta, per fare il viaggio fino a Torino, fino a Milano o fino a Venezia, la spesa in ferrovia è sempre grave, chè scema di quella di Palermo per sole 20 lire nella prima classe, e 14 nella seconda. Ora, a chi potrà mai convenire l'intrapresa di cosiffatto viaggio, che deve costare, per sola gita e ritorno, presso a 500 lire? Vi ha, ben di rado, qualcuno che facendola da *touriste* si sobbarca a sì enorme spesa; ma le ferrovie, costando centinaia di milioni allo Stato, non sono fatte a scopo di curiosità o di distrazione.

I contribuenti non han fatto la spesa per soddisfare ad una sì ristretta e non grandemente utile classe di viaggiatori; nelle ferrovie non hanno creduto di conseguire un mezzo di facile accesso dei gaudenti alle parate e alle feste, fossero pure in occasione delle esposizioni artistiche o industriali; ma un potente strumento d'industria, di commercio, di vita, di progresso, di civiltà. Le amministrazioni ferroviarie talvolta accordano delle facilitazioni per causa di feste, sieno anche religiose, o del carnevale. Ma se tuttociò è da fuggire perchè obbietto di vera dissipazione; se deve desiderarsi che ciascuno resti a casa piuttosto che viaggiare per abbandonarsi a delle spese di questa natura, molto meno è da commendarsene l'incoraggiamento quasi ufficiale. Cosiffatte facilitazioni straordinarie, delle quali in generale si avvantaggiano coloro che possono spendere, e che non hanno d'ordinario grande vaghezza di lavorare, non giovano minimamente alle vere e utili industrie ed al commercio; i quali anzi ne riescono danneggiati.

Se le tariffe, precisamente per le lunghe percorrenze, sono esorbitanti nei fini dell'economia nazionale; se da tal riguardo non ci troviamo in buone condizioni nei rapporti nazionali, e in quelli tra una regione ed un'altra, vediamo che cosa avviene nei rapporti italiani coi paesi stranieri.

Chi vuole andare dal centro dell'Italia, da Bologna per esempio a Londra in prima classe, quanto deve spendere?

Solamente 210 lire (così scrive l'*Indicatore Ufficiale*) in prima classe, e 155 in seconda.

Ma da Palermo a Torino ne deve spendere 251; a Milano 236; a Venezia 230.

Ebbene, per andare da Bologna a Londra non si devono spendere che 210 lire in prima, e 155 in seconda classe; da Milano a Londra 189 e 140; da Torino a Londra 172 lire in prima e 129 in seconda!

Gli stessi confronti, anzi più affliggenti si possono fare nei trasporti internazionali, a mezzo delle ferrovie. Pare che si voglia e sappia proteggere l'industria e l'economia nazionale!

Ma domando io, se il movimento dell'uomo-chilometro o della tonnellata-chilometro, allo Stato costasse una spesa enorme; se esso e le Società concessionarie non dovessero far muovere i treni, e però le vetture e i carri, da un punto all'altro della penisola, anche nelle relazioni all'Isola di Sicilia, io spiegherei il ferreo e irrazionale sistema dell'applicazione a proporzione aritmetica delle tariffe; e lo tollererei perfino in Italia dove, se vuoi attraversare la penisola in rannodamento all'isola, contiamo a migliaia i chilometri delle distanze da un punto all'altro.

Ma i treni partono da un estremo all'altro dell'Italia, nè sempre popolati e carichi; per alcuni lunghissimi tratti, precisamente per le Calabrie e la Basilicata, non di rado senza viaggiatori e merci, o con pochissimi; la spesa dell'esercizio si fa; le tariffe lasciano un grande margine al di sopra della spesa: a che non si scemano dunque?

L'onorevole Ministro di Agricoltura sa quel che fu studiato e concordemente ammesso l'anno scorso da una sua Commissione, quella cioè che si occupava dei rimedi contro il caro del pane, e soprattutto contro la grande sproporzione di prezzo tra un centro di consumo e un altro dell'Italia.

Ebbene, fu concordemente riconosciuta l'esagerazione delle nostre tariffe ferroviarie, le quali se rendono possibile il trasporto delle merci, il cui valore è molto elevato, si oppongono all'utilizzazione di quelle di poco valore, il che nuoce all'economia del paese e alimenta singolarmente il caro dei viveri.

Ma tornando all'argomento della sproporzione dei prezzi nei viaggi all'interno rispetto a quelli internazionali, e pur notando che la proporzione dovrebbe essere precisamente in senso inverso, cioè in favore dei viaggi e dei trasporti nazionali, rileverò che, sebbene io non abbia calcolato positivamente la distanza da Bologna a Londra, pure so che essa è maggiore di quella di altri punti d'Italia, per i quali nelle ferrovie si paga, a parità di distanza, molto di più dai viaggiatori e per le merci.

So anche che nel biglietto per Londra c'è inclusa la spesa per il tragitto dello Stretto che è quattro volte maggiore del nostro di Messina.

Sopra altra cosa, a proposito di quel confronto, richiamo l'attenzione dell'onorevole Ministro dei Lavori Pubblici, cioè che il biglietto da Bologna a Londra, e notisi che non si tratta di gita e ritorno, ma di semplice andata, come naturalmente quello che serve per venire in Italia, ha la durata di 17 giorni.

Io chiedo che ai viaggiatori nelle nostre ferrovie, almeno per le lunghe percorrenze che abbracciano diverse regioni, si accordi l'agevolezza di una qualche durata di giorni del biglietto. È un incoraggiamento che, se si accorda anche sulle nostre linee per i viaggi internazionali, a maggiore ragione si deve dare per i non brevi viaggi nazionali. Ciò favorirebbe gli uomini di affari, moltiplicherebbe i viaggi, li renderebbe più utili.

È vero che la durata si accorda, perchè è indispensabile, ai biglietti di andata e ritorno, e a quelli di circolazione; ma bisogna non obliare che essa è giovevolissima anche pel viaggio di sola gita o di solo ritorno, quando si tratta di percorrenze ben lunghe, nelle quali s'incontrano centri popolosi e di affari.

Frattanto è doloroso il constatare che, se qualche favore si gode quando l'italiano ha da andar fuori, o da noi ha da attirarsi lo straniero o i suoi prodotti, alla casa nostra e quando dobbiamo percorrerla si riserbano le angustie e i dispendi.

Restringendomi al tema delle ferrovie, io penso sia tempo di trovar modo di utilizzarle davvero, e singolarmente per gli italiani.

Esse ormai in gran parte son proprietà dello Stato, e oltre un migliaio di chilometri di esse sono esercitati a perdita. L'una e l'altra ragione

quindi impongono i più pronti provvedimenti. Io riconosco che vi sono tuttavia delle difficoltà da vincere; ma pure accontentando le più esagerate esigenze di qualche compagnia delle strade ferrate ed esercitando verso tutti, anche in ristretta misura le ragioni dello Stato, le quali sono potentissime, smettendo ancora le grettezze o le contraddizioni fiscali, si possono affrettare le riforme da tanti anni attese.

Si opporrà che in un sistema di largo ribasso delle tariffe, si solleveranno le apprensioni delle Società di navigazione?

Risponderò: fate in modo da eliminare il dubbio. Ma anch'esse camminano talvolta a vuoto; non sono innumerevoli i viaggiatori sul naviglio sovvenzionato; non possono esserlo, anche perchè occorrono quasi 50 lire compreso il vitto, solo per andare da Messina o da Palermo a Napoli; e cotesta, per sì breve viaggio, è spesa discreta, la quale non può generalmente essere sopportata.

D'altra parte qualunque riduzione nelle tariffe potrà appena equilibrare il costo del viaggio di mare, non renderlo minore. E se si operasse una diminuzione anche nei noli del mare, ciò sarebbe un beneficio per tutti, chè la concorrenza gioverebbe alla navigazione e alle ferrovie.

Invece nelle condizioni presenti, per alcune linee almeno, gran parte del tonnellaggio dei treni e dei vapori, nei viaggi rimane potenziale. Di tale stato di cose mi son preoccupato e sempre durai degli sforzi per modificarlo. Noi facciamo le spese, e non otteniamo il servizio. All'interno in Italia per terra e per mare subiamo il caro nel movimento degli uomini e delle merci; lo vediamo notevolmente scemare nei rapporti internazionali.

L'abbandono della via fin qui tenuta non minaccia alcuno; non può nuocere al fisco, imperocchè io penso che le agevolanze che si dovrebbero dare in fatto di trasporti di merci e di movimento di uomini, creeranno una ricchezza la quale attualmente è latente o è morta, vale a dire si rivolgeranno a sorgenti d'industrie e di commercio fin qui inesplorate, o assai penosamente e poco produttivamente attuate.

E chi potrà dubitare di ciò? Non è vero che oltre 9/10 degl'italiani non hanno i mezzi, atteso il caro delle presenti comunicazioni, di andare da un capo all'altro dell'Italia, e però non

possono avvantaggiarsi degli scambi dei sentimenti, delle idee, dei servizi, dei benefici d'un più esteso e di un più saldo vincolo di solidarietà nazionale in senso economico e politico?

Vi è una grandissima parte dei proprietari, dei commercianti, dei capitalisti, dei lavoranti in Italia, la quale è nella impossibilità di valersi dei mezzi di comunicazione presenti, tanto essi costano, così per terra, come per mare.

E per accennare per incidenza al mare, anche rispetto alla prevalenza a danno dei traffici interni, di quelli internazionali, come si spiega, ad esempio, che mentre pel carico da Marsiglia a Sira con un percorso di 435 leghe, le Società sovvenzionate, si accontentano di lire 10 20 per ogni quintale metrico di merci, 1<sup>a</sup> classe, per lo stesso viaggio si vogliono lire 2 nella percorrenza da Marsiglia a Genova (leghe 68), se ne vogliono poi 6 40 in quello di Genova-Palermo (leghe 145), lire 3 80 in quello di Palermo-Messina (leghe 41), di Messina-Catania lire 3 (leghe 18), ma l'intero costo che per i trasporti da Marsiglia a Messina ammonta a lire 9 30, non cresce, per le rimanenti 187 leghe occorrenti per giungere a Sira che di centesimi 90!

E altre disarmonie interne, nè meno gravi non mancano!

Ora io domando, poste siffatte condizioni, come è possibile che prosperi il commercio interno e di cabotaggio? Come alle merci esuberanti e di piccolo costo nelle contrade agricole, si può addossare il grave carico di tanta spesa per portarle ai centri maggiori di consumo?

Io non so se l'onorovole Ministro di Agricoltura e Commercio sia informato di una vera crisi che si manifesta in questo momento in Sicilia a causa dell'abbandono e del ristagno di molti prodotti agricoli.

Le spedizioni degli agrumi, e propriamente dei limoni, in moltissimi centri produttori non trovano compratori; arancie di montagna di ottima qualità, in altri anni raccolti dal gennaio alla prima metà di febbraio, pendono tuttavia agli alberi. Milioni e milioni di quelle pregiate frutta vanno perduti, chè non si possono vendere in alcun modo, il prezzo appena corrispondendo a coprire le spese di trasporto ai mercati più vicini, che, pel loro limitatissimo consumo, ne rigurgitano. D'altra parte, a co-

minciare da Napoli e venendo a Roma, a Firenze, Bologna, Milano, Torino e altrove, nei mercati son sempre scarse quelle frutta, le qualità non belle, i prezzi cari. Ma se le difficoltà e il costo dei trasporti di terra e di mare non fossero insopportabili, gli agrumi non si diffonderebbero molto meglio che non vediamo di presente, in tutta l'Italia, con utile dei produttori, dei commercianti, dei consumatori, e perfino del fisco?

Il proprietario della Liguria sfugge in gran parte a tanta iattura, perchè Genova è testa di linea, principalmente del mare, nei rapporti internazionali e anche stranieri, e i prezzi non vi si deprimono come avviene in Sicilia e nelle Calabrie.

Nelle condizioni presenti son molti prodotti e, ancor più degli agrumi, vi sono il sommacco, gli oli, i vini, le carrube e altri ancora, i quali non possono sopportare le spese di trasporto, così gravi che talora si raddoppia da un punto all'altro d'Italia il prezzo della merce; per le ferrovie, a causa del caro delle tariffe e delle lunghezze delle linee, e per la Sicilia anche a causa del costoso servizio cumulativo; pel mare, a causa del singolar caro sulle merci che le Società sovvenzionate trasportano da un porto all'altro della penisola.

Occorre si provvegga in qualche modo. Io non mi fido di far delle proposte concrete; ma, per esempio, non sarebbe un bene se presto si decretasse che le merci le quali percorrono quattrocento o più chilometri di ferrovia, godessero di una proporzionale riduzione di tariffa, riduzione che dovrebbe essere progressiva nelle maggiori percorrenze?

Io ignoro se alla Direzione generale delle ferrovie, o se anche al Ministero d'Agricoltura e Commercio si sia fatto alcuno studio statistico su ciò che sono per rilevare: ma per procedere cauti sarebbe giovevole si sapesse quanti sono i viaggiatori, quali e quante le merci che vanno o si trasportano da un capo all'altro d'Italia, e dai punti che segnano la distanza, per esempio, di 400 chilometri in su. Se dallo studio risulterà che cotesto genere di movimento è molto scarso, e lo reputo scarsissimo per le percorrenze di presso a un migliaio di chilometri, deve argomentarsi che il maggiore ostacolo per uno stato migliore di cose sia nel caro del

prezzo di trasporto che toglie la possibilità di remunerare la merce e il servizio.

In tal caso ben volentieri ribasserei di molto, di un terzo, per esempio, o anche di più le tariffe.

Il criterio del ribasso dovrebb'essere informato al doppio concetto di promuovere il traffico sulle ferrovie, di rinfrancare le maggiori spese di esercizio e di ottenere un qualche incremento di entrata.

Il ribasso, secondo me, dovrebb'essere assoluto per tutte le merci e per tutt'i viaggi di lunga percorrenza. Ma soggiungo che sempre dee e può evitarsi il danno alle finanze.

In fatti osserverò: io sono Siciliano; ma se domani si chiedesse un esagerato ribasso nel prezzo di trasporto dei zolfi, io stesso riconoscerei che a tal modo si potrebbe apportare forse un danno alle finanze non proporzionato all'utile del maggior movimento, nè al legittimo interesse dello sviluppo industriale e commerciale; chè non si deve obliare come quella merce non sia prodotta da per ogni dove, e però, pur dovendo liberarne la produzione e lo spaccio da alcuni esagerati ostacoli, od oneri, non è giusto si faccia assegnamento sopra una enorme diminuzione delle tariffe dei trasporti.

I zolfi possono avvantaggiarsi dei miglioramenti generali; ma è urgente per tutti gli altri prodotti di cui non è comune o intenso il bisogno, ovvero ne sono scarsi i mezzi di acquisto, o costosi quelli di produzione, per i quali non manca la concorrenza, precisamente l'estera, è urgente, dico, che se ne favorisca la diffusione, con profitto dell'industriale e del consumatore.

Quante industrie agricole, e perfino di prima trasformazione e di manifattura, quanti traffici e quanti commerci non sorgerebbero e non si svilupperebbero, se in qualche modo i grandi tesori delle centinaia di milioni di lire state spese per le strade ferrate, cui del resto occorrono nuove spese e cure per essere tenute in vita ed esercitate, si utilizzassero seriamente e concludentemente a favore dell'economia del paese? E compiuta sarebbe l'opera ove altri perfezionamenti seguissero in altre maniere di comunicazioni e di esercizio, e gli ostacoli artificiali ad un buono ed economico servizio di trasporti marittimi, illuminatamente si rimossero.

Io non espongo alcun concetto particolare su questo tema. A me pare indiscutibile che, nello stato attuale, le tariffe non rispondano alle esigenze delle comunicazioni, sia per movimento di uomini, sia per trasporto di merci. Bisogna non differire più oltre la soluzione del problema, e mettervi mano coraggiosamente; chè se ne avvantaggerà non solo l'economia nazionale, ma ben pure la finanza dello Stato.

Vengo ora ad un punto speciale, intorno a cui sono costretto a fare una formale richiesta agli onor. Ministri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura e Commercio.

Si è aperta la linea di Metaponto-Eboli-Napoli, che porta una notevole economia rispetto a quella che nei rapporti con Napoli e Roma si era prima costretti a percorrere, cioè alla Taranto-Bari-Caserta. Ma questa economia non è tale da potere incoraggiare il movimento degli uomini e l'affluenza delle merci. In essa sono ancora 197 chilometri in più rispetto a quelli che si avranno allorché sarà costruita la linea, già votata, Reggio-Paola-Castrocucco, la quale deve unirsi alla linea Romagnano-Salerno per le valli della Noce e di Diano. Questa linea conterà di 384 chilometri.

Nelle condizioni presenti, noi abbiamo da Reggio a Napoli per Metaponto 701 chilometri.

Aggiungendo ai 384 chilometri il resto di via da Romagnano a Napoli, cioè chilometri 120, se ne avranno, in tutto, quando quella linea sarà aperta, 504. Ora, indipendentemente dallo studio di un sistema generale di ribasso delle tariffe, mi sembra che nessuna cosa si opponga a che fin d'ora si applichi alla percorrenza dei viaggiatori e delle merci, da Reggio-Napoli per Metaponto, la tariffa che da qui a cinque o sei anni, quando sarà in esercizio la linea in costruzione, necessariamente dovrà essere applicata, dimodochè Reggio, e per conseguenza tutta la Sicilia, Napoli e le contrade vicino Napoli, che devono comunicare fra loro per la via di terra, che sono costrette ora a questa maggior percorrenza di 197 chilometri, e vi è costretto il resto dell'Italia interessato al buon successo e all'utilizzazione delle ferrovie dello Stato, abbiano, almeno provvisoriamente, questo piccolissimo sollievo, di non dovere cioè pagare più di quanto pagheranno allorché quella via sarà aperta all'esercizio.

La prima difficoltà contro la mia domanda, si potrà rispondere, è nel dritto. Ma cotesta, o Signori, non è difficoltà seria.

Io ritengo che non sia necessaria una legge, come temeva l'onorevole Ministro, quando lo si spingeva nella Camera dei Deputati ad attere una promessa stata fatta, di applicare alla linea Catania-Palermo per le Caldare la tariffa della linea più breve già votata, ma non peranco costruita: Catania-Palermo per Vallelunga.

In fatti, quando l'on. Ministro fu pregato di trovar modo di attuare l'accennata promessa fatta sullo scorcio del 1878, quando cioè fu approvata la linea Vallelunga, egli disse: Non so se a tant'uopo occorra una legge:

Io penso invece che bisogno di legge non vi sia; ma, ove l'intervento del potere legislativo fosse indispensabile alla sagacia ed energia del Ministro non mancherebbe modo onde adeguatamente provvedervi; e a tale scopo basterebbero pochi giorni.

Si temono forse difficoltà da parte dalle Società ferroviarie?

Certo non potrà mai la Società delle Meridionali opporre ostacolo rispetto all'esercizio che ha delle Calabro-Sicule. Quando si pensi come i viaggiatori nei treni che abbracciano tanta lunghezza di cammino sono scarsi, non si troverà ragionevole una qualsiasi opposizione a che si rimuova la causa precipua, cioè il caro delle tariffe, e si dia un pronto e lodevole incoraggiamento.

Ad ogni modo io credo che il Governo avrebbe mezzi valevolissimi per vincere le eccezioni non fondate sulla ragione e sul diritto.

Io non so in quale misura ci entrino le Meridionali come proprietarie di qualche parte della linea Reggio-Napoli per Metaponto. Ma anche su tale riguardo si ha da mettere un limite all'illegittima resistenza del privato tornaconto; molto più che nella linea hanno grandissima parte le Calabro-Sicule, ed il maggior movimento non dipenderà da Reggio, ma dalla Sicilia. In conseguenza, distribuita sopra qualche migliaio di chilometri la riduzione della tariffa per poco meno di 200 chilometri, danno non ne potrebbe venire ad alcuno.

Ma potrebbe sorgere ancora altra difficoltà. Mediante questa agevolezza noi potremmo creare una specie di concorrenza alla navigazione sov-

venzionata; perchè, si direbbe, con un mezzo artificiale si abbasserebbe il costo d'una percorrenza? E risponderemmo che, oltre la ragione e la giustizia, depono contro quel pensiero il fatto.

L'economia per la riduzione di 197 chilometri non sarebbe che di 22 lire e 70 centesimi.

Ebbene nello stato attuale facciamo da Reggio a Napoli la spesa di 80 lire e 70 centesimi. Rimarrà una spesa di 58 lire. Ora, potrebbero mai le Società di navigazione atterrirsi della concorrenza della spesa di 58 lire, quando esse potrebbero e, secondo me, dovrebbero fare il servizio da Messina a Napoli per una trentina, o al più una quarantina di lire?

In atto non lo fanno che per 43 lire, le quali col pranzo ascendono a quasi 50 lire.

Ma finchè il biglietto da Reggio a Napoli per Metaponto, non scendesse al di sotto di lire 40, il che nessuno lo spera in questo momento, non è mai possibile alcuna concorrenza. Del resto, pel bene comune, come notai più sopra, la concorrenza sarebbe desiderabile.

Colla diminuzione che chiedo, la seconda classe non guadagnerebbe che 16 lire; da 57 si scenderebbe a 41, ciò che pur sempre costituisce una forte spesa.

Non di meno sarebbe un buon principio se gli onorevoli Ministri affrettassero per lo meno l'invocata riduzione; e deve incombere al Ministro dei Lavori Pubblici, e a quello delle Finanze soprattutto, di affrettarla per una ragione gravissima, cioè per non spendere a perdita, come è avvenuto finora, quelle 100 e più mila lire all'anno occorrenti per avere il servizio cumulativo nello stretto di Messina. Con un provvido pensiero più anni addietro fu concesso in appalto quel servizio alla Società Florio, che lo fa lodevolmente. Però si osservava perfino dalla Società delle Meridionali, come siamo nell'impossibilità di trarre verun profitto dalla linea Reggio-Taranto, non solo per la Sicilia, ma ben pure per la stessa Calabria, a causa della forte spesa per il passaggio dello Stretto. La Società delle Meridionali mostrò di essere disposta a concedere notevoli ribassi nei trasporti da Taranto in su, a Messina e ad altre stazioni della Sicilia, affinché si neutralizzasse l'ostacolo del caro pel passaggio dello Stretto.

E per un decreto concordato tra gli onore-

voli Ministri dei Lavori Pubblici e dell'Agricoltura, l'anno scorso furono accordati i ribassi nelle tariffe sui trasporti del vino, dell'olio e di altri prodotti. In quella occasione si chiese e ottenne anche una diminuzione nella tariffa pel passaggio dello Stretto. Chi non vede in fatto che 15 lire per tonnellata per il solo passaggio dello Stretto sono una tassa enorme, superano cioè la differenza del costo della merce giunta da Genova a Messina e che deve continuare il cammino per Sira? Eppure cotesta era la tariffa, e le proposte dello scorso anno la fecero discendere a 10 lire, somma sempre gravosa che ha prodotto la conseguenza che il servizio cumulativo istituito fra le ferrovie Calabro-Sicule, non ostante le grandi cure e le maggiori facilitazioni, non ha dato utili risultati; chè in 3 anni l'azienda ferroviaria (se le notizie avutemi sono esatte) ha pagato per tale servizio 327,000 lire, e ha ottenuto un prodotto di 26,000 lire! Ora, domando io, poichè lo Stato, s'imbarca in coteste spese gravissime, perchè poi si privano le popolazioni, e perchè, alla sua volta, si priva la Finanza di quegli utili diretti e indiretti di un qualche traffico che indubbiamente, anche nelle più ristrette relazioni delle più vicine provincie, non mancherebbe di avere una discreta importanza, e di permettere uno sviluppo?

Sarebbe un errore, una cecità il pensare che possa fare difetto in modo assoluto la materia del traffico, quando si pensi che le Calabrie hanno le importanti piazze di Messina, di Catania e altre, e la Sicilia attinge dalle Calabrie prodotti, e ne ricerca servizi, che trova a migliori condizioni.

È così grave quell'errore che le stesse Società, refrattarie per altri miglioramenti, si sono profferte a ribassare le tariffe almeno da Taranto in su, fino a Catania o a Siracusa, e viceversa.

A me pare dunque, che la piccolissima agevolezza della riduzione della spesa dei 197 chilometri, per la percorrenza almeno di quasi quattro volte tanto, non si debba mettere in dubbio, e la si debba affrettare, poichè non ha bisogno di studio alcuno, ed è favoreggiata dagli stessi antecedenti parlamentari.

Se un voto tacito, ma unanime della Commissione del bilancio del 1878 (io l'ho presente perchè ne faceva parte), e della Camera dei

Deputati affermò che a Palermo ed alle provincie siciliane, le quali hanno acquistato il diritto di valersi della via più breve di Valledlunga, convenga, finchè questa, la più breve via, non sia aperta, applicare la tariffa della più breve percorrenza; se quel voto ciò affermava, a me pare che ci sia una ragione infinitamente più grave nel caso da me rilevato. Imperocchè qui si tratta di una percorrenza grandemente maggiore, e di una economia comparativa minore, e trattasi di vie nelle quali il movimento utile è quasi decisamente nullo tra'punti estremi che formano l'obbietto delle linee.

Quando l'onorevole Ministro fosse in grado di potermi promettere ciò, io lo accetterei come arra di concessioni migliori; le quali io stesso riconosco che vogliono essere accuratamente ponderate, ma che non devono essere indefinitamente ritardate.

Frattanto riassumo la mia interpellanza, pregando l'onorevole Ministro a volermi dare qualche notizia sull'orario da lui adottato, con la applicazione anche alla linea Catania-Siracusa. In secondo luogo lo prego di volermi far manifesti i suoi divisamenti, e le disposizioni prese intorno ai biglietti di gita e ritorno con applicazione alle linee da me accennate di Basilicata, Calabria e Sicilia rispetto al resto dell'Italia, e intorno ai biglietti di circolazione, sperando pure che prometta di far accordare la durata di più giorni ai biglietti semplici per le lunghe percorrenze entro l'Italia.

Desidero manifesti inoltre i suoi intendimenti circa ad una revisione e ad una diminuzione delle tariffe ferroviarie, precisamente sui ribassi proporzionali o progressivi in ragione della lunghezza di 400 chilometri in su, e per tutte le ferrovie dello Stato, tenendo conto che tale revisione è urgentissima per la doppia circostanza dell'abolizione del corso forzoso e dell'apertura della linea Metaponto-Napoli.

Finalmente, desidererei sapere, se frattanto il Ministero sia in condizione di accordare la piccolissima agevolezza, d'applicare alla linea Reggio-Napoli per Metaponto-Potenza la tariffa della percorrenza della linea Reggio-Napoli per Eboli nella valle della Noce e di Diano.

Attendo con fiducia le risposte dagli onorevoli Ministri, e do termine al mio discorso.

BACCARINI, *Ministro dei Lavori Pubblici*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

BACCARINI, *Ministro dei Lavori Pubblici*. L'onorevole Majorana-Calatabiano ha incominciato il suo discorso dottissimo, in un modo che accennava quasi ad una critica, la quale però è venuta via via dileguandosi per istrada.

Se io avessi potuto supporre, e l'ambiente fosse stato diverso, che veramente l'intendimento suo fosse quello di una critica degli atti dell'attuale Amministrazione, avrei trovato scoperto molte volte il suo fianco, e con argomenti *ad hominem* avrei potuto distruggere quasi tutte le sue argomentazioni.

Infatti a me sarebbe bastato rispondere che quel che noi non abbiamo potuto o saputo fare, nemmeno egli ha potuto o saputo fare nei 28 mesi che ha avuto in mano gli stessi poteri che abbiamo noi.

Avrei potuto rispondere anche più concretamente per tutto ciò che riguarda le tariffe di navigazione, che cioè noi non facciamo altro che applicare quelle che furono stabilite dalle convenzioni del 1877 presentate dai Ministri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura di quel tempo.

Ma, come dissi, io non ho neanche l'ombra del sospetto che questo fosse l'intendimento dell'onorevole Senatore Majorana, tanta è la stima che io ho fatto sempre e faccio di lui.

Egli non ha parlato che nell'intendimento di migliorare il servizio pubblico, e questo è dovere comune; e principale dovere mio è quello di seguirlo nei suoi suggerimenti, nelle sue osservazioni, per trarne conseguenza di studio e di applicazione, in quanto mi sia possibile.

Parlerò dapprima dell'orario, a cui egli ha accennato, tra Roma e la Sicilia, adottato dopo l'apertura all'esercizio del tronco ferroviario Romagnano-Potenza-Metaponto.

Egli mi ha domandato se è vero che un nuovo orario sia stato applicato per quella linea.

Quell'orario fu applicato fin dal 15 del corrente mese.

Tra Roma e Palermo s'impiegavano prima del 15 corrente 56 ore di tempo; col treno diretto stabilito fino dal 15 marzo corrente s'impiegano 42 in 43 ore.

La partenza ha luogo da Roma alle 6 e l'arrivo alla mezzanotte del giorno dopo a Palermo. In coincidenza con questo orario si trova a Catania il treno che va e viene da Siracusa. Per

questa parte credo che egli non possa richiedere ulteriori dilucidazioni.

Se fosse passato soltanto qualche mese dall'applicazione di questo treno diretto per una linea così lunga, io sarei in grado di dare al Senato delle spiegazioni sulle conseguenze finanziarie; conseguenze le quali indurrebbero a fare qualche tara al principio generale, che del resto io divido in massima, enunciato dall'onorevole Senatore Majorana; vale a dire, che la ragione fiscale non può dare indirizzo al sistema delle comunicazioni. Pur troppo, onorevole Senatore Majorana, per questa linea noi non siamo solamente nel campo della teoria, da lui enunciata, ma nel campo della più assoluta applicazione della medesima.

Nei pochi giorni che il treno diretto ha percorso un così lungo tragitto, i viaggiatori si contano a decine, e non arrivano certo a quel tanto che basti ad alimentare un magrissimo treno ordinario.

Io non voglio cavare alcuna conseguenza da ciò, perchè è mia opinione che i grandi servizi dello Stato debbano essere fatti in egual modo su tutta la superficie del Regno, qualunque siano le conseguenze finanziarie.

Parlo dei grandi servizi dello Stato, perchè quanto ai servizi locali bisogna applicare delle massime diverse, e tener conto anche delle ragioni fiscali, imperocchè ciò non facendo si finirebbe per fare getto della pubblica fortuna senza produrre benefici equivalenti.

Qualunque sia quindi il risultato finanziario dell'applicazione del nuovo treno, io, che ne sono stato l'iniziatore, ne sarò anche il sostenitore, perchè spero che vi terrà dietro un conveniente sviluppo del transito.

L'onorevole Senatore Majorana ha parlato lungamente sulla differenza di trattamento rispetto ai biglietti ed ai prezzi di circolazione non solo nelle diverse parti d'Italia, ma altresì in confronto coi tragitti internazionali.

E per verità egli si è espresso con una frase che mi ha fatto male al cuore, molto più perchè è fondata assolutamente (mi permetta che glielo dica) sopra un'inesatta cognizione del vero stato delle cose.

Egli disse presso a poco, che *si era quasi fatto apposta di tener separata una parte dall'altra d'Italia rispetto al trattamento dei biglietti di circolazione.*

Ma, onorevole Majorana, o io m'inganno grandemente, o sono proprio costretto a chiederle donde tragga questa opinione che il viaggio da Roma verso la Sicilia costi di più che da Roma verso l'alta Italia.

Ciascuno dei signori Senatori che prenda in mano l'orario ufficiale, dove stanno scritti i chilometri ed i prezzi, potrà vedere che questi sono perfettamente identici per tutte le direzioni. Debbo anzi ricordare che solamente nelle ferrovie meridionali non si applica ai treni diretti l'aumento del 10 per cento sul prezzo ordinario, come si applica per tutte le altre reti d'Italia. Dunque, a meno che io non abbia male inteso, o che l'onorevole Senatore Majorana non si sia male spiegato, le cose starebbero piuttosto al rovescio di quello che egli ha accennato.

Più specioso è l'argomento tratto dai confronti coi viaggi internazionali.

L'onor. Senatore Majorana disse che da Palermo a Bologna.....

Senatore MAJORANA. Non ho detto da Palermo a Bologna.

BACCARINI, *Ministro dei Lavori Pubblici*.... Se ho ben compreso, egli disse che da Bologna a Londra si pagano duecentoventi lire, mentre si paga molto di più da Palermo a Torino; notò insomma che ad eguale od anche molto minore distanza si paga di più all'interno che per l'estero. Ora, domando io, che ci può fare il Ministro dei Lavori Pubblici del Regno d'Italia se l'Inghilterra e la Francia, che hanno i loro treni riboccanti di viaggiatori, possono ridurre del 15, del 30 od anche più per cento i prezzi che noi non siamo in grado di ridurre? Perchè l'argomento dell'onor. Senatore Majorana avesse un valore in quest'Aula, bisognerebbe che egli provasse che da Bologna al confine settentrionale d'Italia si fa una riduzione rispetto ai prezzi che poi non si fa da Bologna nel senso opposto.

Ora, se egli avrà la compiacenza di esaminare quello che si paga nei treni che fanno il tragitto per l'interno del Regno, e di mettere in confronto la parte che spetta a noi sulle 215 lire che si pagano da Bologna a Londra, troverà che la somma spettante alla rete italiana è perfettamente conforme ai prezzi ordinari.

Da Bologna a Londra si pagano 215 lire e 40 centesimi; la quota che spetta alle ferrovie italiane sopra 429 chilometri è 55 lire e 40

centesimi; prenda ora un orario e troverà che il tratto di linea in tutti i treni di prima classe da Bologna a Bardonecche, vale a dire al nostro confine, costa 55 lire e 40 centesimi. Per conseguenza, se differenza di prezzo vi è in ragione chilometrica su questo lungo tragitto in confronto di quello che accade in una parte qualunque d'Italia....

Senatore MAJORANA-CALATABIANO. Domando la parola.

BACCARINI, *Ministro dei Lavori Pubblici*.... se differenza vi è, ripeto, non è cosa che possa addebitarsi al Governo italiano, ma dipende esclusivamente dalle condizioni di servizio cumulativo fra le linee francesi ed inglesi.

L'onorevole Senatore Majorana-Calatabiano ha accennato in qualche punto del suo discorso che all'estero si danno dei biglietti di andata e ritorno che durano 17 giorni.

Senatore MAJORANA-CALATABIANO. Ho detto che da Bologna a Londra, cioè dall'interno all'estero, il biglietto dura 17 giorni.

BACCARINI, *Ministro dei Lavori Pubblici*. Dall'insieme delle cose esposte dall'onorevole Senatore parrebbe venirne la conseguenza che nella parte meridionale d'Italia non esistano biglietti di circolazione, biglietti di andata e ritorno, biglietti che durano un certo numero di giorni.

Senatore MAJORANA-CALATABIANO. Non ho detto questo. Ho detto che da Bologna a Londra il biglietto dura 17 giorni senza andata e ritorno.

BACCARINI, *Ministro dei Lavori Pubblici*. Allora non so che cosa domandi.

Senatore MAJORANA-CALATABIANO. Dico che i biglietti nostri non hanno durata.

BACCARINI, *Ministro dei Lavori Pubblici*. Ma io osservo che ciò riguarda tutta l'Italia, ed in tal caso dirò all'onorevole Senatore Majorana che se si tratta di adottare il sistema di dare una durata maggiore o minore al biglietto comune.....

Senatore MAJORANA-CALATABIANO. Questo, questo che voglio.

BACCARINI, *Ministro dei Lavori Pubblici*.... terrò conto della sua raccomandazione e ne farò oggetto di studio.

Finora a questo studio nessuno ha mai pensato per la semplicissima ragione che si è sempre venuti a questa conclusione, che nello stato dei nostri trasporti ferroviari siamo an-

cora in condizioni tali che di queste agevolanze non siamo proprio in caso di farne, a meno di pagarle direttamente sull'erario dello Stato: chè il prolungare la durata dei biglietti comuni equivale ad una perdita.

Ad ogni modo, dal momento che le parole su questo argomento pronunciate dall'onorevole Senatore sono una raccomandazione generale, io prometto che farò fare appositi studi; tanto più che ai primi del mese venturo sarà qui riunita una Commissione delle diverse Amministrazioni delle ferrovie italiane appunto per occuparsi dei miglioramenti che possono essere introdotti nel sistema dei nostri biglietti ferroviari.

Sarà bene in ogni modo che io dica al Senato quale è oggi il sistema con cui si può viaggiare nelle provincie specialmente accennate dall'onorevole Senatore Majorana.

Fin dal 1876 furono istituiti speciali biglietti di andata e ritorno da Reggio Calabria-Messina-Catania per Bologna-Foggia e viceversa, valevoli per 40 giorni, con un ribasso del 40 0/0 per il percorso sulle calabro-sicule, e del 30 0/0 sulle meridionali. E questa differenza è spiegata quando si dica che le calabro-sicule sono dello Stato e le meridionali sono di una Società, che naturalmente fa maggiori difficoltà ad accordare riduzioni.

Il 28 gennaio del 1880 furono istituiti speciali biglietti di andata e ritorno valevoli per 12 giorni e con riduzione dal 25 al 35 0/0 fra le diverse stazioni delle linee calabre e delle linee sicule.

Entro il prossimo mese di aprile andranno in vigore i biglietti di andata e ritorno fra Palermo, Siracusa-Catania-Messina con riduzione del 30 al 35 0/0 sui prezzi ordinari.

Ora, fra gli argomenti di studio per la Commissione che si dovrà radunare nei primi del prossimo mese, figurerà anche quello relativo all'istituzione dei biglietti di andata e ritorno fra la Sicilia e il continente, segnatamente per Taranto, Foggia, Bologna, ed anche per la linea Potenza-Napoli.

E qui mi occorre seguire l'onorevole Senatore Majorana sui suggerimenti che egli darebbe per applicare un sistema di biglietti per la linea di Napoli-Potenza-Torremare (o Metaponto, che è lo stesso), Reggio e Sicilia, tale da poter equilibrare (se ho ben compreso) la

spesa del viaggio di terra alla spesa del viaggio di mare.

Sembra a me questo essere l'ideale vagheggiato dell'onor. Senatore Majorana.

Ecco come starebbero le cose: Ponendo che noi facessimo dei biglietti con una riduzione del 40 0/0 (e sarà difficile poterne fare di più, a meno proprio di voler portare i viaggiatori a tutta perdita del Tesoro dello Stato), con una riduzione, dico, del 40 0/0 sulle linee calabro-sicule e del 30 0/0 sopra un breve tratto delle meridionali che è fra Eboli e Napoli, e tenendo conto della traversata dello stretto, per la quale la riduzione di poche lire non potrà far variare le risultanze finali, si dovrebbero pagare da Messina a Napoli in 1<sup>a</sup> classe lire 105,20. Lascio le altre classi, perchè si avrebbero presso a poco le stesse proporzioni.

La Società Florio per i viaggi di andata e ritorno accorda una riduzione del 20 0/0, e riscuote per la 1<sup>a</sup> classe lire 69 80. Dunque per pareggiare, per equilibrare le spese dei viaggi di terra e di mare converrebbe non solo dare un ribasso ai biglietti ordinari del 40 0/0, ma, di più, bisognerebbe che lo Stato rimettesse la differenza tra 105 lire e 70 lire; rimettesse cioè la differenza che corre tra il prezzo attuale della Società Florio, già sovvenuta dallo Stato, e il prezzo del biglietto ridotto del 40 0/0. Sarebbero per conseguenza altre 35 lire che lo Stato dovrebbe perdere per poter ottenere questo equilibrio delle due spese.

L'onor. Senatore Majorana va ancora più in là su questo terreno e dice: Voi dovete tener conto che quando sarà stata costruita, tra otto o dieci anni, la linea diretta Napoli-Salerno-Castrocucco-Reggio di Calabria, si risparmieranno ancora circa 200 chilometri in confronto di quella di Potenza, che ci ha fatto già risparmiare altri 200 chilometri rispetto alla linea per Foggia-Bari-Taranto.

Per conseguenza, se voi volete agevolare questi viaggi, abbonate fin d'ora il nuovo risparmio di distanza ai viaggiatori, e non perderete che 20 lire.

Io ho già accennato che sono 35 le lire che costituirebbero la differenza fra il viaggio di mare e quello di terra, anche adottando per il viaggio sulla ferrovia odierna il prezzo ridotto del 40 0/0.

Se poi aggiungiamo ancora 20 lire, finiremo

per far pagare un prezzo talmente vile, che lo Stato verrebbe proprio a fare il vetturale di chiunque volesse viaggiare gratuitamente, o quasi.

Ma vi è un altro terreno, sul quale debbo pormi, e che è molto più scabroso di quello delle considerazioni finanziarie. Quel ragionamento che l'onor. Senatore Majorana applica alla linea che passa per Potenza, si può applicare a cento luoghi. In Italia, e in tutti i paesi del mondo, vi è forse una città che, guardando un'altra a 200, a 500, a 1000 chilometri di distanza, non trovi delle scorciatoie, che potranno essere percorse da future ferrovie? E, per citarne un esempio, comincerò da casa mia.

Fra le linee che debbono esser costruite in forza della legge del 1879, ve n'è una, la quale va da Ferrara (punto in cui si concentra tutto il movimento del Brennero, della Pontebba, di Venezia, e via dicendo) fino ad Ancona, e più giù, passando per Bologna e poi rigirando per Rimini. Or bene, è già in corso la costruzione di una linea che va da Ferrara direttamente a Rimini, percorrendo l'ipotenusa di un triangolo rettangolo, ed abbreviando perciò di 30 e più chilometri il viaggio.

Il principio enunciato dal Senatore Majorana per un sol caso, bisognerebbe per giustizia distributiva applicarlo anche a questo, e a tutti gli altri simili, che sono molti. Se avessi sottocchio una carta d'Italia con l'applicazione delle nuove linee ferroviarie da costruirsi, ne troverei almeno venti di tali casi.

Ora, io non dico che questo argomento non possa assolutamente essere studiato, ma dico che non può essere studiato per una sola linea, ma sarebbe d'uopo studiarlo per tutta la superficie del Regno, ed è facile intravedere con quali gravi conseguenze finanziarie. L'on. Senatore Majorana avrà certamente udito il fracasso che si va facendo da qualche tempo per abbreviare di qualche centinaio di chilometri il tragitto dalla Pontebba attraverso il Veneto, passando non più per Mestre e Padova, ma direttamente attraverso le lagune di Venezia, le paludi delle bocche del Po, e per Ravenna a Rimini.

Non parlo dell'Adriaco-Tiberina, che non si contenterebbe più di seguire quella linea, ma verrebbe ad attraversare direttamente l'Appennino, e mettendosi nella valle del Tevere, ar-

riverebbe a Roma con 300 o 400 chilometri di abbreviamento.

Col principio accennato dall'onorevole Majorana in attesa dei 12 o 15 anni che potranno occorrere per realizzare i nuovi e certamente lodevoli e lusinghieri progetti, bisognerebbe applicare fin d'ora la riduzione delle tariffe.

Questo principio insomma condurrebbe ad applicare i prezzi chilometrici alle linee virtuali, alle linee aeree, non più alle linee reali.

Ora, su questo terreno io non posso dichiarare di seguirlo, imperocchè credo proprio che le conseguenze finanziarie sarebbero così gravi che nessun Ministro si sentirebbe la facoltà di emanare decreti di propria autorità, occorrendo sicuramente una legge.

Dopo che avrò potuto esaminare a quali conseguenze finanziarie possa condurre l'applicazione del sistema dell'onor. Majorana, vedrò se possa essere il caso di presentare per parte del Governo un progetto di legge.

Questo principio fu più largamente sostenuto, più stranamente, dirò così, sostenuto nell'altro ramo del Parlamento quando si discuteva la legge delle costruzioni ferroviarie.

Certo in senso ben diverso dalla proposta dell'onorevole Majorana-Calatabiano, un onorevole Deputato, che non nomino, propugnò la utilità di non costruire la linea Eboli-Reggio, abbonando la differenza di prezzo per l'attuale linea di Potenza.

Risparmiate i 200 e più milioni che questa linea può costare, diceva l'oratore, e fate pagare di meno sulla linea di Potenza l'equivalente del minor viaggio a tutti i viaggiatori. Era un paradosso anche questo che conduceva difilato a non costruire mai più una nuova linea se non evidentemente e largamente produttiva. Se non che le nuove ferrovie si costruiscono non solo perchè costi meno il viaggiare, ma per provvedere a tanti altri interessi che si raccolgono sul loro percorso.

Il terzo punto che l'onorev. Senatore Majorana, con l'abituale sua dottrina, ha trattato e che è veramente importantissimo, si è quello della revisione e del ribasso delle tariffe delle merci anche in considerazione delle conseguenze benefiche che questa revisione potrebbe apportare dopo la cessazione del corso forzoso.

Su quest'argomento io sono costretto d'intervenire alquanto il Senato per mettergli in-

nanzi quel poco che, da qualche tempo almeno, si va facendo per la riduzione delle tariffe.

Non si tratta certo di revisione generale delle tariffe, che non potrebbe pregiudicarsi per parte del Governo, dopo la nomina della Commissione d'inchiesta sulle ferrovie, la quale in questi giorni appunto sta leggendo la sua Relazione, che fra breve potrà essere nel dominio del Parlamento.

Qualunque Governo si asterebbe dal pregiudicare la questione senz'aspettare il lavoro di una Commissione che ha così grande importanza ed autorità, poichè tutti ricordano come essa sia composta di rappresentanti del Senato, della Camera dei Deputati, e del Governo.

Ma per attendere il meglio non bisogna trascurare, non dirò il bene, ma almeno il necessario; ed è stata questa l'opera umile, ma costante del Governo, mi si permetta di dirlo, anche nel tempo dacchè io ho l'onore di sedere su questi banchi.

Il 13 ottobre del 1879 furono fatte delle modificazioni, dei ribassi alla tariffa speciale per le granaglie a vagone completo in Sardegna.

Il 18 gennaio 1880 fu emanato un decreto per modificare le tariffe del carbone fossile e bestiame, per le ferrovie di Sardegna.

Il 25 novembre 1879 fu emanato un decreto che approvava nuove tariffe ridotte per il trasporto delle derrate alimentari sulle strade ferrate romane, con ribasso e condizioni di tariffa molto più favorevoli che non erano prima, e ciò per mettere le tariffe delle ferrovie romane in armonia con quelle che già erano in vigore per la rete dell'Alta Italia, per i medesimi trasporti.

Poi furono fatte delle riduzioni nel servizio cumulativo colla Francia per la canape, burro, formaggi freschi, latte condensato e uova.

Il 5 maggio 1880 fu emanato un decreto che attuava sulle meridionali e sulle sicule le tariffe ridotte per trasporti a piccola velocità degli agrumi, dell'olio, cereali, vino ed altre merci in servizio cumulativo fra la Sicilia ed il continente, e ciò allo scopo essenzialmente di favorire il traffico già da tempo avviato fra la costa calabrese e la costa di Messina.

Il 5 maggio ed il 14 settembre 1880 furono emanati due decreti che modificavano le condizioni del trasporto del bestiame su tutte le ferrovie delle quattro reti principali del Regno,

all'intento di agevolare le spedizioni del bestiame minuto spedito in ceste o gabbie.

Il 7 giugno 1880 fu emanato un decreto per ridurre le tariffe dei marmi, delle pietre, dei cementi, sulle ferrovie meridionali.

Il 18 luglio 1880 fu emanato un decreto che modifica la tariffa N. 13 delle ferrovie romane istituita fra Livorno, Civitavecchia, Roma e Napoli.

Questa tariffa originariamente fu introdotta per fare concorrenza alla navigazione di cabotaggio; ma dopo che fu aperta la linea che da Firenze per Perugia, poi per Terontola-Chiusi, viene a Roma, quella tariffa era ingiusta, in quanto che favoriva una parte d'Italia a scapito di un'altra.

Il 31 luglio 1880 fu emanato un altro decreto con cui si modificarono le basi delle tariffe merci in transito fra Venezia e Peri e fra Comons e Modane sostituendo prezzi chilometrici decrescenti in ragione della maggior distanza, a quelli che portavano le basi chilometriche uniche.

Il 18 settembre 1880 fu emanato un decreto col quale fu approvato l'ordinamento del servizio cumulativo italo-germanico. Lunga trattazione ha preceduto questa specie di trattato tra le ferrovie germaniche e le ferrovie italiane.

Le tariffe per la percorrenza italiana sono conformi a quelle che si pagano per i viaggi interni.

Non esiste anche qui nessuna disparità di trattamento rispetto all'estero.

Tanto paga chi va da Bologna, da Milano, da Torino, da Napoli al confine, quanto paga per la stessa distanza chi oltrepassa il confine.

Il vantaggio che fu introdotto con questa convenzione per il trasporto delle merci all'estero fu questo, che si accumularono le percorrenze fra le diverse reti italiane.

Prima il commercio aveva il grande svantaggio che ogni Società faceva bensì le riduzioni in ragione delle distanze del trasporto; ma ciascuna computava la distanza nella propria rete, dimodochè il computo incominciava tante volte quante erano le reti per le quali le merci dovevano passare.

Ora percorrono il tragitto sul territorio italiano coll'applicazione di una sola tariffa differenziale o ridotta, qualunque siasi la rete

sociale a cui essa appartenga. Eguale trattamento sarà fatto fra breve pei soli viaggi all'interno.

Il servizio cumulativo colle ferrovie germaniche è incominciato dal 1° ottobre 1880, e finora nessun reclamo è stato presentato, ciò che vuol dire in certo modo che un miglioramento sarà stato sentito.

Il 1° febbraio del corrente anno è andata in attività una convenzione consimile di servizio cumulativo fra le reti italiane e le reti austriache.

Le tariffe sono fondate sulle stesse basi della convenzione italo-germanica, e anche per questa parte non possiamo che sentirci contenti, imperocchè nessun reclamo è stato presentato.

Un'eguale convenzione si sta trattando per il servizio cumulativo fra le reti italiane e le reti francesi.

Spero che, come siamo venuti a buoni accordi colla Germania e coll'Austria, potremo venire a capo delle trattative anche colle Compagnie e col Governo francese.

Da questa breve esposizione, che riguarda le principali disposizioni date negli ultimi tempi, il Senato, e l'onorevole Majorana stesso, avranno rilevato che qualche cosa si va facendo, quantunque molto più rimanga a fare.

Resta più specialmente a fare quella revisione generale, a cui tende l'onorevole Senatore Majorana, e con lui tutti quanti si occupano dei veri interessi del paese.

Fin dal 18 marzo del 1880 io ho dato a questo riguardo delle disposizioni a tutte le Amministrazioni delle reti italiane, perchè vadano preparando il lavoro di revisione; onde, dopo la pubblicazione del rapporto della Commissione d'inchiesta, una gran parte almeno del lavoro materiale si possa trovare pronta, e facilitare così la revisione di tutte le tariffe; tariffe che hanno ancora grande disparità a seconda che si tratta delle diverse reti italiane, ma che ad ogni modo non sono tali da pregiudicare menomamente gli interessi delle parti d'Italia a cui alludeva l'onorevole Senatore Majorana.

Io non accenno questo per fare distinzione, o perchè io senta per nulla il bisogno di ricorrere ad osservazioni di confronto.

Ma poichè dal suo discorso potrebbe essere derivata l'impressione che nella parte meridio-

nale d'Italia si applichino tariffe anche rispetto alle merci più pesanti.....

Senatore MAJORANA-CALATABIANO. Io non l'ho detto.

BACCARINI, *Ministro dei Lavori Pubblici*... mi corre l'obbligo di dire che le tariffe meridionali sono inferiori alle tariffe delle altre parti d'Italia, tanto che uno dei continui reclami della Società delle meridionali si è quello che debbano alzarsi le tariffe di quella rete alla pari della rete dell'Alta Italia.

Tanto io quanto i miei predecessori ci siamo sempre rifiutati perchè il nostro scopo è quello di ribassare le alte fin dove sarà possibile, e non di elevare le basse senza assoluta necessità.

Adesso mi rimarrebbero alcuni punti specialissimi. Ad uno ho già risposto, quello delle agevolanze da farsi supponendo costruita la linea Eboli-Reggio.

L'altro punto speciale è quello relativo alle tariffe della navigazione.

L'onor. Majorana-Calatabiano disse: Dalla Sicilia a Sira si paga meno per i trasporti marittimi di quello che dalla Sicilia a Napoli o Genova.

Ed è verissimo; ed io trovo che in ciò vi è qualche cosa di anormale rispetto agli interessi del nostro paese, e certamente bisognerà tenere gran conto di questa giustissima osservazione, quando sarà il caso di rivedere le convenzioni colle Società Florio e Rubattino. E si dovrà tenerne anche conto in qualcuna di quelle occasioni in cui venga il destro di entrare in trattative con queste Società.

Io non so, se abbia completamente risposto a tutte le osservazioni e raccomandazioni fatte dall'on. Senatore Majorana-Calatabiano; molto meno so, ma spero, di averlo, almeno sulle generali, soddisfatto; se qualche cosa avessi ommesso, lo prego d'indicarmelo e cercherò di appagarlo.

PRESIDENTE. Se qualche Senatore ha ancora da mettere il voto nell'urna, è pregato di accedere al banco della Presidenza.

La votazione è chiusa.

I Signori Senatori Segretari sono pregati di procedere allo scrutinio delle urne.

Il signor Senatore Majorana-Calatabiano ha la parola.

Senatore MAJORANA-CALATABIANO. Dirò brevi

parole in replica all'onorevole Ministro dei Lavori Pubblici, che ringrazio per la benevolenza con che mi ha date alcune risposte.

Sono costretto però a rilevarne alcune quasi per fatto personale.

Il Ministro dei Lavori Pubblici in un punto del suo discorso parlò presso a poco così: Se io ammettessi che con la sua interpellanza il Senatore Majorana abbia inteso muovere censura all'Amministrazione che ho l'onore di dirigere, gli potrei dare una risposta ad *hominem*, potrei dirgli cioè che gran parte della responsabilità dello stato di fatto delle cose circa le tariffe toccherebbe a lui che n'è stato autore.

Ora, lo prego solamente di questo, cioè di notare che non ho fatto appunto alla persona dell'onorevole Ministro dei Lavori Pubblici; ma egli dovrebbe sentirsi in dovere di diminuire quella stima di cui mi onora, quante volte in me potesse supporre, che quando le cose parlano da sè non si avessero a rilevare solo per la considerazione della persona, che del resto non si accusa, nè si può chiamare responsabile di tutto un insieme di fatti e di effetti che certamente non sono, tutti quanti almeno, a lui imputabili.

Ora, venendo al mio fatto personale, gli dirò che, se egli, l'onorevole Ministro dei Lavori Pubblici, il quale ha a lato l'egregio mio amico il Ministro di Agricoltura e Commercio, è disposto a dare un'occhiata alle antecedenti relazioni passate tra i Ministri del Commercio e dei Lavori Pubblici, e propriamente a quel tra me e due dei suoi predecessori, troverà ciò che premisi, vale a dire che il Ministro del Commercio fece ogni ufficio presso quello dei Lavori Pubblici perchè si rimuovessero gli ostacoli, si attuassero riforme e miglioramenti; ma ogni sforzo fu vano e le cose non migliorarono; nè è stato più fortunato il mio successore nei susseguiti 20 mesi.

Io ho riconosciuto che il Ministro dei Lavori Pubblici dev'essere circondato da ostacoli potentissimi; e ho accennato, come argomento della potenza di tali ostacoli, alla quistione del treno diretto e dell'orario per le Calabro-Sicule, la quale, messa allo studio dalla fine del 1875, cioè fin dal momento in cui si aprì all'esercizio la linea Reggio-Taranto-Bari, pronta alla soluzione sin dal 1876 e dal 1877, ripresa nel 1879, appena ha avuto scioglimento

nel 1881; e di questo è stata cagione la coincidenza dell'apertura della linea Metaponto-Potenza; che porta un'economia di oltre un centinaio di chilometri.

Ora, di codesto fatto non ne faccio risalire la responsabilità alla persona dell'onorevole Ministro dei Lavori Pubblici, anche perchè rammento che, quando io stesso era Ministro, molte richieste e opinamenti, conformi all'ordine d'idee da me qui esposte, non produssero seri effetti; ma da quello e altri fatti desumo che sia tempo si prendano dei provvedimenti, affinchè non resti frustrata l'opera consultiva del Ministro di Commercio, e anche il buon volere del Ministro dei Lavori Pubblici.

Onde, dicevo che, pur riconoscendo che in fatto di Amministrazioni e di Compagnie ferroviarie nelle relazioni con altri pubblici interessi e con altre Amministrazioni, vi è uno stato di cose tutt'altro che normale od armonico, deve farsi ogni potere perchè mano mano ci avviciniamo alla normalità.

Io non consentii le tariffe ferroviarie nè della navigazione; si restò sul piede antico: quanto alle ultime, durarono sempre provvisoriamente quelle che vigevano al 1° gennaio 1877, e non fu possibile ottenere le novelle sui criteri propugnati da me.

Del resto, per codesti e per altri obbietti analoghi, da Ministro di Agricoltura e Commercio, forse avrò avuto il torto d'insistere troppo, e di troppo tener duro nel nulla concedere; ma veramente per me era assolutamente impossibile fare diverso.

Un altro fatto anche d'indole personale. L'onorevole Ministro dei Lavori Pubblici, quando ho pronunciato le parole che: *pare che si fosse fatto apposta*, ha ritenuto che io accennassi non so se per le tariffe o per biglietti di circolazione, a un volontario trattamento diverso del Mezzogiorno rispetto al Settentrione d'Italia.

Io ho detto, *pare che si fosse fatto apposta*, meno per tutt'altra questione, e meno per le tariffe (sulle quali dirò un'altra parola fra breve), che per la circostanza di non essersi, in cinque anni, trovato il modo di stabilire un treno diretto e il nuovo orario; al che in vero non occorre che un mero atto di volontà.

Cotesto, del resto, è argomento che riguarda non la sola Sicilia e le Calabrie, ma tutta l'Italia.

So bene io che le provincie meridionali e quelle del centro debbono avere lo stesso trattamento che le settentrionali; nè io ho sognato di dire, come parrebbe mi facesse dire l'onorevole Ministro, che le tariffe delle linee meridionali fossero più elevate delle altre; ma è egli normale questo fatto: che cioè, essendoci una linea di tanta lunghezza (quella di Reggio-Taranto-Caserta-Roma), che pur si poteva percorrere con un'economia di tempo almeno di otto ore, si lasci per tanti anni in condizioni che la rendono, come per quegli anni la resero, quasi inutile e onerosissima?

Parrebbe proprio, ho detto, *si fosse fatto apposta*; non ne incolpo però l'onorevole Ministro che presentemente regge gli affari dei lavori pubblici, il quale ci ha picciola responsabilità; ma se egli e i suoi predecessori non poterono attuare sì lieve provvedimento, gli ostacoli, torno a dire, devono persuadere ciascuno di doversi far opera a rimuoverli radicalmente, posto che i Ministri, anche per le cose più semplici e ragionevoli, ne sono stati fin qui sopraffatti.

Disse poi l'onorevole Ministro, che gli pareva specioso il confronto fra le tariffe miti dei viaggi internazionali e le tariffe gravi dei viaggi all'interno della nostra penisola. Ma, onorevole Ministro, crede ella o no che le nostre tariffe sieno lievi per i viaggiatori che da casa nostra vanno all'estero, e gravi per quelli che percorrono l'Italia?

Io constato un fatto dal quale risulta, che il nostro Governo non si è opposto mai a coordinare le sue tariffe con quelle internazionali. Eppure, applicando le proporzioni che corrispondono ai viaggi fatti nel nostro paese, sta il fatto che chi, anche dalla estremità dell'Italia, si vuol condurre presso lo straniero, spende, in parità di distanza, molto meno che viaggiando solo in Italia.

Ora, domando io: se noi abbiamo le ferrovie come le hanno gli altri Stati, solo perchè nelle nostre sono pochi i viaggiatori e scarse le merci, dobbiamo tenere le tariffe alte? Il fenomeno dell'improduttività delle ferrovie dovrebbe consigliare a non costruirne delle simili, non a renderle più sterili tenendo alte le tariffe. Invero, come si può provare la convenienza delle tariffe alte? Forse perchè così producono di più?

Ciò sarebbe possibile, ove si trattasse di linee le quali, malgrado le elevate tariffe, sono già e devono essere ricche di commerci e di movimento; nelle quali perciò fattore del reddito sarebbe, oltre della quantità degli affari, l'altrezza della tariffa. Ma se risulta invece, che le linee in generale non sono molto produttive, e alcune, come Reggio-Metaponto-Potenza, producono quasi niente; se ciò nondimeno son costate moltissimo per la costruzione, nè costano poco per l'esercizio, non sarà di certo minimamente esatto il concludere che l'elevatezza del prezzo si dee mantenere, perchè alcune fruttano poco, e per alcuni tratti zero. Il ribasso delle tariffe anzi deve rendere qualche nuovo provento; varrà in ogni caso a migliorare, anche dal lato fiscale, lo stato presente di cose.

E che il risultato delle tariffe, come sono ora, in alcuni punti renda zero, o almeno di poco se ne scosti, lo ho appreso in questo momento dalla bocca dell'onorevole Ministro; accennando al treno diretto attivato il 15 marzo da Roma-Napoli-Reggio-Sicilia, egli ha detto produce una perdita. Che cosa vuol dire ciò? Ciò vuol dire che è così costoso, così lungo il viaggio, che manca, nelle condizioni presenti di distanza e di spesa, la convenienza d'intraprenderlo. E moltissimi rinunciano a viaggiare; e quelli che ne hanno bisogno, e non si dimentichi che son moltissimi, prendono la via di mare.

Ma, quando ciò nondimeno la spesa d'esercizio della linea Reggio-Napoli si ha da fare, non è, anche secondo il sistema stesso dell'onorevole Ministro, degno di considerazione il pensiero di vedere se la gente che non viene, non perchè perda molto tempo, chè il tempo risponde a quello che si deve impiegare per mare, ma perchè deve spendere moltissimo, di vedere, dico, di incoraggiarla a scegliere questa via, stabilendo prezzi più miti?

Del resto io aveva osservato che la revisione generale delle tariffe (e questo è un concetto che si riferisce a tutte le ferrovie dello Stato) si deve fondare sopra due condizioni che mi pare che l'egregio Ministro non ha tenuto presente nella replica alquanto vivace di cui mi ha voluto onorare.

Io ho detto che non domando la riduzione che a questi patti:

1. Che essa non sia perturbatrice d'interessi naturali e legittimi d'ordine commerciale e industriale.

Ora, io assumo che cotesta ipotesi, nel senso della riduzione da me propugnata, è impossibile.

2. Che non danneggi nemmeno le condizioni della finanza.

Ma, per vero, se la diminuzione delle tariffe si applica nello stato attuale in cui le Finanze, per ben lunghe linee delle nostre ferrovie, sono passive, e per altre delle quali gli studi della statistica potranno provare che il movimento di uomini e di merci nelle troppo lunghe percorrenze è minimo o nullo, la Finanza che cosa avrà da temere?

Ad essa nulla si tôrrà di quanto attualmente consegue; le si potranno aprire anzi nuove vie e fecondare le antiche; essa, in ogni caso, si avvantaggerà [indirettamente dagli accresciuti commerci, dalle meglio utilizzate comunicazioni.

Ecco quali erano le mie considerazioni per le quali insisteva perchè fosse presa in considerazione la doppia idea della revisione generale delle tariffe ferroviarie, e della riduzione per la linea Reggio-Napoli per Metaponto-Potenza.

E, rivenendo a questo secondo punto, io devo replicare ad una osservazione dell'onorevole Ministro. Egli ha detto: Nelle condizioni presenti, il biglietto di prima classe per gita e ritorno da Napoli a Reggio o a Messina, costerebbe 105 lire per la via di terra; per la via di mare il medesimo biglietto di gita e ritorno costerebbe 70 lire.

Ora, soggiunge l'on. Baccarini, se dovesse equilibrarsi il costo dei due biglietti, cioè se dovesse discendere il più caro, lo Stato dovrebbe perdervi almeno 35 lire per ogni viaggio.

Lo prego della sua attenzione, perchè il mio pensiero forse non fu felicemente esposto.

Io intesi ammettere che, stabilito il principio dei biglietti di circolazione tra il continente e la Calabria e la Sicilia, si dia al viaggiatore la scelta tra la linea di terra e quella di mare per Napoli, Messina o Reggio, o per Napoli, Palermo e viceversa. Qui, come si vede, io non parlo della quantità di spesa; al viaggiatore si consegnino il libretto di circolazione che l'autorizza a scegliere la via di terra o di mare: il mio ideale è l'equilibrio della spesa dell'uno con quella dell'altro. Ma lasciando pur da parte

l'ideale, io diceva che si potrebbe almeno accordare un libretto di circolazione in modo che, se il viaggiatore sceglie la via di terra che giudichiamo, certo, costi di più, si valga del biglietto riferibile al viaggio più lungo pagando alla stazione la differenza in più; se sceglie la via di mare, consegna a bordo il biglietto che la riguarda, senza fare alcun pagamento suppletivo. Nell'uno e nell'altro caso si deve annullare alla stazione o a bordo il biglietto non servito.

Questo è un concetto che rende reale l'utilità del biglietto di circolazione. Se devo spendere per terra, come dice l'onor. Ministro, 105 lire, e per la via di mare 70, spenderò integralmente tanto quanto sarà il servizio che consumerò.

Nello staccare il libretto pago la somma minore; non farò supplemento se sceglierò la via meno costosa; lo farò in tutto o in parte, secondo i casi, nell'altra ipotesi. E codesto è un vantaggio, perchè la scelta di terra o di mare dipende spesso dalle circostanze o dal caso, non dal proposito o dalla volontà. Difatti il possessore del biglietto che può condursi così per la via di terra come per la via di mare (per cagione d'affari, per condizioni di salute, o per accidenti che lo costringano ad andare in un sito piuttosto che in un altro), può essere indotto a valersi del mare anzichè della terra, o viceversa; ma, quando ha già pagato il libretto di circolazione per terra, il ritorno è esclusivamente per terra; se gli si lascia la scelta della via, pur obbligandolo, nella scelta della più costosa, a pareggiare la spesa, gli si fa un vero servizio.

Ora, non portando ciò nessuna spesa, tranne la cura delle contabilità delle Amministrazioni che ricevono le anticipazioni, fanno gli incassi suppletivi e regolano i compensi, mi pare che il relativo concetto possa essere messo in atto.

È una novità, perchè è particolare a noi per la condizione in cui ci troviamo di essere in penisola e in rapporto con le isole.

Ora torno alla riduzione delle tariffe. Il Ministro diceva: se lo Stato da una mano pagasse o perdesse le 35 lire ove dal viaggiatore si scelga la via di terra pagando colla spesa del solo biglietto di mare; e d'altra parte se si ammettesse l'idea del Senatore Majorana di

applicare alla linea Reggio-Napoli per Meta-ponto la percorrenza della linea Reggio-Paola-Eboli-Napoli, cioè il risparmio di chilometri 197, aggiunta la nuova perdita, per la prima classe, di lire 22, verrebbe a sacrificare in tutto 57 lire in un viaggio di gita e ritorno da Napoli a Messina. Ma replico: come sarà mai possibile ciò? Se il viaggiatore prende la via di mare, lo Stato in veruna ipotesi avrà fatto alcuna perdita; chè cotesta via costa 70 lire, e altrettante ne sono state incassate. Se il viaggiatore, in gita e in ritorno percorre la via di terra, lo Stato non perderà mai nulla; chè, se incassa 70 lire, quant'è il costo del biglietto pel vapore di mare, invece di 105 quanto sarebbe quello sulla ferrovia, la riduzione delle lire 22 non farebbe discendere le 105 lire a meno di lire 70, ma si equilibrerebbero le due spese; e così si attuerebbe, senza alcun bisogno di supplemento per parte del viaggiatore, o di rimborso o di riduzione per parte dello Stato o dell'Amministrazione ferroviaria, l'ideale di far costare al medesimo prezzo il viaggio di terra e quello di mare.

Del resto, torno a ripetere, quando l'on. Ministro si fosse persuaso di accordare la diminuzione delle lire 22 sulla linea Reggio-Meta-ponto-Napoli, attese le ragioni eccezionalissime di tale linea, potrebbe essere sicuro che in veruna ipotesi farebbe correre il menomo rischio di perdite al Tesoro dello Stato; lietissimo anzi dovrebb'essere che, promovendo nuovi commerci, avrebbe ad un tempo migliorate alquanto le condizioni del fisco.

Io notai peraltro un precedente parlamentare che l'on. Ministro non negò. Invero, per una causa perfettamente analoga intorno alla linea Palermo-Catania per le Caldare, si presero impegni alla Camera dei Deputati. In tale circostanza l'onorevole Baccarini, non ricorse ad osservazioni del genere di quelle che ha testè fatte, cioè che il concedere il beneficio chiesto per la Reggio-Metaponto-Napoli implicasse il dovere del sistema di forzata universalità, ossia che, dovunque sono strade in progetto, dovesse alle linee più lunghe in esercizio applicarsi la riduzione in base alle future più brevi distanze; invece egli l'onor. Baccarini, si limitò a notare: che dubitava se si potesse applicare l'indennità del minore cammino per semplice decreto reale; ma in pari tempo disse che avrebbe studiato se fosse il caso di farne una legge. Però,

ov' egli credesse indispensabile la legge, gli raccomanderei fin d'ora di proporla subito, chè, ad evitare che la linea onde ho parlato continui a costare allo Stato, e a non rendergli nulla, dev e scansarsi ogni maggiore ritardo, imperocchè versiamo in quistione urgente, di cui può dirsi: *periculum est in mora*.

Il signor Ministro era tanto persuaso della ragionevolezza di applicare alla presente linea Catania-Palermo la minore distanza per la variante Vallelunga, che mostrò avrebbe provveduto se non fosse, secondo lui, vicinissima l'apertura all'esercizio di quella variante, mediante un trasbordo a Marianopoli prima, e dentro l'anno corrente, se non erro, in modo definitivo.

Io non discuto che cosa seguirà del vaticinio del Ministro. Ma, se egli, nel dicembre 1880 ha mantenuto le dichiarazioni fatte nel 1878, non vi sarebbe alcuna ragione di non farne delle somiglianti per una linea a favore di cui depongono ragioni ben più forti che non per quella di Sicilia.

Quei suoi impegni non sono legge, ma opinioni; però, se le annuncia analoghe pel caso in discussione, siccome valgono le opinioni manifestate in un ramo del Parlamento quanto quelle esposte in un altro, io ne sarò pago; chè per ora vedrei ammesso così il concetto in massima.

Io chiedo dunque dalla cortesia dell'onorevole Baccarini di applicare alla linea Reggio-Metaponto-Napoli il suo concetto della linea Catania-Caldare-Palermo, senza complicare il problema con considerazioni di timore di eguale trattamento per altre linee.

Nel dicembre 1880 il signor Ministro ha risposto con un fine, si direbbe alla francese, di non ricevere, di non soddisfare cioè la domanda per dubbio se potesse farlo senza una legge, e per l'imminenza dell'apertura dell'esercizio della linea Vallelunga.

Quanto alla legge, se occorre, io rispondo, si può averla in pochi giorni. Quanto al tempo dell'apertura all'esercizio della linea Eboli-Paola-Reggio, se l'onorevole Ministro potesse dire che ciò avverrebbe di qui a qualche anno, lo ringrazierei; vorrei che ciò seguisse, ma sventuratamente è impossibile per molti anni ancora.

D'altra parte, siccome nemmeno può asse-

rarsi che intanto l'esercizio della linea Eboli-Potenza-Napoli paghi le spese, ne viene di conseguenza che gli allarmi suoi di perdite pel fisco, di vespaio di istanze analoghe per cento altre linee, e simili, secondo me, non sono ragionevoli.

A chi per una lunghezza di viaggio da Palermo a Torino deve pagare lire 251, e solo da Reggio a Napoli 80 lire, lo scemamento di lire 22 sarà di certo di qualche sollievo; ma il suo biglietto rimarrà elevato abbastanza, e sarà sempre largamente remuneratore; potrà giovare perciò alle Finanze, giammai nuocerle.

Devo d'altra parte riconoscere che, in ordine ad agevolezze in generale, nel servizio ferroviario qualche cosa si è fatto; sono lieto delle comunicazioni che ci ha fatte l'onorevole Ministro, e ne lo ringrazio; alcuni provvedimenti non erano a mia cognizione; e fo voti perchè egli continui, con vedute ancor più larghe e generali, in quella via.

Circa alla questione generale delle tariffe ferroviarie io gli raccomando questo: che sia messa la più grande attenzione, nella determinazione del ribasso, all'accertamento delle due condizioni, cioè che esso non perturbi gl'interessi commerciali e industriali, e non nocca, anzi giovi, ai benintesi interessi della finanza.

Per le lunghe distanze un ribasso del 10 0/0, per esempio, nei primi 400 chilometri, con proporzioni di 5 0/0 circa applicandolo per ciascuna serie di 400 chilematrì, potrebbe riuscire vantaggiosissimo in senso assoluto e anche in senso relativo alle Finanze. Senza ribasso generale, la sola riduzione dell'indennità per la linea Eboli-Metaponto-Napoli riuscirebbe come appena un ribasso di prezzo al 5 o 6 per cento nei viaggi da Palermo a Torino, e del 25 da Reggio a Napoli. Per cotesti molto discreti ribassi a me pare impossibile che sorga una sola voce di ragionevole disapprovazione.

Nessun'altra linea avrebbe ragioni eguali, a quella di Reggio-Metaponto-Napoli; del resto io non oso affermare ciò fin da ora in modo assoluto, chè anzi io vorrei se ne trovassero così altre molte ancora; e quando concorressero sempre i due requisiti, cioè che i ribassi non turbino i legittimi interessi commerciali ed industriali, e migliorino le condizioni della Finanza, che male ci sarebbe allora, che

anche per altre linee si applicasse il medesimo criterio di riduzione di tariffa?

Non si obblii, (questo è il punto capitale) che abbiamo penuria di movimenti di uomini e di merci nelle ferrovie, in alcune segnatamente, e perciò difetto o grande scarsezza di redditi; nelle linee Messina-Reggio-Metaponto-Napoli, lo Stato spende 100 e più mila lire annue per il passaggio dello Stretto di Messina, avendo garantito tanta entrata alla Società Florio, e ne riceve meschinissimo compenso; quindi, ove mancassero altre ragioni, basterebbe codesta sola affinché si facesse di tutto perchè il danaro dei contribuenti si utilizzi, almeno in parte.

Mi pare in conseguenza che l'onor. Ministro debba prendere in seria considerazione il concetto mio, che di certo non è specioso.

Detto ciò io mi dichiaro pienamente soddisfatto delle dichiarazioni che egli ha fatto relativamente all'orario e all'applicazione dei biglietti di gita e ritorno, e di circolazione.

BACCARINI, *Ministro dei Lavori Pubblici*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la parola.

BACCARINI, *Ministro dei Lavori Pubblici*. Mi dispiace di far perdere qualche minuto ancora al Senato, ma avendo ommesso di rispondere specialmente ad un punto trattato dall'onorevole Senatore Majorana-Calatabiano, mi trovo costretto di prendere la parola per una seconda volta; e, giacchè l'ho, mi permetta il Senato di chiarire un poco di più l'argomento relativo ai prezzi di trasporto nei treni internazionali.

Da Bologna, punto a cui ho dianzi accennato, a Londra ci sono 2326 chilometri di distanza, e si pagano 215 lire e 40 centesimi; il che vuol dire nemmeno il 15 per cento di ribasso sul prezzo comune dei treni diretti. Or bene, come ho già osservato, nessun ribasso si fa nel tratto fra Bologna e Bardonecche; cioè si paga lo stesso, tanto viaggiando sul treno internazionale, quanto sui treni interni che si fermano alla frontiera.

Ma, se noi potessimo avere [dei treni, non dirò internazionali, ma anche solo nazionali, nelle condizioni in cui si esercitano questi, non solo si potrebbe fare il ribasso del 15 per cento, ma anche uno maggiore, giacchè i treni direttissimi non pigliano viaggiatori a tutte le stazioni. Chi non ribasserebbe il biglietto ad un

viaggiatore che partisse da Napoli e si obbligasse d'andare fino all'Alpi? Questo è il caso. Il treno direttissimo di Parigi, venendo in Italia, non si ferma che a poche stazioni.

Quando si può contare sopra un treno che percorre mille e più chilometri, e si è sicuri di arrivare quasi col treno pieno; quando, dico, la percorrenza è così grande e si è sicuri del viaggiatore per tutta la percorrenza, o allora sì che si possono fare queste facilitazioni ed altre ancora.

Rispetto ai miglioramenti, ricorderò che alla Camera elettiva, in occasione della discussione del bilancio, l'anno scorso, promisi di occuparmi della sistemazione dei treni diretti, internazionali e nazionali, in modo da migliorarli per quanto sia possibile nelle nostre condizioni.

Ma se debbo dirlo francamente, sapete quali sono le maggiori nostre difficoltà, pure sperando che finiranno anche queste una volta o l'altra?

Mi spiegherò in pochissime parole.

Noi facciamo pagare il 10 per cento di più per i treni diretti: e le nostre merci pagano una forte tassa all'infuori della propria tariffa di trasporto ferroviario. Basterebbe abolire queste tasse, e noi saremmo in condizione di far pagare meno degli altri.

Per quanto non si voglia mettere in conto il sistema fiscale, fatto è che molta parte di fiscale entra in tutte queste nostre applicazioni di tariffe e di prezzi.

Bisogna cercare di far sparire un poco alla volta queste necessità finanziarie, e mi sembra che da qualche anno qualche riduzione di tassa si vada procurando.

Certo, ad esempio, è opportuno di ridurre la tariffa delle lettere, e quella dei telegrammi, e la tassa sul sale; molti sono i carichi che sarebbe opportuno di diminuire, e fra questi certo vi hanno anche le tariffe ferroviarie, quantunque i biglietti ferroviari nelle percorrenze italiane non siano affatto più cari di quel che lo siano in base a quasi tutte le tariffe forestiere.

Dico quasi tutte per non dir tutte, non volendo incorrere nel pericolo di dimenticarne qualcuna; ma è certo, ripeto, che in Italia i biglietti ferroviari si pagano allo stesso prezzo e forse meno di quello che si pagano in molte

altre nazioni, meno qualche circostanza di treni internazionali, che noi per ora non siamo in caso di poter imitare.

Ad ogni modo, per quanto potrà dipendere dallo studio su questo argomento, prometto all'onorevole Majorana che terrò il massimo conto delle sue raccomandazioni.

Tanto più poi prometto, non solo di studiare, ma di fare, quando si potesse arrivare alle due ottime conclusioni, cui accennava testè il Senatore Majorana, che cioè le riforme si possano fare senza perturbazioni dell'industria e del commercio e senza danno delle finanze.

Potendo raggiungere questo risultato, chi è che non farebbe facilitazioni e riforme?

Nessuno domanderebbe di meglio; ma egli è che in molte delle nostre linee, pochissimo finora alimentate, è intuitivo che si perturberebbero gl'interessi economici e che si danneggerebbero le finanze.

A questo punto debbo rispondere all'accenno che ha fatto l'onorevole Senatore rispetto ad una mia promessa fatta nel 1878 per applicare il principio della distanza virtuale, della minore lunghezza alla linea tra Palermo e Catania facendo pagare per la linea più lunga attuale che va per Caldare il prezzo che si pagherà quando sarà aperta la linea di Vallelunga.

Qui non vorrei che mi tradisse la memoria; ma le cose non sono nei termini di nessuna promessa.

Nel 1878 si discuteva quale delle due linee si dovesse costruire.

E un onorevole Deputato accennò a questa idea, vale a dire che intanto si sarebbe potuto fare la linea di minor costo e di più pronta attuazione che era quella tra Caldare e Canicatti, e aggiungeva che si sarebbe potuto abbonare ai viaggiatori e alle merci il di più del percorso rispetto a quella di Vallelunga che sarebbe la più breve. Ma, a me pare anche di ricordare benissimo che questa proposta si facesse pel caso che si costruisse una sola linea e non per quello che si costruissero ambedue.

Allora fu ben altro il concetto. Facendole tutte e due nessuno forse avrebbe pensato di mettere in discussione quest'argomento.

Siccome fu deciso di costruire tutte e due le linee (e io sostenni appunto che si facessero tutte e due) non parmi aver dato promesse nel

senso accennato dall'onor. Senatore Majorana, ma soltanto che avrei potuto esaminare quel che si sarebbe dovuto fare. L'onor. Senatore Majorana ha ripetuto che egli non crede vi possa essere bisogno di una legge, perchè nell'altro ramo del Parlamento si sarebbe ammesso questo concetto. Ecco perchè io credo occorra una legge. Noi abbiamo in Italia un fatto che riguarda l'applicazione di questo principio. Nella linea di *Bra-Carmagnola* si percorre una specie di gomito, come si percorre adesso da Palermo per Caldare a Caltanissetta. Deve essere costruito il tronco diretto (la corda dell'arco fra *Bra* e *Carmagnola*) ed intanto si paga come se fosse costruito; si paga cioè il biglietto della linea più breve, mentre si percorre la più lunga; precisamente come quando non esisteva la *Treviglio-Rovato* e si andava per *Bergamo*. Ma sulla linea di *Bra-Carmagnola* si paga la minore distanza, perchè nella legge di concessione è stabilito così. Ora, appunto perchè c'è un precedente, e questo precedente è regolato per legge, io ne tiro la conseguenza che anche legislativamente debbansi regolare i casi identici. Ad ogni modo, riguarderò la discussione del 1878.

Senatore MAJORANA-CALATABIANO. E quella dell'80.

BACCARINI, *Ministro dei Lavori Pubblici*. Nella discussione dell'80 ho risposto presso a poco come adesso; ma nell'80 ricordo benissimo d'aver soggiunto che oramai è una questione che si risolveva da sè, perocchè la linea di Vallelunga sarebbe aperta nel 1881, meno il tronco della galleria di Marianopoli. Ora questo è un fatto, che sono persuasissimo che nel 1881 andrà a verificarsi; io spero che anche prima della fine del 1881 tutta la linea di Vallelunga potrà essere messa in esercizio, ad eccezione del trasbordo per una galleria che è lunga 6 chilometri, per la quale occorreranno parecchi anni.

L'on. Senatore Majorana ha voluto rilevare qualche asprezza nelle mie parole. Mi sembrava di essermi chiaramente spiegato. Io ho fatto una supposizione; ho detto: *Se questo potesse essere* (ciò che non è certamente), avrei potuto dare delle risposte *ad hominem*.

Ma, mi permetta l'onorevole Majorana-Calatabiano: a me avevano fatto un'impressione poco piacevole due de'periodi del suo discorso;

SESSIONE DEL 1880-81 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 21 MARZO 1881

uno l'ho già accennato, ed egli ha avuto la cortesia di spiegarmelo meglio; quello in cui disse *che pareva si fosse voluto far proprio a posta*, ecc. ecc.; e l'altro, dove, nel principio del suo discorso, ebbe a dire: *noi abbiamo poche ferrovie, pochi mezzi di comunicazione*; e poi ha soggiunto: *ma, in verità, se si dovesse seguitare ad utilizzarli, come si fa ora, io direi che ne abbiamo di troppi*.

Senatore MAJORANA-CALATABIANO. Io ho parlato del sistema, non già di responsabilità personale di lei.

BACCARINI, *Ministro dei Lavori Pubblici*. Perciò mi sono permesso di dire che la responsabilità non è tutta mia.

Dunque, date e ricevute queste spiegazioni, nulla può rimanere di quanto poteva essere stato frainteso fra noi due.

Senatore MAJORANA-CALATABIANO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore MAJORANA-CALATABIANO. Ringrazio nuovamente l'onorevole Ministro dei Lavori Pubblici, e prendo atto della doppia promessa, che, se non verso in errore (nel quale caso lo prego di correggere) io traduco così:

1° Che egli provvederà allo studio delle tariffe ferroviarie, e fin da ora riconosce accettabile l'idea di scemarle così pei viaggiatori come per le merci nelle lunghe percorrenze, ed io soggiugnerei, applicando il criterio della progressività nello scemamento, secondo che maggiori sieno le distanze;

2° Che studierà se convenga, ammesse le due

condizioni da me accennate, di non perturbare legittimi interessi e non danneggiare la finanza, applicare la diminuzione speciale alla linea Reggio-Metaponto-Napoli, come ad altre che si possano trovare in analoghe condizioni.

Io mi limito a far voti che faccia presto e bene.

PRESIDENTE. L'interpellanza è esaurita.

Leggo ora il risultato della votazione a scrutinio segreto del progetto di legge intitolato:

Approvazione di contratti di vendita e permuta di beni demaniali a trattativa privata.

Votanti . . . . .	73
Favorevoli . . . . .	62
Contrari . . . . .	11

(Il Senato approva).

Domani si terrà seduta pubblica alle ore 3, col seguente ordine del giorno:

Discussione dei seguenti progetti di legge:

Aggregazione del Comune di Feletto, Circondario di Torino, al Mandamento di Rivarolo Canavese;

Aggregazione dei Comuni che costituiscono i Mandamenti di Piadena e Casalmaggiore al distretto notarile di Cremona;

Proroga del termine per la vendita dei beni ex-ademprivili di Sardegna.

La seduta è sciolta (ore 6 15).