

## LXXX.

## TORNATA DEL 25 GIUGNO 1896

## Presidenza del Presidente FARINI.

**Sommario.** — *Congedi* — *Discussione del progetto di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1896-97* — *Parlano nella discussione generale i senatori Di Sambuy, Vitelleschi, il ministro dei lavori pubblici ed i senatori Finali presidente della Commissione di finanze, relatore, Saracco e Balestra.*

La seduta è aperta alle ore 15 e 50.

Sono presenti il ministro di grazia e giustizia e dei lavori pubblici. Interviene in seguito il ministro della guerra.

Il senatore, *segretario*, DI SAN GIUSEPPE legge il verbale della seduta di ieri, il quale viene approvato.

**Congedi.**

PRESIDENTE. Chiedono un congedo per motivi di famiglia i signori senatori: D'Alì di un mese, Sensales di 10 giorni, Vigoni di 8, Lampertico di 5, D'Adda Emanuele di 15, Rossi Girolamo di 15, Spalletti di 15, Visconti-Venosta di 10, Annoni di 10, Fusco di 15, Saluzzo di 15, Lucchini di 10, Cappelli di 15, Cordopatri, di un mese. Per motivi di salute i signori senatori: Rongadeo di 15 giorni, De Cristofaro di 12, Senise di un mese.

Se non vi sono osservazioni questi congedi s'intenderanno accordati.

**Discussione del progetto di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1896-97 » (N. 186).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del progetto di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1896-97.

Prego si dia lettura del progetto di legge.

Il senatore, *segretario*, DI SAN GIUSEPPE legge: (V. Stampato n. 186).

PRESIDENTE. È aperta la discussione generale su questo disegno di legge.

Do facoltà di parlare all'onorevole senatore Di Sambuy.

Senatore DI SAMBUY. Discutendosi in quest'aula il bilancio di previsione dei lavori pubblici del 1893-94. io ebbi occasione di fare molte osservazioni sui cattivi servizi ferroviari (credo anzi di averli qualificati per pessimi) e fui meravigliato di leggere nei giornali di Roma del giorno dopo che aveva fatto una requisitoria contro il servizio delle ferrovie.

E se si può chiamare una requisitoria un breve ed incompleto accenno ai servizi mal fatti dalle ferrovie, sia pure una requisitoria; il male è che sarei obbligato di rifarla oggi. Ho creduto pertanto di non tediare i miei colleghi al capitolo che riguarda le ferrovie, ripetendo cose già dette; ma di parlar piuttosto nella discussione generale per raccomandare la questione all'onor. signor ministro.

So bene che nell'altro ramo del Parlamento egli ebbe già occasione di fare parecchie dichiarazioni le quali tendono tutte al miglioramento del servizio.

E non avrei neppur bisogno di ricordargliele

tanta è la forza di volontà che son certo il ministro porterà nel cercare di introdurre questi miglioramenti.

Però la questione è così complessa che mi permetto di dire a lui quello che dissi al compianto ministro Genala, e cioè che gli sarebbe stato necessario di avere una grande virtù di perseveranza per ottenere qualche cosa contro l'onnipotenza ferroviaria.

Questa virtù l'auguro di molto cuore all'attuale ministro, e senza venire a ripetere i singoli lagni, dico che tanto sulle questioni degli orari, quanto sull'inosservanza degli orari medesimi, che è già una seconda questione; tanto sulle questioni delle tariffe, quanto su tutti quei miglioramenti che dovrebbero introdursi in Italia, perchè efficacemente usati negli altri paesi civili, egli dovrà sostenere un'aspra lotta per obbligare l'Amministrazione ferroviaria a fare qualche riforma ed un servizio più adatto ai progressi moderni.

Io sono persuaso che a capo dell'amministrazione ferroviaria vi sono bravissime persone; ma è un'amministrazione patriarcale; e, Dio mio, ai tempi dei patriarchi non c'erano ferrovie, per cui francamente vorrei che ai tempi delle ferrovie non ci fossero patriarchi. (*Si ride*).

Di tutte le cose che io aveva allora raccomandato, una sola è forse in via di buon avviamento ed è la questione molto interessante della linea Santhià-Borgomanero che non saprei abbastanza raccomandare al Governo; ma in ciò non ha alcun merito l'amministrazione ferroviaria. La cosa dipenderà da un progetto di legge il quale è presentato e sta per arrivare in porto se il ministro accetterà le modificazioni fatte dalla Camera dei deputati. Per tutto il resto io non ho ottenuto nulla; è una confessione che non mi onora molto, ma che mi obbliga, sempre più convinto della bontà della mia causa, a ripetere, ad insistere oggi, perchè qualche cosa si faccia.

Il signor ministro sa come in tutti i paesi civili siano largamente distribuiti i biglietti di andata e ritorno, proporzionali alla distanza, in maniera, cioè, che se qualcuno debba recarsi a 200, 300 chilometri di distanza, abbia proporzionali agevolazioni di tempo e maggiori facoltà di fermarsi nelle città e stazioni intermedie. Quando otterremo questi vantaggi in

Italia? Che inconvenienti porterebbero all'amministrazione? L'utile sarebbe immenso, ma i patriarchi ferroviari non si danno tanto disturbo.

Insomma, per non ripetere quanto ho detto il 20 febbraio 1893, io prego l'illustrissimo signor ministro a voler essere severissimo colle amministrazioni ferroviarie ed in ispecial modo colla Mediterranea, perchè il servizio che si fa tuttora non è degno di un popolo civile, non è comparabile a quello degli altri paesi, e basti, per provarlo, un fatto solo.

I miei colleghi prendano nelle sale a terreno l'orario ufficiale delle ferrovie. Mi facciano il piacere di aprirlo e vedranno che neanche il senso delle parole è rispettato dall'amministrazione della Mediterranea. Alla pagina che reca il servizio: Torino-Roma, troveranno che i *diretti* e *direttissimi* impiegano quattordici ore e mezza o quindici, mentre dovrebbero venire in 12 o 12 e mezza al più.

Ma il bello sta in questo, che col treno diretto si parte da Torino colla velocità di 65 chilometri; ma coi treni direttissimi si parte con la velocità di 60 chilometri!

Quando io provo anche questo fatto materiale che non si rispetta nemmeno il valore delle parole, credo di aver detto più di quanto occorre perchè si venga finalmente alla necessaria severità per obbligare a migliori servizi la Società ferroviaria del Mediterraneo (*Applausi dalla tribuna*).

PRESIDENTE. Avverto che dalla tribuna non sono permessi segni di approvazione o di disapprovazione e che, ripetendosi, la farò sgombrare.

Senatore VITELLESCHI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore VITELLESCHI. Dappoichè l'onor. Di Sambuy ha attratto l'attenzione del Senato e del Governo sopra la questione ferroviaria, mi permetterò anch'io di aggiungere qualche osservazione. Quantunque le mie saranno di una natura un po' diversa. Io, certo, non lodo in tutto le amministrazioni ferroviarie, però bisogna anche dire che nelle condizioni di brevità di tempo, e con i mezzi coi quali tutto l'organamento ferroviario d'Italia è stato fatto, la loro opera non è neppure stata affatto dispregevole. Sopra tutto poi quella di una delle compagnie la quale *avis rara* dal principio alla fine si è mantenuta in assai buone condizioni

in mezzo al naufragio di tutte le altre istituzioni congeneri italiane; ma concordo con l'onor. Di Sambuy che quei servizi lasciano molto a desiderare, e lo lasciano sopra tutto in tre capi: il loro materiale è insufficiente e in molte linee scadente; le loro tariffe sono esorbitanti, e il servizio del personale lascia molto a desiderare.

Io per queste osservazioni avrei dovuto piuttosto dirigermi alle amministrazioni. Ma siccome in Italia vige una combinazione per la quale queste amministrazioni sono dipendenti dalle convenzioni fatte col Governo, così - e tanto più che in questo senso mi è già stato risposto - mi è parso fosse il caso di dirigermi all'onor. ministro dei lavori pubblici.

Evidentemente le condizioni del materiale sono dipendenti dallo stato degli affari delle Società, e questo in gran parte dalle condizioni della loro vita economica e del paese, e quindi dalle condizioni che le Compagnie ferroviarie hanno col Governo. A questo si collegano direttamente le tariffe.

Le tariffe ferroviarie in Italia sono fra le più alte dell'Europa. Tutti hanno progressivamente diminuito le proprie tariffe, e dove le Società hanno agito di propria iniziativa e nel proprio interesse hanno fatto così, e se ne sono trovate bene.

Una delle ragioni per cui le tariffe ferroviarie da noi si mantengono così elevate per i viaggiatori - almeno questa è la ragione che mi fu data - è perchè vi è una quantità notevole di gente che viaggia gratuitamente o con notevolissime riduzioni.

Le condizioni di riduzione di prezzo sono numerosissime, e fino a poco tempo fa è stato cosa ordinaria l'ottenere biglietti a centinaia gratuiti, tanto che spesso io stesso mi sono dovuto difendere da gente che chiedeva la mia intercessione per ottenere biglietti gratuiti dal Ministero dei lavori pubblici - biglietti di cui io prima non sapevo nemmeno l'esistenza.

Quando si viaggia mi è avvenuto di osservare che raro è l'italiano che offre il biglietto regolare come ad esempio il forestiere e che invece vi è una quantità di carte di diverso colore e di diversa dimensione che devono rappresentare delle concessioni speciali o biglietti permanenti di libero transito e che so io. Insomma tutta gente che viaggia a prezzo ri-

dotto, con riduzioni che vanno dal 50 al 75 per cento.

Ora io vi domando; è giusto che vi sia un numero di gente che viaggia a spese di tutto il resto del paese? Poichè se andiamo a scandagliare le diverse condizioni, noi vediamo i senatori ed i deputati che viaggiano gratuitamente; ma i loro viaggi sono pagati dallo Stato; e quindi non sono a carico degli altri viaggiatori, nè delle compagnie.

Ma tutte le altre riduzioni non sono altrimenti compensate e quindi si scontano sopra il prezzo dei biglietti che si pagano; ossia quelli che viaggiano a prezzo intero, pagano per quelli che viaggiano a prezzo ridotto.

Ora, a parte la giustizia, anche come utile pratico, non sarebbe meglio che tutti i cittadini avessero un 25 per cento di riduzione, di quello che un certo numero ne abbia il 50 per cento? Evidentemente questi viaggerebbero un po' di meno, ma il traffico universale e l'utile generale se ne troverebbe molto meglio.

Quindi io domando se non sarebbe il caso di rivedere queste tariffe anche a condizione di restringere il numero di questi biglietti privilegiati, e di rivedere altresì quelle dei bagagli e delle merci in genere che sono troppo onerose e in certi casi quasi proibitive.

Il viaggio in Italia è così dispendioso che è superiore ai mezzi del paese.

Il traffico quindi non si sviluppa perchè non compensa i sacrifici che costa.

Questa è una grossa questione, onor. signor ministro, perchè alla facilità dei traffici si connette tutta la prosperità del paese.

E passo ad una questione anche più grossa sotto certi rapporti, quella del servizio del personale.

Sul personale vi è parecchio a dire. E per cominciare, la sua tenuta lascia molto a desiderare.

Viaggiando si è colpiti dalla differenza di numero del personale che adoprano le altre nazioni e quello che s'impiega da noi. Ma viceversa credo che quel personale sia pagato meglio, e certo è vestito meglio, e rappresenta così qualche cosa di più corretto.

Ma il guaio non finisce lì: disgraziatamente vi sono molte e più gravi lagnanze sulla poca regolarità con cui si eseguono i trasporti specialmente dei bagagli. E purtroppo io stesso

ne sono stato testimonia e vittima in tre viaggi consecutivi avendo subito delle sottrazioni fatte in modo che si vede che gli operatori dispongono di chiavi apposite, che hanno operato con quiete e sicurtà tale che si vede proprio che c'è tutto un sistema organizzato a questo scopo.

Fortunatamente non mi hanno fatto gran danno.

Ho letto poi nei giornali fatti consimili e di maggiore importanza, per cui si sono avute gravi lagnanze.

Io non ho mancato di portare le mie lagnanze alle Amministrazioni, dalle quali ho avuto una risposta che mi piace qui di riferire.

Esse dicono: è molto difficile di colpire il ladro sul fatto ed in modo irrecusabile, e noi non possiamo altrimenti disporre a nostro modo del nostro personale perchè le convenzioni fatte col Governo, la legge generale, la giurisprudenza infine ce lo vietano. Noi non siamo padroni di disfarcì del personale che teniamo in sospetto. Lo dobbiamo subire malgrado noi.

Ora a queste condizioni in qualunque paese e in ogni altra Amministrazione avverrebbe lo stesso. Nelle Amministrazioni tutto dipende dal credito e dalla fiducia che si ha nel personale e questa non può mantenersi senza una procedura speditissima e quasi arbitraria, impossibile di far procedere le cose altrimenti. Nelle Amministrazioni così numerose e che hanno servizi così delicati il procedere altrimenti egli è come volere far procedere un esercito col diritto comune; non è possibile.

In queste condizioni, per porre un argine a tali inconvenienti, occorrerebbe che le Amministrazioni fossero chiamate responsabili. Io mi ricordo qui di avere una volta in questa aula propugnata la tesi che delle irregolarità del servizio le Amministrazioni fossero chiamate responsabili, e mi rammento altresì che alla sola enunciazione di questa tesi seguì un diniego generale.

Ed io sarei pronto a riprendere quella tesi, ma a condizione che le Amministrazioni avessero la mano assolutamente libera nel personale da loro dipendente.

Ma se questo non è, non si può ragionevolmente domandare all'amministrazione di garantire i cittadini e i loro beni. Perchè essa non può farlo che a mezzo di un personale fidato, e quando essa non è libera di avere il perso-

nale che le conviene, non può essere chiamata responsabile.

Questa è, o signori, una questione grossa, di quelle che da noi si mettono da parte, perchè non si ha il coraggio di affrontarle. E non si restringe solo alle Amministrazioni ferroviarie. Questa specie d'inamovibilità della quale parte per legge, parte per giurisprudenza godono gli impiegati, costituisce una delle grandi difficoltà delle Amministrazioni.

Io ho veduto gli stessi fatti verificarsi nel comune.

Vi sono stati degli impiegati dei quali si aveva ragione di lamentarsi gravemente, si tentò di allontanarli, si ebbero processi sopra processi, finchè bisognò, non ricordo, se riprenderli o indennizzarli.

In questa condizione non si amministra.

Capisco che il ceto degl'impiegati sia un ceto che merita ogni sorta di considerazione, ma se si giunge fino alla immunità come sistema, diventa impossibile qualunque Amministrazione e soprattutto le Amministrazioni come quelle delle strade ferrate, nelle quali si richiede una speciale energia per farle procedere con regolarità. E non sono certo loro applicabili quei metodi patriarcali ai quali faceva allusione l'onorevole preopinante.

Su questa questione richiamo grandemente l'attenzione del Governo, perchè è non solo una questione di mio e di tuo, ma è anche una questione di onore per il paese.

Quando il trasporto delle mercanzie e dei bagagli prende delle così grandi proporzioni come nei pubblici servizi, si assimila alle comunicazioni postali, ossia riposa sulla fede pubblica; si manda una lettera perchè si è sicuri che arriverà al suo indirizzo e così quando si affidano merci o bagagli si deve essere sicuri che arrivano incolumi. In questo intendimento e in questa fede si trasportano gli oggetti più preziosi e più delicati da un capo all'altro del mondo, e al di là delle Alpi vi è il novantanove per cento di probabilità che quell'oggetto arrivi, ma al di qua delle Alpi in questo momento non è lo stesso.

E non sono casi isolati. Per quel che riguarda gli oggetti d'uso e di consumo, che si spediscono a grande o a piccola velocità ci è stato un periodo, non so se continui ancora, in cui il personale percepiva una vera imposta al tanto

per cento sopra le merci. Se erano cento uova spedite se ne ricevevano ottanta; perfino le torte e i panettoni di Natale o del Capo d'anno perdevano la loro rotondità in favore del personale, e così via discorrendo.

Tutto ciò non è serio; è uno di quelli stati di cose nei quali io non capisco come un paese si acqueti, perchè, ripeto, non solo è una questione di sicurezza pubblica, ma è una questione di onore.

Il rimedio sarebbe come io aveva l'onore di dire poco fa, di dare una maggiore responsabilità alla Amministrazione, ma in compenso di questo bisognerebbe accordare alle Amministrazioni un perfetto diritto di disporre del loro personale come l'intendano.

Io ho voluto denunciare questi inconvenienti, i primi quelli che riguardano le tariffe, nell'interesse dell'economia e della prosperità del paese, e questi secondi li segnalo, perchè interessano il suo onore.

Quindi io raccomando grandemente al Governo queste mie osservazioni e chiudo il mio dire nella fiducia che esse saranno da esso seriamente e favorevolmente accolte.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il signor ministro dei lavori pubblici.

PERAZZI, *ministro dei lavori pubblici*. L'onorevole Di Sambuy vi ha ripetuto oggi, non dirò una requisitoria, ma parole molto gravi sul modo come sono esercitate le nostre ferrovie.

Io potrei dire all'onorevole Di Sambuy che sono convinto quanto lui che il nostro servizio ferroviario non procede con quella, non dirò regolarità, ma con quella sapienza e con quel sentimento di progresso che dovrebbero svolgersi in amministrazioni che hanno l'obbligo di provvedere a grandi interessi, e che hanno un'azione estesa a tutta quanta la superficie del Regno.

Pur troppo però le convenzioni non hanno lasciato intiera libertà e intiera responsabilità alle Società esercenti, ed hanno, a mio giudizio, lasciato troppa ingerenza e troppa responsabilità al Governo, ossia all'ispettorato delle ferrovie. Per cui l'azione delle Società non è interamente libera, e la loro responsabilità non è sicuramente determinata, di guisa che le Società più volte si dolgono che l'ispettorato non le sorregge; e d'altra parte l'ispettorato non

ha modo per ottenere dalle Società che il servizio proceda secondo l'intendimento del Ministero.

A mio avviso la risoluzione completa di queste difficoltà non si potrebbe trovare altrimenti che rinnovando le convenzioni, poichè l'esercizio di Stato in Italia non è possibile.

Io ne ero uno dei più caldi fautori col compianto Spaventa, ma ho dovuto riconoscere che l'ingerenza esteriore, anche politica, è troppo grande presso di noi!

Quindi, non potendo in Italia attuarsi un esercizio di Stato per le ferrovie, la mia opinione è che bisogna sostituire alle attuali convenzioni nuovi contratti congegnati al fine di dare alle Società ferroviarie maggiore libertà nella loro azione e maggiore responsabilità, riducendo l'ingerenza governativa al *minimum* possibile.

Certo è, come ha detto l'onorevole Di Sambuy, che occorre molto perseverare per ottenere di più di quanto si è fin qui ottenuto dall'applicazione delle vigenti convenzioni. Perseverante fu l'illustre mio predecessore, e la lotta continua che l'onorevole Saracco dovette sostenere con le Società l'ho constatata negli atti del Ministero. Tuttavia non si ottennero, almeno apparentemente, tutti quei risultati che sarebbero nel desiderio del pubblico.

L'onorevole Di Sambuy si duole che gli orari non sono stabiliti in modo soddisfacente pel pubblico. Le Convenzioni attribuiscono al Ministero il diritto di stabilire gli orari, quindi la responsabilità degli orari è a suo carico. E ciò, a mio giudizio, non dovrebbe essere, perchè non credo che sia possibile di stabilire nel gabinetto dell'ispettorato gli orari, in modo soddisfacente per i bisogni delle diverse regioni d'Italia.

L'onorevole Di Sambuy si duole altresì perchè non si osservano gli orari. Per ogni inosservanza d'orario si fa un'indagine al fine di determinare, occorrendo, l'applicazione delle multe. Il più delle volte però dall'indagine risulta l'inapplicabilità delle multe specialmente ai ritardi che avvengono sulle grandi linee internazionali, quelle cioè che sono in corrispondenza colla Francia, colla Germania, coll'Austria e colla Svizzera, perchè i ritardi nei nostri treni diretti di Torino, di Milano e di Bologna provengono in gran parte dai ritardi degli arrivi

dei treni internazionali. Ad ogni modo l'Amministrazione dovrebbe, ed io riconosco che non lo fa in modo abbastanza efficace, dovrebbe curare che gli orari fossero rispettati. E ciò dovrebbe essere possibile, specialmente nella buona stagione, meno nell'inverno quando ci sono le nevi; ma insomma gli orari dovrebbero essere rispettati dalle Società, e cura dell'Amministrazione dovrebbe essere di farli rispettare.

L'onorevole Di Sambuy e l'onorevole Vitelleschi si dolgono che le nostre tariffe sono troppo alte. Ora è da avvertire che le tariffe sono stabilite dalle Convenzioni; il Governo ha bensì la facoltà di modificare le tariffe, ma ha altresì l'obbligo di risarcire il danno che ne potrebbe derivare alle Società.

Si sono però fatte parecchie riduzioni di tariffe d'accordo colla Società. Ho avuto io l'onore di presentare alla Camera pochi giorni fa un progetto di legge per convertire in legge parecchie disposizioni ordinate per Decreti Reali su proposta del mio illustre predecessore, al fine di giovare al trasporto di alcune merci. Ma, ripeto, nella materia delle tariffe nè la Società nè il Governo sono liberi nella loro azione per effetto dello stato di diritto determinato dalle Convenzioni.

Io credo che quando le Società esercenti fossero libere nella loro azione, sarebbe possibile che nel loro interesse determinassero delle tariffe le quali potrebbero giovare anche al pubblico. Ma sotto il regime delle Convenzioni attuali l'azione del Governo e delle Società trovasi inceppata, così che il risultato si può dire zero. Le nostre tariffe rimasero cristallizzate, non vissero la vita della nazione.

L'onorevole Di Sambuy pensa che gioverebbe al pubblico l'estendere maggiormente l'uso di biglietti di andata e ritorno. Anche questo è un problema che dipende dalle Convenzioni.

Le Convenzioni non attribuiscono al Governo il diritto di richiedere alle Società la concessione di biglietti di andata e ritorno per percorsi superiori a 150 chilometri. Questo è il diritto. Infatti però, lo dissi già alla Camera dei deputati, il Ministero si è adoperato agli effetti di ottenere che il beneficio del biglietto di andata e ritorno si estenda al di là del percorso di 150 chilometri. Per la Sicula si sono già avute queste concessioni: adozione di biglietti di andata e ritorno con validità prolungata, secondo

la maggior lunghezza del percorso; introduzione di biglietti circolari coll'itinerario continuato a scelta del viaggiatore. Queste nuove concessioni concordate colla Società Sicula, confido che saranno per essere accettate dalle altre Società.

Parlerò ora dei treni diretti. Mi pare che l'onor. Di Sambuy, abituato a viaggiare all'estero sopra i rapidissimi treni diretti di Francia e soprattutto d'Inghilterra, si dolga che i nostri treni diretti non abbiano la medesima velocità di quelli.

Io vorrei pregare l'onor. Di Sambuy di considerare che le nostre strade ferrate non sono nelle medesime condizioni d'esercizio delle maggiori linee di Francia e d'Inghilterra. Le nostre hanno forti pendenze in molti tratti; hanno molte gallerie anch'esse in molti tratti a forti pendenze; l'armamento delle nostre linee non è ovunque di grande solidità, e così pure il materiale mobile; non è quindi possibile di raggiungere da noi velocità di 80, 90 e 100 chilometri. La velocità di 65 e 70 chilometri è il massimo che si possa pretendere dalle nostre linee. Si potrebbe forse spendere un grosso capitale per adottare anche da noi armamento e materiale conformi a quelli delle grandi linee di Francia e d'Inghilterra; ma disgraziatamente la condizione della nostra finanza è tale per cui non possiamo neppure provvedere al necessario.

Si sta ora discutendo dinanzi alla Commissione del bilancio un progetto per lavori e provviste dell'importo di circa 80 milioni da spendersi in nove anni. Le Società ne domandavano il triplo, ma per ragione di finanza si è dovuto man mano restringere il fabbisogno al puro necessario, ossia per fare sì che le nostre linee non deperiscano!

Io ho pregato più volte la Camera di approvare questo progetto (già studiato dall'onorevole Saracco) e se sarà approvato si otterrà un qualche miglioramento; ma ben altri capitali occorrerebbero per mettere le nostre linee nella condizione di linee di primo ordine, capaci di grandissime velocità.

L'onor. Vitelleschi oltrechè del materiale scadente, ha parlato di altri argomenti molto importanti.

Prima di tutto dirò all'onorevole Vitelleschi che il Ministero dei lavori pubblici ritenne sempre e tuttavia ritiene che il materiale sia

sufficiente in quantità. Si potrà dire che il materiale nostro non sia di prim'ordine. Si potrà dire che le carrozze dei viaggiatori anche di prima classe non siano tutte in buona condizione; ma il numero delle carrozze e dei carri è sufficiente per un buon esercizio, ai termini delle vigenti convenzioni. Il Ministero si adopera al fine di ottenere che le Società riparino, mantengano, conservino in buon ordine, illuminino bene, puliscano le carrozze; ma le Società ci rispondono: che il materiale è troppo vecchio; che sarebbe necessario rinnovarlo, il che significa per lo Stato spendere un capitale che noi non abbiamo. Una tale lotta terminerà solo quando le Società abbiano intera la responsabilità dell'esercizio delle ferrovie.

Gli onorevoli Di Sambuy e Vitelleschi lamentano l'elevatezza delle nostre tariffe ferroviarie. Ho già detto che le tariffe sono stabilite dalle vigenti Convenzioni approvate per legge; io auguro che le Società, rese libere nella loro azione, possano trovare il loro tornaconto, diminuendo le tariffe; credo che, ciò facendo, esse concluderebbero un buon affare.

Ma per conseguire un fine così importante occorrerebbe, ripeto, dare alle Società piena libertà d'azione nell'esercizio delle ferrovie e dare loro l'intero lucro ricavato dalla riduzione delle tariffe. Quindi, a mio avviso, anche la questione delle tariffe si risolverà, allorché le Società che esercitano le ferrovie siano interamente libere nella loro azione; altrimenti le tariffe rimarranno cristallizzate così come ora sono.

L'onor. Vitelleschi si duole altresì che presso di noi molti siano quelli che viaggiano con biglietti gratuiti e a prezzi ridotti. Debbo dire che a me è riuscito molto strano il sapere che il ministro dei lavori pubblici avesse a sua disposizione biglietti gratuiti; io non ne ho dati che quattro o cinque e spero di poter continuare a non darne, perchè a me pare che, accordandone, si faccia una sottrazione indebita di lucro alle Società e all'erario. Ma purtroppo non ho ancora trovato il modo di togliere di mezzo questi biglietti gratuiti che sono a disposizione del ministro, e d'impedire in modo assoluto che a loro volta le Società non si valgano di questo mezzo. Sto cercando una soluzione della difficoltà, cioè trovare modo che restituendo alle Società i biglietti gratuiti a

disposizione del ministro, le Società a loro volta si obblighino in modo sicuro a non fare quello che il ministro si vieta di fare.

Fatto è che il ministro Saracco non ne ha quasi mai dati dei biglietti gratuiti, e io ne ho dati quattro o cinque agli uscieri del Ministero dei lavori pubblici; mi ripugnò sopprimere d'un tratto l'usanza antica di concedere il biglietto gratuito a questi uscieri.

Vi sono biglietti gratuiti stabiliti dalle Convenzioni per il personale addetto alle ferrovie; questo è un diritto che hanno le Società e che è regolato dalle Convenzioni. Ed è pure regolata dalle Convenzioni la riduzione dei prezzi a favore degli impiegati dello Stato, a favore dei militari e a favore di coloro che vanno ai congressi, a favore delle carovane scolastiche ecc. ecc., ma tutte queste sono concessioni che dipendono dalle Convenzioni approvate per legge. Se le Convenzioni scomparissero, è probabile che le Società, avendo piena libertà d'azione, non accorderebbero le lamentate riduzioni.

Il personale ferroviario lascia molto a desiderare, ha detto l'onor. Vitelleschi; e ha soggiunto che sulle nostre ferrovie soventi volte avvengono furti. Pochi giorni fa fui interrogato nell'altro ramo del Parlamento su questa dolorosissima questione; e la mia risposta fu questa: ho dovuto convincermi che nè le Società nè l'Ispettorato non trascurarono mai questo gravissimo e doloroso argomento, e d'accordo fra Società e Ministero dei lavori pubblici si concordarono provvedimenti, fu perfino concesso che il treno si arresti in un punto qualunque della via e che sul treno viaggi tanto personale di pubblica sicurezza quanto sia ritenuto necessario per poter fare una verifica sia nei carri bagagli che nei carri merci.

Però è doloroso a me di dover in questa alta assemblea ripetere questo fatto: che la Società adriatica, avendo denunciato tutto il personale di un treno, l'autorità giudiziaria non solo assolve quel personale, ma obbligò la Società a riprenderlo in servizio.

L'onor. Vitelleschi dice di non acquetarsi, di studiare se non sia possibile di fare qualche cosa in proposito. Gli risponderò che ho già invitato le Società a farmi le proposte che crederanno migliori per ovviare agli inconvenienti lamentati; curerò che le proposte mi siano fatte

dalle Società, e occorrendo vi insisterò. Assicuro l'onor. Vitelleschi ed il Senato che sarei molto lieto se l'opera mia potesse ottenere che in Italia avvenisse quello che deve avvenire in ogni paese civile, che cioè il viaggiatore possa consegnare con sicurezza alla ferrovia il proprio bagaglio, la propria merce senza correre il pericolo di vederselo diminuire od eliminare da mano ignota.

L'onor. Vitelleschi ha citato tre fatti che lo hanno direttamente interessato, cioè che in tre viaggi consecutivi ha avuto sottrazioni nel suo bagaglio. Se il senatore Vitelleschi potesse indicarmi il giorno in cui fece questi tre viaggi si potrebbe almeno accertare quale fosse il personale viaggiante in quel giorno.

Porrò ora terminare al mio discorso, assicurando il Senato, che questa questione mi sta molto a cuore e che appena avrò le proposte delle Società, le esaminerò con la massima cura e, se sarà necessario un provvedimento legislativo, lo proporrò senza esitare pensando che sarà per l'onore e per il bene del paese.

Senatore DI SAMBUY. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore DI SAMBUY. Le chiare ed oneste dichiarazioni dell'onor. ministro sono alquanto sconfortanti, perchè mentre egli ammette la gravità degli inconvenienti lamentati, è costretto a dire che non può riparare come vorrebbe, sia per le condizioni speciali fatte alle Società, sia per le convenzioni che non gli danno il diritto di intervenire efficacemente.

Io so che davanti a difficoltà di simile natura non si devono arrestare le ferree volontà; ne diede prova l'onor. Saracco, ne darà prova l'onorevole senatore Perazzi; ma altresì so che quando si tratta dell'interesse del paese, del miglioramento dei pubblici servizi che hanno tanta influenza sul benessere della nazione, questi non sono argomenti che possono arrestare un uomo di Stato, ed in vero lo stesso ministro in ultimo disse che c'era il modo di provvedere con leggi per ovviare al male deplorato.

L'onorevole ministro ha poi confessato che quanto alla velocità non siamo nelle condizioni degli altri paesi, e che questo dipende dagli armamenti e dalle pendenze. Però questo risponderebbe alla supposta domanda che io non gli ho fatto di avere anche da noi delle loco-

motive della velocità di 90 e 100 chilometri all'ora.

Questo io non ho chiesto per quanto fosse plausibile e ragionevole, temendo di destare l'ilarità del Senato; mi sono invece contentato di ragionare sulle condizioni attuali, ed ho soltanto chiesto che si migliorasse e progredisse nei termini del possibile.

Non pretendo certamente di avere in Italia quei pubblici servizi che dappertutto io ritrovo. Ma vorrei un servizio più moderno e più onesto, e spesso manca l'onestà come nella questione delle tariffe; ed io glie ne do una prova. Sonvi tariffe così ben combinate, che colui il quale ha una spedizione da fare, prende la tariffa, poi si vede respinta la merce o tassata di più da una tariffa che non conosce, e che l'Amministrazione tiene in riserva per i casi speciali.

Vi sono tariffe e tariffe; in una parola l'Amministrazione fa quello che vuole, e la si lascia fare.

Ed è questo che bisogna trovare il modo di far cessare.

In quanto ai biglietti gratuiti mi permetta di prendere argomento da una osservazione fatta dal senatore Vitelleschi. Il ministro osservò che non vi sono che gl'impiegati i quali possono avere il biglietto gratuito.

Ma avviene questo: che mentre noi vediamo gli ufficiali subalterni dell'esercito e dell'armata non poter andare in 1<sup>a</sup> classe (ed io lamento e deploro questo fatto, perchè si menoma in certo modo il rispetto che si deve all'uniforme), nella prima classe salgono ad ogni stazione impiegati sporchi ed inzaccherati; geometri, o vice facenti funzione di non so quale ispettorato. Doppio inconveniente cui bisognerebbe porre riparo.

Non entro più in particolari perchè l'onorevole ministro li conosce meglio di me. Ma più che mai insisto perchè se le convenzioni sono mal fatte, si trovi il modo di correggerle, e finisco. I miei amici di Venezia che sono eloquenti, ed hanno le figure fiorite che hanno portate dal Levante, direbbero: *el difetto el xe nel manego*. Onorevole ministro, faccia cambiare il manico, e vedrà che anche sulle convenzioni c'è modo d'intendersi.

Senatore VITELLESCHI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore VITELLESCHI. Io ringrazio vivamente il ministro dei lavori pubblici della maniera esplicita e cortese con cui egli ha risposto.

Ed io pure, non disconoscendo alcune osservazioni fatte dall'onorevole Di Sambuy, consento con lui che l'organismo essendo male costituito, tutti gli agenti che in esso operano si trovino a disagio. Io credo veramente che se non si restituisce a questa grande industria, perchè in sostanza non è che una grande industria, se non si restituisce a questa grande industria una certa libertà d'azione e la relativa responsabilità, in modo che non si riservino allo Stato che certe determinate ingerenze per salvaguardare certi grandi interessi, non si porrà mai un termine a questi ed altri inconvenienti che sono tutti gli effetti di una situazione falsa.

Ma qui mi permetta il ministro di rilevare una sua osservazione. Egli ci ha parlato del funzionamento delle strade ferrate, come se esse dovessero essere per propria natura onerose. Egli diceva: il materiale è cattivo; non si ha il capitale per rifarlo; il personale non è abbastanza bene vestito e neanche ben retribuito; non c'è il capitale per vestirlo e retribuirlo come si dovrebbe.

Se ciò fosse vero dovrebbe ritenersi che le strade ferrate sieno per natura loro talmente passive, che se non vi si rinfonde costantemente un capitale a fondo perduto che le rinsanguini, non possono funzionare. Ora, generalmente parlando, questo non è il caso in nessun altro paese del mondo.

In tutti gli altri paesi civili del mondo le Compagnie hanno eccellente materiale, quel tale materiale che permette loro fare quei famosi treni a 90 e 100 chilometri all'ora, hanno i vagoni in buono stato, personale ben vestito, hanno servizi di lusso, hanno abbondanza di posti, nei vagoni non si sta pigiati come le acciughe come si sta da noi....

Senatore SARACCO. I prodotti sono gli stessi?

Senatore VITELLESCHI. ...E tutto questo esce dal frutto delle strade ferrate non solo, ma pagano dei regolari e talvolta pingui interessi.

Io riconosco, onorevole Saracco, che l'Italia avendo fatto della cattiva economia delle conseguenze del suo male regime, naturalmente se ne risentano tutte le attività e quindi anche i prodotti delle strade ferrate.

Certo che i prodotti delle strade ferrate italiane non potranno mai essere comparabili ai prodotti inglesi.

Ma la disproporzione non è la stessa con tutti gli altri paesi.

Ebbene, io conosco delle strade ferrate di paesi non molto più ricchi di noi dove le tariffe sono più modeste, il servizio è eccellente e non pagano meno regolarmente gl'interessi delle loro azioni.

Dunque vi è da noi qualche cosa di vizioso; che disturba il funzionamento economico delle strade ferrate.

Io ho sentito dire molte volte da gente competente che se le Società non avessero il sussidio delle costruzioni non si potrebbero mantenere in piedi.

Io non so se questo sia vero, ma se fosse vero incomincierebbe a disegnarsi il peccato d'origine.

Se ci sono delle convenzioni le quali creano ad una Società una situazione impossibile a mantenersi, è evidente che bisogna rivederle. Ora questo io l'ho inteso dire da persona troppo competente per credere che sia assolutamente falso. E non mi fa meraviglia perchè in Italia abbiamo questa abitudine; di fare alla prima alle Società e alle istituzioni con i quali lo Stato e le Amministrazioni pubbliche hanno da contrarre impegni, condizioni leonine, salvo poi a divenire concilianti verso i rimedi volpini che i contraenti più tardi escogitano a loro difesa.

Io adesso non devo esaminare le Convenzioni ferroviarie, sarebbe una cosa troppo lunga e complicata; io dico che la strade ferrate italiane dovrebbero essere al caso di mantenersi, quando i loro servizi fossero proporzionati ai bisogni, da loro stesse come in tutti i paesi del mondo, se ciò non avviene la causa deve essere nelle condizioni che noi loro abbiamo fatto.

Questo soggetto reclama uno studio franco e senza pregiudizi. Io mi unisco all'onorevole Di Sambuy, perchè le Società ferroviarie siano mantenute nei loro obblighi col più stretto rigore. Ma, nel tempo stesso, se nelle condizioni che noi abbiamo fatte alle strade ferrate vi è qualche cosa da correggere, bisogna farlo, perchè senza di ciò non solo queste insistenze non sarebbero giuste ma inefficaci, poichè la forza delle cose è al disopra di tutto.

Ripeto i ringraziamenti all'onorevole ministro, e

mi affido che colla sua buona volontà potrà per lo meno iniziare un migliore indirizzo.

Senatore FINALI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore FINALI. Per fortuna il ministro dei lavori pubblici è in grado di dare tali spiegazioni e risposte soddisfacenti a qualunque senatore che interroghi intorno ad una o ad altra parte del preventivo, che riesce poco importante l'ufficio del relatore; ufficio che io fui improvvisamente chiamato ad adempiere per l'assenza del senatore Brioschi.

Io non avrei neppure chiesta la parola, se non mi fossi ricordato di essere stato anch'io ministro dei lavori pubblici.

Ora riconosco che col desiderio dei perfezionamenti si possa andare più in là dei perfezionamenti che abbiamo raggiunto; ma io ricordo, non è gran tempo, quando era ministro dei lavori pubblici, che per andare da Roma a Milano si richiedevano 14 o 14 ore e mezzo. Oggi se ne richiedono 12 o 12 e mezzo...

*Una voce.* Quattordici ore.

Senatore FINALI... Se ne richieggono 12 o 12 e mezzo, perchè di qui vado a Bologna in 8 ore e mezzo, ed in meno di altre quattro arrivo a Milano. E s'impiegano meno di 13 ore e mezzo per Torino.

Ora dire che non vi siano stati progressi nell'esercizio delle nostre ferrovie - sia rispetto alla potenza delle locomotive, sia alla qualità e comodità delle carrozze e dell'altro materiale mobile, sia agli apparecchi di sicurezza, sia alla celerità dei convogli, è cosa del tutto inesatta; mentre consento che forse si possano raggiungere miglioni e progressi maggiori, però sempre tenuto conto delle condizioni speciali, in cui si svolge il movimento ferroviario in Italia.

Le Convenzioni del 1885 sono ingegnossime, ma, come tutte le macchine ingegnose, sono anche complicate e piene d'attriti. Ad alcune complicazioni e difficoltà ha accennato l'onorevole ministro; per esempio, per la provvista del nuovo materiale mobile occorrente alla linea in esercizio, è fatto assegnamento sopra un fondo, il quale presuppone un aumento del prodotto iniziale, che non si è verificato.

E qui si manifesta evidente uno dei difetti, che furono più rimproverati alle Convenzioni ferroviarie; vale a dire di aver presupposto un

prodotto iniziale molto maggiore del reale; di modo che i fondi di riserva e le casse patrimoniali, cui era serbata una larga percentuale sui prodotti eccedenti quello iniziale, per averne i mezzi da riparare ai danni derivati da forza maggiore, e per rinnovare l'armamento ed il materiale mobile, non hanno potuto avere quell'alimento che si richiedeva.

Le spiegazioni che ha dato l'onorevole ministro in risposta agli onor. Di Sambuy e Vitelleschi, mi pare siano tali, che la Commissione permanente di finanze debba dichiararsene soddisfatta, ed augurarsi che le sue buone intenzioni raggiungano i fini che egli si propone.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Saracco.

Senatore SARACCO. Dirò poche parole per legittimare l'interruzione che mi son permesso di fare al discorso dell'onor. Vitelleschi.

Ho detto ed ora ripeto, che quando si fanno paragoni intorno al servizio ferroviario bisogna principalmente tener conto della diversità dei prodotti, e non si può pretendere che il servizio sia dovunque lo stesso e meno ancora che si corra colla stessa velocità come vorrebbe l'onor. Di Sambuy, perchè quel che diceva poco anzi l'onorevole Finali è perfettamente esatto. Dall'85 in poi la velocità del percorso sulle linee principali è cresciuta enormemente ossia più del terzo in confronto del passato. E questo non è già molto?

Ma c'è di più; sovra talune linee, per esempio, tra Roma-Milano e Torino il numero dei treni è cresciuto d'assai, il che torna a tutto beneficio del pubblico, e con poco vantaggio delle Società che lavorano a pura perdita a cagione della concorrenza che si fanno; la quale in fine dei conti si risolve a beneficio del pubblico.

Per altro verso è da considerare che dai rendiconti annuali della gestione sociale risulta che le Società ricevono dallo Stato il 62 e mezzo per cento come corrispettivo dell'esercizio ed in realtà ne spendono 64.

Ora come volete che queste Società si dispongano ad aumentare ancora le spese di esercizio? Questa è piuttosto la verità che le Società hanno potuto rimanere entro questi limiti della spesa perchè sono riuscite a liberarsi di parte del sovrabbondante personale; onde un gridio, ed un lamento universale. Non so se abbiano fatto bene o male, io non lo vo-

glio discutere, ma certo, se non avessero licenziato questo migliaio di impiegati, non potrebbero nemmeno cavare quel cinque per cento di utili che distribuiscono, come sapete, presentemente.

Dunque non pretendiamo dalle Società più di quello che onestamente possiamo loro domandare. Io non sono qui per difendere le Società, ma dobbiamo esser giusti anche verso di esse.

L'onor. mio amico il ministro dei lavori pubblici ha detto che ha trovato le prove negli atti del Ministero, come io abbia sempre sostenuto i diritti dello Stato contro le Società, talchè un giorno, non potendo ottenere quel numero di carri che credevo necessario per un buon servizio tra Milano e Genova, tra Torino e Genova, mi sono indotto a minacciare la denuncia delle Convenzioni. E la Società, conviene pur dirlo, si affrettò a provvedere. Ma se la Società non si fosse piegata a fare il dover suo, che sarebbe avvenuto?

Mi faccia un po' la grazia onor. Di Sambuy di dirmi in qual maniera, con quali mezzi il Ministero avrebbe potuto assicurare la continuità del servizio?

Si è parlato della vigilanza governativa che manca; ma volendo sorvegliare le società in ogni loro atto, converrebbe avere altrettanto personale di Stato quanto ne hanno le Società, per vedere ad esempio quel che avviene in ogni stazione, se singolarmente i ritardi lamentati provengono da colpa o negligenza delle Società oppure da fatti indipendenti dal loro volere. Converrebbe mantenere in ogni stazione un personale intelligente e capace, che mettesse l'Amministrazione in grado di potere ad ogni volta che si verifica un inconveniente ammonire le Società, e chiamarle alla stretta osservanza del loro dovere. Sarebbe invero un bel guadagno per lo Stato!

Verrebbe poi la volta di vegliare sulla condotta di questi agenti del Governo ed allora è il caso di dire: *Quis custodiet custodes?*

Si è gridato e si grida contro la qualità del materiale rotabile. L'ha già detto l'onorevole Finali, ed io devo ripetere che, a termini del contratto si suppone che una carrozza, un carro, una locomotiva debbano vivere un determinato numero d'anni. Bisogna perciò che ci godiamo questi vecchi arnesi perchè nè Stato, nè società tengono a disposizione loro

il capitale necessario per acquistare dell'altro materiale.

Può essere pertanto che i lamenti sieno giusti, ma è anche vero che questo materiale in servizio è quello stesso che noi abbiamo consegnato alle Società, cosicchè non sono propriamente le Società che siano in colpa, ma piuttosto lo Stato che ha dato ad esse in consegna un materiale che lascia alquanto a desiderare nella qualità. Di qui avviene che sopra le linee principali si adopera il materiale di nuova costruzione, e quello scadente si fa viaggiare sulle linee secondarie.

Io non so se l'onor. Di Sambuy abbia avuto l'opportunità di viaggiare sopra le linee di second'ordine, e certo gli sarà avvenuto di guardarsi bene d'attorno prima di sedersi. Ciò avviene perchè il materiale che non serve più per le grandi linee deve aver il suo ospedale, e questo ospedale lo trova nelle linee di minore importanza, le quali debbono necessariamente ricevere il rifiuto delle strade principali.

Per tutte queste ragioni è mestieri riconoscere che se il servizio ferroviario lascia a desiderare, la colpa non è tutta delle Società, ma si piuttosto di un complesso di circostanze alle quali non si può apportare un pronto rimedio.

Ma che cosa vi dirò io che già non sappiate dello stato in cui si trovano alcune delle nostre strade ferrate?

Noi abbiamo un certo numero delle nostre ferrovie che sono ancora armate con rotaie di ferro, e ne abbiamo talune che vorrebbero essere radicalmente trasformate.

E le stazioni? È mai bisogno che io dica ai miei colleghi in quale miserevole condizione si trovano le principali stazioni del Regno? E non è forse vero che in quasi tutte le stazioni mancano gl'impianti necessari?

Ora come volete che in somiglianti condizioni le Società possano soddisfare le esigenze del pubblico?

Diamo prima ad esse quello che hanno diritto d'avere, ed allora avremo ragione a domandare che ci diano un servizio migliore di quello attuale.

Con tutto ciò io sono d'accordo con l'onorevole Di Sambuy quando ha parlato di Amministrazioni patriarcali.

Io non so se vi siano dei patriarchi o non vi siano.

Io so che l'ingegno c'è, ma forse dominano troppo le vecchie consuetudini e però si rimane sempre in una determinata cerchia d'idee. In sostanza io credo poter affermare che le Società fanno del meglio che possono; e ricordo, che nel 1887, in occasione del congresso ferroviario che si tenne a Milano, ho avuto opportunità di raccogliere dai più valorosi direttori delle strade ferrate, direi quasi, di tutta l'Europa, i migliori elogi sul conto delle nostre Società, in quanto avevano mostrato di saper superare le difficoltà principali con mezzi inadeguati allo scopo.

Dunque siamo giusti con tutti; auguriamoci d'averne il meglio, ma riconosciamo che anche noi abbiamo progredito abbastanza.

Un'ultima parola, che veramente è la sola che avrei voluto dire. Ho sentito fare delle raccomandazioni all'onor. ministro, perchè procuri di ritoccare le convenzioni del 1885.

Mi pare anzi che l'onor. Perazzi abbia detto che stava appunto studiando e abbia già messo insieme degli appunti per fare qualche ritocco alle convenzioni attuali. Mi permetta ch'io gli dica, che sarà fatica sprecata.

Quello a cui bisogna pensare è di rivedere queste convenzioni ossia di studiare a fondo il gravissimo problema ferroviario che si presenterà all'Italia di qui a nove anni, quando saremo giunti al termine del contratto presente.

L'onorevole mio amico, il senatore Perazzi sa che le convenzioni vogliono essere denunziate due anni prima, se non erro, che scada il primo ventennio, talchè non vi sono più che sei o sette anni a cominciare dal prossimo luglio, termine utile per scegliere un partito; ma in quel giorno l'Amministrazione dovrà pure aver compiuto gli studi necessari per arrivare ad una conveniente soluzione del poderoso problema.

Verrà allora la volta di vedere se si possa mettere la falce negli abusi giustamente lamentati dei biglietti gratuiti e semigratuiti che più spesso prendono origine dalle convenzioni. Io mi auguro che gli uomini che saranno a quel tempo sul banco dei ministri, e mi auguro che ci sia l'onor. mio amico Perazzi, sappiano lottare con successo contro le infinite esigenze del pubblico; e ne so ben io qualche cosa, poichè un poco ho lottato anch'io quando mi sono risolutamente opposto alla continuazione di un

sistema che vigeva da qualche anno nell'Amministrazione di accordare biglietti gratuiti senza limiti e senza freni. Intanto è da sapere che le convenzioni del 1885 contengono disposizioni di favore a vantaggio degli impiegati di Stato principalmente, e persino di monache e di frati che si trovino in determinate condizioni, tanto che alcuni non pagano e per altri la riduzione del prezzo dei biglietti arriva fino al 75 %.

Sarà per fermo un'aspra lotta quando si volessero limitare alquanto codeste larghezze e d'altra parte la certezza che le spese di esercizio si sono verificate in così alta misura metterà in pensiero le Società che domanderanno patti anche migliori degli attuali in considerazione eziandio delle condizioni in cui si troveranno le nostre strade ferrate nel momento in cui si stipuleranno le nuove convenzioni.

Ma in questo intervallo di tempo non si può volere che una Società, la quale ha solo otto o nove anni di vita davanti a sè, si disponga a sperimentare nuovi sistemi in materia specialmente di tariffe, quando i frutti che se ne aspettano devono ritardare a venire, e la perdita del momento è sicura: onde io non so comprendere come una intelligenza così chiara come quella dell'onorevole Perazzi possa sperare che da alcuni ritocchi delle convenzioni si possano ricavare notevoli vantaggi.

Sì, qualche beneficio di poca importanza si potrà ottenere con questo metodo, ma credo che fin da oggi l'Amministrazione debba principalmente preoccuparsi del problema ferroviario quale esso si presenterà al termine del primo ventennio che scade nel 1905; problema questo che in tutti i paesi del mondo ha dato sempre a pensare seriamente a tutti gli uomini di Stato.

Dappertutto si sono fatte delle grandi illusioni circa i redditi delle ferrovie, e mi piace ricordare in proposito un discorso che tenni in altri tempi coll'on. Perazzi. Si discorreva allora delle spese di esercizio che crescono enormemente di più che non crescano i proventi col crescere dei carichi, e non bisogna far troppo a fidanza che i modesti risultati dell'oggi possano sensibilmente migliorare col tempo avvenire. Può essere che le entrate crescano, ma ne dubito assai, perciocchè non bisogna nemmeno dimenticare che si sono aperte e si stanno

per aprire nuove ferrovie con scarsi prodotti, e quando si faranno nuove convenzioni ferroviarie, nessuno può rispondere che si potranno ottenere patti migliori di quelli attuali.

Quel povero cinque per cento che ricevono gli azionisti sul capitale versato non deve allettare gran fatto l'industria privata a ritentare la prova.

Ho parlato troppo e forse male, anzi certamente male. Quello che voleva dire sostanzialmente è questo, che dobbiamo pensare seriamente ai casi nostri e non aspettare a lungo prima di studiare la questione in tutti i suoi aspetti.

Siede per buona ventura all'amministrazione dei lavori pubblici un uomo intelligente e capace di sviscerare la materia e di condurre le cose a buon fine.

Io quindi mi riprometto da lui che piuttosto dei piccoli ritocchi, voglia dare opera solerte a preparare l'avvenire sui dati principalmente dell'esperienza, che è sempre la grande maestra delle cose.

Senatore DI SAMBUY. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore DI SAMBUY. Veramente l'altezza dell'argomento a cui ha portato la questione l'onorevole Saracco mi dovrebbe far rinunciare alla parola.

E siccome molte volte si è rivolto a me, mi parrebbe scortesia di non rivolgergli una parola per metter in saldo che quanto mi disse non poteva dar torto alle mie osservazioni sul cattivo servizio ferroviario. L'onorevole Saracco volle stabilire, con quella profonda conoscenza dell'argomento, che tutti gli riconoscono, le ragioni per le quali sorgono i miei lamenti. Quando chiesi al ministro di riformare il servizio ferroviario, non ho inteso indagare le cause delle mie lamentanze, e facendolo mi troverei forse d'accordo col senatore Saracco.

Io mi unisco a lui quando domanda che invece di ritocchi, si rifacciano le convenzioni ed in tempo utile.

L'onor. Saracco chiede a me che cosa sarebbe accaduto se avesse in circostanze non lontane denunziate le convenzioni.

Onor. Saracco, se egli aveva intenzione di farlo sapeva bene le conseguenze del suo atto; io non glielo domanderei, come non domando

di meglio che si abbia a venire a tutti quei temperamenti, anche radicali, che sono necessari.

Per concludere, mi trovo d'accordo col senatore Saracco su questi due punti: *riformare le convenzioni*; questo ha detto ed a questo plaudo intieramente; poscia togliere dalla direzione delle persone che hanno ingegno, ma che *hanno deficienza di attitudine* al loro ufficio. Queste due cose rispondono completamente a quello che io modestamente avevo detto.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il ministro dei lavori pubblici.

PERAZZI, *ministro dei lavori pubblici*. Dirò pochissime parole all'onor. Di Sambuy, il quale m'aveva pregato di procurare il cambiamento del *manico*. Spero che non sia necessario di fare un tale cambiamento. Alla testa della Società, alla quale egli ha alluso, ora si trova un uomo molto esperto d'affari, ed io spero che quest'uomo possa esercitarvi un'influenza importante.

Sulla convenienza, o piuttosto sulla necessità di modificare profondamente i rapporti dello Stato colle Società esercenti le nostre grandi reti ferroviarie, io credevo di aver detto in Senato tanto che bastasse a fare intendere il mio pensiero. Non mi pare di aver detto che intendeva di fare dei ritocchi alle Convenzioni attuali; il mio pensiero è ben diverso; io ritengo possibile di sostituire alle attuali Convenzioni dei nuovi contratti, studiati in guisa da attribuire alle Società maggiore libertà d'azione e maggiore responsabilità, richiedendo da esse, siccome ha detto il mio amico onor. Vitelleschi, che i servizi siano proporzionati ai bisogni delle diverse linee. Il concetto mio è questo: che sia possibile di far nuovi contratti per cui le Società divengano concessionarie effettive dell'esercizio delle ferrovie, concedendo ad esse per un lungo periodo di tempo non l'esercizio soltanto, ma anche la proprietà delle strade ferrate che costituiscono la nostra rete principale. E tutto ciò al fine che le Società abbiano intera la responsabilità dell'esercizio, e anche la possibilità di procurarsi i capitali che sono tuttavia necessari per mettere le nostre ferrovie in buone condizioni. Inoltre io intenderei che i servizi fossero proporzionati ai bisogni del traffico; e perciò, a mio giudizio, come ho già detto in altra

sede, le ferrovie dovrebbero essere classificate in due o tre gruppi, e per ciascun gruppo si dovrebbe adottare un tipo speciale di esercizio.

Quando questi risultati io potessi ottenere, certo è che le Società troverebbero nella diminuzione dei servizi da esse richiesti per l'esercizio delle ferrovie di minore importanza un lucro sufficiente a fare il servizio in modo migliore sul gruppo della rete principale.

Questo è l'intento dello studio che sto facendo; ed ho quasi la certezza di poter trovare nelle attuali Società la forza economica necessaria per stipulare e attuare i nuovi contratti.

Ritocchi delle vigenti Convinzioni, no. Dalle vigenti Convenzioni non spererei ottenere alcun risultato, perchè come ho detto poco fa, nè lo Stato, nè le Società hanno libertà d'azione e responsabilità sufficienti.

M'immagino benissimo le difficoltà che dovrò vincere: sarà difficile ottenere la facoltà di porzionare i servizi ai bisogni delle varie linee, classificandole in gruppi, e per ciascun gruppo determinando dei metodi speciali di esercizio. Su parecchie linee si dovrà diminuire il numero dei treni; forse si dovranno abbandonare alcune stazioni; forse diminuire il personale, ecc. Tutto ciò incontrerà viva opposizione. Mi si dice che tutto ciò non è possibile; io tenterò l'impossibile, perchè non potrei assumere la responsabilità di vedere questo gran patrimonio delle nostre ferrovie, costrutte con grandi sacrifici dei contribuenti, amministrato nel modo com'è amministrato adesso. Capisco che il problema sarà di una difficoltà straordinaria, e che il ministro dei lavori pubblici che l'affronti possa essere battuto; ma il ministro dei lavori pubblici ha il dovere di fare il bene del paese. Io procurerò di fare questi studi fino in fondo, spero che le Società possano accettare le mie proposte.

Se sarò ancora ministro in novembre spero di essere in grado di portare il problema innanzi alla Camera, e forse sarò battuto.

Io auguro invece di non essere battuto per il bene del paese.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Finali.

Senatore FINALI. Due gravi questioni ha trattato con molta competenza l'onorevole ministro dei lavori pubblici, tutte e due tecniche e finanziarie; ma nella prima prevale, a mio avviso,

il concetto tecnico al finanziario, nella seconda invece il finanziario prevale di molto al concetto tecnico.

La prima questione è quella del dividere le nostre ferrovie in gruppi per regolarne il servizio a seconda della rispettiva importanza e dei fini a cui debbono tendere.

Io credo che questo sia un concetto savio: l'ho visto trattato anche in molte importanti monografie o riviste e da uomini tecnici assai competenti. La difficoltà principale però consiste in questo: il risparmio finanziario che si otterrà colle nuove norme di esercizio, che per alcuni gruppi di linee sarebbe notevole, a beneficio di chi deve andare? Deve andare solo alle Società esercenti, od in parte alle Società esercenti ed in parte allo Stato, proprietario delle ferrovie, che partecipa agli utili in ragione del 27 e 1/2 per cento dei prodotti lordi?

Trovato un termine di conciliazione su questo punto, credo che la divisione delle nostre linee in gruppi sia un concetto savio, che possa correggere in parte l'errore dell'aver costruito le nostre linee con uno scartamento costante e con impianti congeneri, come se tutte fossero di prima importanza; in guisa che di ferrovie economiche, costrutte per parte dello Stato, in Italia non ne abbiamo. E pareva che in Italia dovessero esservene più che altrove per la sua configurazione geografica così accidentata: tanto che sono necessarie le gallerie, le trincee, le forti pendenze per vincere gli impedimenti, i quali consigliavano una costruzione economica, ed un esercizio meno costoso con materiale più leggero di quello delle grandi linee.

L'altra questione è molto grossa, ma è più finanziaria che tecnica.

L'onor. ministro ha detto che colle nuove convenzioni le Società esercenti debbono, a suo avviso, divenire anche proprietarie delle ferrovie.

Se le Società fossero state proprietarie delle ferrovie, la questione dell'esercizio di Stato o dell'esercizio privato non poteva neppure sorgere.

Ma l'onorevole ministro ha detto che, già partigiano dell'esercizio di Stato, è stato dall'esperienza indotto a cangiare opinione.

Io non entro ora nella questione, ma riconosco che riuniti in un solo ente la proprietà

e l'esercizio delle ferrovie, cessa evidentemente subito quell'antagonismo che c'è fra lo Stato e la Società esercente, con interessi rispettivi che spesso è difficile, ed anche impossibile a combinare e conciliare.

Da questo antagonismo d'interessi nasce la principale difficoltà presente, nasce quel complesso di disposizioni le quali rendono malagevole tanto l'azione della Società da una parte, e maggiormente la vigilanza del Governo dall'altra.

L'onor. Saracco ha detto se si volesse esercitare una vigilanza seria ed utile nell'esercizio delle ferrovie, bisognerebbe organizzare un ispettorato con un personale quasi così vasto e numeroso come quello che hanno le Società esercenti. Ha detto benissimo.

Mi ricordo che in quest'aula ho sentito un uomo competentissimo, che fu il Morandini, il quale di ferrovie si intendeva molto, essendo stato anche direttore delle ferrovie romane, dirmi: per organizzare bene una Direzione di ferrovie io mi sentirei capace; per organizzare un ispettorato governativo di ferrovie io mi sentirei incapace, e credo che nessun uomo al mondo possa fare a tale intento un'opera seria ed efficace.

Chieggo scusa, se ho divertito un poco dall'argomento principale.

L'onor. Perazzi dice: io mi propongo di preparare delle convenzioni nelle quali la proprietà delle ferrovie passi alle Società esercenti. Da un punto di vista, riconosco che ciò semplificherebbe molto le cose, e che l'amministrazione dello Stato si libererebbe da cure e pensieri.

Ma nelle condizioni presenti e prossime, il valore attivo delle nostre ferrovie in relazione al reddito è zero o quasi zero.

Voi cedendo questa proprietà oggi, con tutti gli oneri che le incombono, io non so che cosa sareste per ricavarne.

Se la rendita netta è zero o quasi zero, il prezzo di vendita che ne ricavereste sarà in corrispondenza; e ai miliardi che ha speso lo Stato per la costruzione delle sue ferrovie, si verrebbe a far gettito ed a rinunciare.

Nelle presenti condizioni, con un contratto di vendita delle ferrovie si rinunciarebbe a quella speranza, che lo Stato proprietario ragionevolmente può avere, di avvantaggiare cioè in tempo più o men lontano il suo patrimonio, il

giorno che rifiorendo la condizione del nostro paese, migliorandosi le sue condizioni economiche, anche il prodotto delle ferrovie si aumentasse.

Perciò io prego l'onorevole ministro, poichè egli al concetto tecnico e alla competenza tecnica riunisce anche un'alta competenza finanziaria, lo prego, ripeto, a considerare la questione non soltanto dall'aspetto della convenienza dell'esercizio delle ferrovie, ma anche nell'aspetto dell'interesse presente e futuro del patrimonio e della finanza dello Stato.

Senatore SARACCO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

Senatore SARACCO. Non prolungherò molto la presente discussione, ma devo rispondere all'onorevole ministro dei lavori pubblici, il quale ha detto che sta preparando ed ha già raccolto i materiali per arrivare ad una combinazione che riunisca l'esercizio colla proprietà delle ferrovie. Questo è il vero ideale che tutti ammettono, ma che disgraziatamente non si è potuto applicare fino ad oggi presso di noi. Felice l'onorevole Perazzi se giungerà ad attuarlo; ma egli converrà con me che le difficoltà sono grandissime, imperciocchè tra le altre cose ci vogliono grossi capitali ed il capitale in Italia non è così abbondante come altrove per poter credere che si otterranno quando lo Stato si disponesse a prendere a buoni patti il partito di cedere la proprietà delle ferrovie che gli appartengono.

Ripeto, questo è l'ideale e ritengo che tutti dovrebbero essere felici se l'onorevole ministro giungesse a gettare le basi di una soluzione che altri ha tentato senza che sia giunto ad ottenere.

In Italia poi le difficoltà sono immensamente più gravi che non altrove, perchè si è dato il malo esempio di fare delle larghe concessioni al pubblico, che vanno a scapito dell'esercizio, e quando le popolazioni godono di certi vantaggi, creda a me, l'onorevole ministro, che sono più vecchio di lui, creda a me, che non è facile cambiare indirizzo.

L'onorevole Perazzi diceva: so che incontrerò presso i deputati molto contrasto; ed io gli dico che non ci pensi nemmeno a vincere la partita.

E citerò un fatto.

A termine delle convenzioni, le Società hanno

diritto, in determinati casi, di domandare che talune linee vengano esercitate con due treni soltanto, in andata e ritorno. Ebbene, avendo io un bel giorno ordinata la correzione di un orario sopra una certa linea, che tornava a pregiudizio delle popolazioni, la Società mi presentò a sua volta un elenco di strade, sopra delle quali intendeva chiedere, ed aveva il diritto di ottenere, la riduzione dei treni giornalieri a due soli invece dei tre che prima si avevano.

È stato un finimondo! tanto che le risposte avute di qui e di là, specialmente dai prefetti, mi hanno indotto a fare ufficio presso le Società perchè, almeno per talune strade, rinunciassero a questa loro domanda che avrebbe sollevato un mondo di reclami e di noie.

Devo dire per la verità delle cose che le due grandi Società si arresero alla mia domanda, ma questo hanno potuto fare senza un vero loro danno, perchè ricevono una somma fissa dallo Stato di lire 3000 a chilometro di lunghezza virtuale, che per talune strade arriva fino al doppio, della reale, oltre la metà del prodotto. Or come i prodotti di queste strade sono molto sottili, la perdita per le Società trova il suo compenso nel corrispettivo dell'esercizio che ricevono dallo Stato.

Ma in una nuova convenzione credete voi che questo si possa ottenere così facilmente?

L'onorevole Perazzi conosce la famosa frase di Leone Say a proposito dell'esercizio di Stato. *Il n'y a plus de finance en France*, diceva egli, se le tariffe saranno lasciate in balia di un'assemblea nominata dal popolo con intiera libertà di regolare i servizi a seconda dei desideri delle popolazioni. Figuratevi adesso quali saranno le pretese che si solleveranno quando si discuteranno le nuove convenzioni.

Ecco onor. Perazzi, perchè mi è scappata di bocca la parola *impossibile!*...

Ancora un'osservazione a questo riguardo, che mi viene suggerita dalle cose dette da uomo così competente come è l'onor. Finali il quale fu il mio successore nel Ministero dei lavori pubblici nel 1889.

Ecco, vi è molta gente in Italia la quale crede in piena buona fede che il servizio economico delle ferrovie, come lo hanno chiamato, possa tornare di grande utilità allo Stato. Io non lo credo affatto, e almeno lo credo assai poco.

Prima di tutto ben diceva l'onorevole senatore Finali, laddove dall'esercizio economico delle nostre ferrovie si venisse ad ottenere un vero e proprio guadagno, questo non dovrebbe cedere interamente a beneficio dello Stato.

Evidentemente il supposto beneficio è inseparabile dalle spese d'esercizio, e deve pertanto andare diviso in quali proporzioni, non saprei dire, ma si dovrà dividere tra Stato e Società.

Si dovrebbe dunque venire a speciali accordi colle Società per il riparto degli utili.

Ma vi ha dell'altro. Non si può parlare di servizio economico senza avvertire che occorre un materiale mobile particolarmente adatto a questo servizio.

Ora noi questo materiale rotabile non l'abbiamo. La stessa vettura, lo stesso carro, in servizio sopra la linea da Genova a Novi che dà un prodotto di 200 e tante mila lire al chilometro, corrono egualmente sopra l'ultima strada ferrata del Regno che dà un prodotto di duemila lire al chilometro.

× Come già vi dissi, questo materiale viene adoperato sopra le linee di secondaria importanza, quando è più scadente, ma se vogliamo fare un servizio economico bisogna bene che pensiamo ad acquistarne dell'altro con una spesa di molti milioni, che dovrebbe andare a carico dello Stato. È questo un primo argomento abbastanza grave, punto avvertito da coloro i quali in altro recinto ebbero coraggio di annunciare che da un buon servizio economico, lo Stato può ricavare nientemeno che venti milioni all'anno di entrata netta. Un altro, che è pure un valentuomo, si contentò di cavarne otto, e pochi giorni addietro in una autorevole relazione si è ribadito sopra questo tema con una meravigliosa sicurezza. Sono grandi illusioni, o signori. Ce ne siamo fatte tante in passato che abbiamo contratta l'abitudine di volerne fare almeno una al giorno. Niente si può ottenere finchè durano le Convenzioni. Ma poi, dov'è che l'esercizio economico può dare buoni frutti? Si può fare là dove c'è un grande movimento di affari, per esempio fra Genova e Nervi, fra Genova e Chiavari, dove vi è un gran movimento quotidiano. Ma anche colà i risultati che si sono ottenuti non devono essere stati molto soddisfacenti.

Per attuare il servizio economico occorre che si verifichi un grande movimento che porti con

sè la convenienza di aumentare il numero dei treni. A questa sola condizione, e non altrimenti, si può mettere d'accordo l'interesse delle Società e quello delle popolazioni.

Ho letto che si sono fatte molte pubblicazioni su questo argomento, da tanta brava gente che si illude sui risultati dell'esercizio economico delle ferrovie. Una però ha fermato la mia attenzione perchè l'autore di essa è sceso sopra il terreno pratico, considerando gli effetti dell'esercizio economico in relazione a una grande linea divisa in parecchie zone.

Ebbene, io ho fatto esaminare questo lavoro da persona molto competente e dai conti fatti è apparso che il servizio sarebbe venuto a costare molto di più di quanto si spende attualmente.

Io credo che anche l'autore di questa pubblicazione, meglio edotto della realtà dei fatti, si indurrebbe facilmente a cangiare d'avviso.

Anche l'onorevole Perazzi ha parlato della convenienza di separare in gruppi le nostre ferrovie. Fin'ora a dir vero si è sempre cercato di combinare possibilmente i servizi locali col naturale desiderio delle popolazioni di trovare la coincidenza coi treni che conducono ai centri maggiori. Se togliete alle popolazioni questo beneficio, non so davvero quanto esse vi saranno riconoscenti.

Se l'esercizio economico vuol dire che si deve spendere meno ed ottenere maggiori entrate, sta bene; ma questa è ancora un'incognita che ha bisogno della riprova dei fatti.

Questo tema è stato ampiamente discusso nei grandi congressi che si tengono annualmente nelle grandi città di Europa, ma le teorie non vanno d'accordo colla pratica ed il quesito si deve porre prima e non dopo che la strada è costruita. Perciò bene ha operato il signor ministro dei lavori pubblici ripresentando davanti all'altro ramo del Parlamento un progetto di legge già votato dal Senato nello scorso anno, che contiene speciali disposizioni circa la costruzione e l'esercizio delle tramvie e delle ferrovie economiche.

Questo sarà un primo passo per arrivare a cose maggiori.

Un altro progetto di ben maggiore importanza è in esame presso la Commissione generale del bilancio della Camera elettiva, che riguarda le provviste ed i lavori sulle strade in esercizio.

Questo progetto consta di due parti: l'una mira a provvedere ai bisogni dell'esercizio durante un novennio in modo da consolidare la spesa annuale, l'altra contiene le norme secondo le quali le Società assumono i lavori e le provviste alle quali si è inteso di provvedere coi primi due fondi di riserva.

Queste disposizioni che l'onor. ministro ha voluto approvare, dappoichè gli piacque presentare all'altra Camera il progetto stesso da me preparato, produrranno certamente l'effetto di semplificare i servizi affidati all'Ispettorato generale delle ferrovie, e seguiranno la via che deve condurre ad un esercizio privato, libero dalle pastoie dell'Amministrazione governativa.

Se la Camera approverà il progetto, ed il Senato egualmente lo vorrà onorare del suo suffragio, io penso che avremo dato un passo innanzi sulla via di un buon esercizio sociale.

Concludo col dire, che faccio plauso al concetto del ministro il quale crede di poter tradurre in fatto un'idealità, secondo la quale l'esercizio delle ferrovie deve essere lasciato al proprietario, o si deve almeno volere che l'esercente possa disporre per un lungo periodo d'anni, come fosse il vero proprietario.

Applaudo al concetto, ma ci vorrà tutta l'abilità dell'onor. Perazzi, che è grande, per poterlo attuare. Se riuscirà potrà dire di avere reso un grande servizio al paese.

Quanto al servizio economico, dichiaro, che ho colto con piacere l'opportunità per rispondere di qui a quelle fisime che si sentono in altri luoghi privati, non dico quali, perchè altrimenti il presidente mi richiamerebbe all'ordine. (*Si ride*). E queste fisime bisogna levarle bene dalle menti, perchè lo ripeto, noi non dobbiamo più pascerci d'illusioni.

Auguro nondimeno che anche in questa parte si facciano gli esperimenti ordinati sotto la precedente amministrazione, ma nell'istesso tempo mi piace dichiarare che non credo affatto che si possa fare assegnamento sui guadagni di un così detto esercizio economico tanto da poter coprire la più piccola parte del grosso disavanzo che si annunzia a carico dei bilanci avvenire.

Questo solo volevo dire e scuserà il Senato se l'ho trattenuto per un poco sopra questo argomento.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onor. senatore Balestra.

Senatore BALESTRA. Ho chiesto la parola per fare all'onor. ministro una modesta raccomandazione che non posso fare se non in occasione della discussione generale, perchè non mi si offre modo negli articoli.

Oltre ai ruderi classici che abbelliscono la città eterna, vi sono pure i ruderi dell'evo moderno che la deturpano. I primi testimoniano una grandezza che fu; i secondi attestano la miseria presente e della miseria presente si è parlato a lungo in occasione della discussione delle nostre ferrovie.

Fra i moderni ruderi, due dei più notevoli per la loro entità, per la loro ubicazione, perchè siti nel quartiere più popoloso, di maggior traffico e dirò anche più elegante della città, appartengono allo Stato. Parlo delle due case demolite per metà di cui una sulla prosecuzione della via del Tritone e a ridosso del palazzo dov'è la sede del Ministero di agricoltura, industria e commercio, e l'altra sul corso Vittorio Emanuele in continuità del palazzo Baleari, già sede del Consiglio di Stato, ora della Direzione delle carceri.

Due cenni storici su queste due case: Nel 1886, dirò anno secondo della mia edilità, volendosi dal Comune proseguire via del Tritone fino all'imbocco del Corso si espropriarono e demolirono diverse case fra le quali quella contigua al Ministero di agricoltura. All'acquisto di questo relitto di casa concorsero parecchi e tutti, come è naturale, a scopo di speculazione per riedificare. Il Ministero anche ne fece domanda per incorporarlo al suo palazzo e fu preferito.

Nel contratto di cessione in data 10 settembre 1888, art. 4, si legge quanto appresso: « Resterà a cura del Ministero di agricoltura, industria e commercio, di costituire sulla nuova linea via del Tritone ed in modo che la smussatura dell'angolo fra la via del Tritone e della Stamperia presenti una fronte di metri dieci, il progetto del nuovo fabbricato nel più breve tempo possibile compatibilmente con l'autorizzazione che si possa anche, occorrendo, ottenere dal Parlamento nazionale per avere disponibili in bilancio i fondi necessari per i lavori ed in ogni caso non oltre il venturo esercizio finanziario 1890-91 ».

Come i diversi Ministeri che si sono succeduti dal 1888 ad oggi abbiano ottemperato a

quelle condizioni, è testimone il Senato, è testimone tutta la città. Il 1890-91 era proprio il limite massimo perchè il Governo, qualora occorresse, avesse chiesto i fondi alla Camera.

Siamo all'anno 1896 e non so che vi sia alcuna proposta nè alcuno stanziamento in bilancio a questo scopo. E non si tratta solamente d'inadempimento ad un contratto, ma di una permanente e costante violazione del regolamento di polizia urbana e della stessa legge comunale e provinciale. Poichè nel bel mezzo di una via frequentatissima, tra eleganti edifici torreggiano queste ruine, muri tagliati a scarpa, soffitti e poi una lussureggiante verdura che attesta dell'abbandono da tempo; e per sfondo del quadro, campeggiano dei balconi del Ministero di agricoltura, industria e commercio, balconi chiusi ad invetriate opache che indicano chiaramente l'uso molto intimo a cui servono. Tutto ciò costituisce uno sconcio e grave.

Il Comune, come ognuno vede, avrebbe avuto ed ha una duplice azione da sperimentare, l'una in via civile e l'altra in via penale.

In via civile col chiedere l'osservanza di patti contrattuali o quanto meno coll'invocare la rescissione per inadempimento ai patti.

In questo secondo caso il Comune rientrato nel possesso di quel relitto molto ambito per la privilegiata sua ubicazione, ne disporrebbe a favore di altri che vi costruirebbe. Potrebbe agire in via penale col contestare la contravvenzione.

Ma il comune, per quella deferenza che si deve verso il Governo, non si è servito nè di un mezzo nè dell'altro.

Presso a poco, con poca variante, si può dire che lo stesso è avvenuto per l'altra casa in contiguità del palazzo Baleari. La demolizione ebbe luogo nel 1884, ed il ministro chiese quel relitto per completare quel palazzo che allora era sede del Consiglio di Stato.

Nel 1885 fu concordata una convenzione, fu stabilito il prezzo. Però questa convenzione, che era in ogni parte concordata, non fu mai ridotta a formale contratto, perchè sopra una condizione non si conveniva.

Il Comune voleva per patto che il Governo si fosse obbligato a costruire entro un dato tempo; insomma imponeva quella condizione

LEGISLATURA XIX — 1<sup>a</sup> SESSIONE 1895-96 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 25 GIUGNO 1896

che ha sempre imposta in ogni occasione in cui ha ceduto dei relitti.

Sono trascorsi così nove anni prima di venire alla stipulazione di un contratto, e il municipio ha finito col rinunciare a questa condizione. Invece è sorprendente tanta tenacità così nel Comune, come nel Ministero dell'interno.

Forse il Ministero dell'interno non conosceva il segreto, che si poteva accettare la condizione del tempo, salvo poi a non adempirla.

Il Comune a sua volta poteva rinunciare a questa condizione, che quantunque accettata dal Governo nell'altro contratto d'acquisto della casa in via del Tritone, era restata lettera morta.

La conclusione delle mie parole è molto semplice.

Raccomando al ministro che voglia una buona volta togliere questi scontri, che mi paiono gravissimi.

Si parla sempre di finanze stremate; ma qui non si tratta di fare una sterile opera edilizia, bensì un'opera proficua.

Il Ministero di agricoltura, industria e commercio, spende circa 95,000 lire in fitti. Non dico che costruendo questo edificio, risparmierebbe tale somma per intero, ma certo farà un'economia sensibile.

Ella, onorevole ministro, che appena salito al potere ha rivolto le sue cure speciali alla nostra città ordinando che fossero proseguite molte opere sospese, sebbene esistessero i fondi nei bilanci, come i grandi collettori per liberare la città dalle inondazioni, i muraglioni lungo il Tevere, il palazzo di giustizia ed altre opere di non minore importanza; ella che per aver messo insieme un cumulo di lavori per l'ammontare di circa dieci milioni da eseguirsi, come dichiarò alla Camera dei deputati, nel più breve termine possibile, può gloriarsi di ripetere col divino poeta:

Valgami il lungo studio e il grande amore;

metta un po' di questo studio e di questo amore per risolvere una questione che non è mai piccina quando trattasi di qualche centinaio di mila lire, ma che è minima di fronte alla ridda dei milioni del bilancio dei lavori pubblici. Io lo prego a volermi dare una risposta ben precisa, determinata e soddisfacente, che valga più del contratto in discorso. Credo che la città ne sarà

lieta, perchè, se per Roma è questione di decoro, pel Ministero, diciamolo pure, è questione di dignità.

PERAZZI, *ministro dei lavori pubblici*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

PERAZZI, *ministro dei lavori pubblici*. Io non conosco i due contratti ai quali ha accennato l'onorevole Balestra; certo è che non furono stipulati dal Ministero dei lavori pubblici. Se così fosse io potrei assicurare il Senato che avrebbero piena esecuzione, perchè è costume di questo Ministero rispettare i contratti.

I contratti saranno stati stipulati da altri Ministeri, ed io riferirò il discorso dell'onorevole Balestra ai ministri che li hanno stipulati.

PRESIDENTE. Sono quello dell'interno e quello dell'agricoltura.

PERAZZI, *ministro dei lavori pubblici*. Riferirò a quei ministri il discorso fatto dall'onorevole Balestra.

Quanto a provvedervi, se l'obbligo deriva da un contratto, io credo che si troverà modo di provvedere.

Per il palazzo Baleani, non mi pare che l'amministrazione si sia obbligata a ricostruirlo, indi l'obbligo legale non sussiste; e il motivo per cui la ricostruzione non fu eseguita, mi pare chiaro.

Io ho già accennato all'altra Camera a parecchi assurdi economici che sono conseguenza necessaria della politica nostra finanziaria.

Si sono incominciate ferrovie, le quali non possono essere utilmente esercitate; assurdo ben più grave di quello di non terminare il palazzo Baleani! Si sono spesi otto milioni per fare la stazione di Transtevere, la quale non è congiunta alla stazione di Termini; assurdo evidente, perchè non si sarebbe dovuto spendere un capitale di otto milioni in una stazione, per lasciarla quasi infruttuosa.

Potrei citare altri esempi, come quello della Caneo-Ventimiglia, linea che sarà costata già venti o venticinque milioni, e i fondi che abbiamo a nostra disposizione bastano appena a condurre questa grande linea in un prato; e finirà nel prato, perchè non abbiamo altri fondi disponibili per tale linea.

Al nobile fine di rimettere in ordine la pubblica finanza si ebbe ricorso alle economie, e si dovette sospendere l'esecuzione di molte

opere pubbliche, con risultati che a prima vista sembrano assurdi.

Ma pure la finanza è quasi in ordine, e continuando in una politica molto severa, credo che la finanza si riordinerà, pure lasciando insoddisfatti molti bisogni.

Pochi giorni fa, qui in Senato, persone autorevolissime, piuttosto che ridurre l'esercito, domandavano nuovi fondi per un intento ben più alto che terminare il palazzo Baleani! Quindi io conchiudo dicendo, che prometto all'onorevole Balestra di far presente al ministro di agricoltura e commercio, che esiste il contratto al quale egli ha alluso, e di far presente al ministro dell'interno che sarebbe nel desiderio dell'onorevole Balestra che il palazzo Baleani sia terminato.

Senatore BALESTRA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

Senatore BALESTRA. Io prendo la parola per ringraziare (poichè ringraziare è obbligo) l'onorevole ministro, che promette di ricordare al ministro di agricoltura, industria e commercio che esiste un contratto impegnativo.

Quanto all'altro relitto presso il palazzo Baleani è vero, come già dissi, che il ministro dell'interno non s'impegnò a costruirvi sopra a tempo breve e determinato, ma non è men vero che diede al riguardo le maggiori assicurazioni.

« Lo Stato offre per se stesso », diceva in una lettera il ministro, « sufficienti guarentigie perchè il municipio possa tenersi sicuro che appena le condizioni del bilancio lo permetteranno, il Ministero dell'interno si darà cura di promuovere i provvedimenti necessari per attuare il lavoro di ricostruzione del palazzo, ed esorta il Comune a non insistere nella fissazione del termine sopradetto, ma procedere alla stipulazione del contratto ».

Sono decorsi nove anni da che fu concordata la convenzione, due incirca dalla stipulazione del contratto, e non v'è inizio di lavori, nè proposta per farli. L'onor. ministro ci ha detto che nella Amministrazione dello Stato vi sono dei bisogni molto maggiori a cui bisogna provvedere, che non sia il mantenere un contratto firmato.

Veramente questo mi conforta poco, ma, per non prolungare la discussione, prenderò atto delle altre parole più confortanti del ministro,

quando ha dichiarato che ormai la finanza è in ordine, e spera quindi che dopo si metteranno in ordine anche i contratti.

Senatore SARACCO. Poichè l'onor. ministro dei lavori pubblici ha dichiarato, che avrebbe riferito al suo collega dell'agricoltura, industria e commercio la domanda dell'onor. Balestra, a me preme affermare che, il precedente ministro aveva preparato e sottoposto all'esame de' suoi colleghi un progetto, in base al quale si sarebbe potuto soddisfare, il desiderio espresso dall'onorevole senatore. Egli aveva suggerito un metodo speciale che permetteva di raggiungere lo scopo senza aggravare gran fatto le finanze dello Stato.

Questo ho voluto dire unicamente perchè il ministro dei lavori pubblici possa informare il suo collega dell'agricoltura che troverà nelle carte del suo Ministero il progetto tecnico ed economico, onde potrà prender norma per secondare il desiderio dell'onor. Balestra.

PRESIDENTE. Nessuno chiedendo la parola e non essendovi altri oratori iscritti, dichiaro chiusa la discussione generale.

Vista l'ora tarda rimanderemo a domani la discussione dei capitoli.

Dunque domani seduta pubblica alle ore 15.

Prego i signori senatori a voler considerare quanto tempo si perda facendo aspettare alcuni che son qui puntuali, mentre gli altri arrivano più tardi.

Oggi non si è potuto incominciare che dopo le 4. È vero che parlo forse ai più diligenti, ma spero che la mia parola giunga anche agli assenti e che domani si possa incominciare veramente alle ore 15.

Leggo l'ordine del giorno per domani.

I. Discussione dei seguenti progetti di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1896-97 (N. 186 - *Seguito*);

Assegno e ripartizione di fondi per il quinquennio 1896-97, 1900-1901 per la costruzione di strade nazionali e provinciali e richiesta di maggiori somma (N. 187).

II. votazione a scrutinio segreto del progetto di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero di agricoltura, industria e commercio per l'esercizio finanziario 1896-97 (N. 185).

La seduta è levata (ore 18 e 30).