

SESSIONE DEL 1876 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 25 APRILE 1876

assumere sopra di sè la responsabilità di tale rifiuto.

E, d'altra parte, da quando in qua deve il Parlamento e deve il Governo farsi talmente tutore degli interessi privati da respingere una convenzione solo perchè vi possa essere possibilità che gli azionisti o i concessionari non abbiano a fare buoni affari? Lo so che, qui nel Parlamento stesso, si sono manifestate, in altre occasioni, delle dottrine diverse per ciò che riguarda ai doveri e ai diritti dello Stato, di ingerirsi a tutela dell'interesse privato. Ma nessuno ha spinto mai la teoria a tal segno da credere che il Governo debba interpersi ad impedire che si faccia un'opera pubblica solo perchè ne possa venire un danno qualsiasi ad azionisti o ad impresari privati. D'altra parte, notate che la convenzione è fatta in modo da non potersi compiere la tanto desiderata ferrovia, se non col sussidio che daranno i comuni interessati e la provincia di Milano.

Ora parve alla vostra Commissione, o signori, che i comuni interessati e la provincia di Milano sieno corpi morali abbastanza intelligenti per sapere se debbano o no concorrere in una impresa condannata ad andare *necessariamente fallita*, come disse l'onorevole Consiglio, con un giudizio un po' prematuro ed assai temerario.

Per il che, messa nella necessità di accettare la convenzione così come è formulata, o di doverla respingere, la vostra Commissione, unanime, ha creduto che fosse miglior consiglio di proporvene l'approvazione; e spera che la Camera sarà pure del suo sentimento. (*Bene!*)

PRESIDENTE. La parola spetta all'onorevole Torrigiani.

NERVO. Io l'ho chiesta prima.

PRESIDENTE. Sarà, ma non ho inteso.

NERVO. Sì, signore, l'ho chiesta quando parlava l'onorevole Cadolini.

TORRIGIANI. Sì, sì.

PRESIDENTE. Allora ha facoltà di parlare.

NERVO. Del resto sarò quanto più breve è possibile, perchè credo che la Camera si sia già fatto un giudizio su tale questione.

Come ha detto molto bene l'onorevole Consiglio, si tratta di una questione non locale. Quantunque sia ora il caso di una ferrovia d'interesse locale, l'argomento tocca tuttavia una questione che ha tutti i caratteri d'interesse generale. Noi abbiamo ancora sul bilancio 42 milioni di sovvenzioni alle società ferroviarie, i quali debbono certamente preoccupare il ministro dei lavori pubblici e quello delle finanze. Una delle principali cause dell'esistenza di queste cospicue ed onerose sovvenzioni a

carico dello Stato sta appunto nella mancanza di una bene intesa rete di ferrovie d'interesse locale, le quali creino gli affluenti alle grandi arterie che già solcano il territorio nazionale, e che sono sotto diverse forme sovvenzionate.

La necessità di promuovere l'esecuzione di questa rete secondaria di strade ferrate è già stata prima d'ora riconosciuta dalla Camera.

Io ho avuto l'onore di fare parte della Commissione che esaminò le convenzioni ferroviarie nel 1870. Quella Commissione mi onorò del mandato di studiare precisamente la questione delle ferrovie d'interesse locale, ed accolse alcune mie proposte formulate sotto forma di vari articoli di legge, che furono presentati alle deliberazioni della Camera, la quale non li trovò sufficienti a soddisfare alle esigenze del paese, ed invitò il ministro dei lavori pubblici a presentarle un progetto di legge speciale. Questo progetto venne presentato più tardi, e ne uscì la legge del 1873, la quale, sebbene limitata allora ad alcune linee del Veneto, aveva però i caratteri di una legge generale, ed ammise il principio di una sovvenzione di lire mille per chilometro e per 35 anni. Mi ricordo che le mie proposte nel 1870 trovarono un avversario nell'onorevole Cadolini. Ma in quell'epoca, come nel 1873, la Camera ammise la grande importanza delle ferrovie d'interesse locale e dimostrò la sua propensione a favorirne efficacemente lo sviluppo.

Ora, il progetto di legge che ci sta dinanzi, mentre concerne una modesta ferrovia d'interesse locale, solleva una questione che abbraccia il vasto campo del movimento economico del paese, e che in massima venne già risolta nel 1873. Non dobbiamo dimenticare che importa preoccuparci del modo più conveniente di sviluppare le forze economiche della nazione, tuttora in gran parte allo stato latente. Quando viene sul tappeto una questione di quest'ordine, noi dobbiamo considerarla nei suoi rapporti colle esigenze economiche del paese.

Da questo punto di vista vorrei che il Ministero si penetrasse della necessità di dare alla legge del 1873 il carattere, che essa doveva avere, di una legge generale applicabile a tutte le provincie del regno, ond'esse possano avere diritto ad un eguale trattamento rispetto alla sovvenzione chilometrica di mille lire per chilometro.

Nel caso concreto, come osservava benissimo l'onorevole Macchi, è l'industria privata che chiede la facoltà di costruire ed esercitare una ferrovia d'interesse locale, e che non domanda nemmeno quelle mille lire per chilometro di cui parla la legge del 1873.