

TORNATA DEL 16 GIUGNO

che profitto? Incassando lire 3800 o 4000 al chilometro, se diamo ascolto agli oppositori. E questo col saggio al quale attualmente sono i capitali? E vogliamo noi credere a queste possibilità?

Evidentemente, o signori, gli aggravii dello Stato quando aiuti questa impresa, utile sotto tanti rapporti, sono assai piccola cosa, ed io credo che il porre ostacoli a che si formi una società per costruire questa linea sarebbe veramente un atto di cattiva amministrazione.

E se volessi cercare esempi di sacrifici ai quali lo Stato deve pure assoggettarsi in casi e condizioni ben diverse, e con ben diversa misura, e quando non vi è speranza alcuna di trovare aiuto nello spirito di associazione, e se volessi poscia fare il confronto tra quei casi e questo, dovrei pure concludere che sarebbe una vera ingiustizia il far sì che il paese non avesse il beneficio di questa ferrovia.

L'onorevole Susani ha risposto alle osservazioni state fatte dall'onorevole Valerio, il quale quasi parlava di questa strada come di un sacrificio che il resto d'Italia debba fare al Piemonte. Io credo che non fosse applicabile il suo ragionamento al caso attuale; qui abbiamo da risolvere una questione amministrativa; bisogna vedere se sia conveniente di fare un piccolo sacrificio da parte dello Stato, e se questo non potrà essere compensato nell'avvenire, se insomma possa credersi un atto di buona amministrazione il dare la sanzione legislativa a questa legge.

Io per me credo che sia un atto di buona amministrazione, specialmente sotto questo punto di vista, che convenga favorire l'impiego di capitali a buonissime condizioni per lo Stato, condizioni tali che, se consideriamo quelle del pubblico credito, non sarebbe quasi sperabile di averle; poi, perchè sarebbe una specie d'ingratitude verso i comuni che hanno dato un così nobile esempio di saper usare dello spirito di associazione non venendo in loro aiuto col sanzionare questa legge; questa resistenza che in certo modo si farebbe allo slancio dei comuni e delle provincie sarebbe un precedente il quale potrebbe avere delle conseguenze funeste anche in altri casi, mentre noi abbiamo il dovere di promuovere l'iniziativa comunale e lo spirito di associazione per le opere pubbliche.

Non mi resta che di rispondere ad alcune avvertenze e ad alcuni eccitamenti che mi sono stati fatti dalla Commissione, ed ai quali non aveva forse interamente risposto quando ebbi l'onore d'intervenire nel suo seno.

Io ho accettate le modificazioni al capitolato, poichè mi è sembrato che lo migliorino e nella forma, e, quel che è ancor meglio, in alcune stipulazioni a vantaggio dello Stato; e ne ringrazio anzi la Commissione. Noterò solamente, per quanto riguarda la forma, non per mio scarico, ma per iscarico di chi ha compilato il capitolato, che la compilazione fu fatta sui capitolati precedenti, che la Commissione e l'onorevole relatore conoscono benissimo, e che, quantunque compilati da uomini, non solo illustri, ma preclarissimi, hanno il difetto di avere

alcune imperfezioni di redazione; perchè veramente nelle nostre leggi non possiamo vantare la perfezione nella lingua e nella redazione troppo sovente.

Mi fu fatto un eccitamento per ciò che riguarda le strade delle provincie meridionali. A questo io credo di avere risposto presentando quest'oggi il progetto di legge sulla più importante arteria e sulla più desiderata strada d'Italia. Quando verrà in discussione quel progetto di legge, sarà il caso di entrare in questa questione e di rispondere più completamente agli eccitamenti che per qualche interesse più particolare mi venissero fatti da alcuni degli onorevoli membri di questa Camera.

Opportunamente ha anche osservato la Commissione come fosse desiderabile una nuova legge sull'espropriazione. In quanto a questo io non posso far altro che dichiarare alla Commissione che mi unisco interamente al desiderio da essa manifestato, e che, per quanto sta in me, farò in modo onde una nuova legge sull'espropriazione sia presentata, e sieno tolti quegli inconvenienti che l'onorevole relatore ha giustamente lamentati.

Intorno ad un altro avvertimento io sono lieto di acconsentire colla Commissione. È giustissimo il desiderio di avere un quadro delle strade secondarie dello Stato, di avere sotto gli occhi il prospetto di tutti i lavori desiderabili delle ferrovie complementari del paese; ciò debb'essere sicuramente di molta utilità, sia per chi presiede ai lavori pubblici del paese, come, e più ancora, per chi amministra le finanze dello Stato. Noterei solo che in faccia ai grandi lavori, ed alle grandi occupazioni che pesano sul dicastero dei lavori pubblici attualmente, io non potrei prendere impegno di presentare troppo presto questo lavoro alla Camera. Solamente assumo l'impegno che mi occuperò il più presto possibile di questa compilazione, che, appena la Camera avrà sospese le sue sedute, sarà mia cura di comporre una Commissione, affinchè vi dia mano immediatamente.

Finalmente io non posso non ammettere la convenienza di adottare dei tipi per le convenzioni di concessione di strade ferrate. Quest'esempio dato da altri paesi è utile che sia applicato tra noi; con esso si abbreviano le contrattazioni, ed è soprattutto utile al ministro, il quale, una volta che un tipo sia fissato, vedrà cessare infinite discussioni e molti perditempi, poichè, quando il tipo è prestabilito, una quantità di piccole questioni è messa fuori di discussione. Dopo queste brevi dichiarazioni, prego la Camera a voler accettare il progetto di legge come fu presentato dalla Commissione ed accettato dal Ministero.

PRESIDENTE. L'onorevole Sineo ha facoltà di parlare.

SINEO. Il discorso dell'onorevole ministro mi dispensa in gran parte dal dire le cose che io intendeva sottoporre alla Camera, e sarò perciò ancora più breve di quello che mi proponeva. Io volevo riempire alcune lacune che aveva notato nel primo rapporto del signor