

stro dei lavori pubblici, affinchè consentano che questa ferrovia Sant'Arcangelo di Romagna-Urbino-Fabriano, la cui importanza militare è riconosciuta da tutti, dalla tabella C passi nella tabella A, ossia tra quelle di prima classe.

E v'insisto soprattutto nell'interesse del commercio di quelle regioni montane, le quali anelano che questa ferrovia, che per tanto tempo non fu che un desiderio e una speranza, possa divenire un fatto compiuto; essendochè, pur troppo, la maggior parte di quei luoghi si trovano tuttora in condizioni materiali poco dissimili da quelle nelle quali si trovavano mezzo secolo addietro! Ho finito.

**Presidente.** Prima di dar facoltà di parlare al primo iscritto, che sarebbe l'onorevole Buttini, debbo avvertire la Camera che questa discussione dovrebbe avere un doppio indirizzo; la prima parte della discussione dovrebbe riguardare la questione del contributo, la seconda quella delle nuove costruzioni. Attenendoci per ora alla prima parte, cioè, alla questione riflettente il contributo, parrebbe a me che l'onorevole Giolitti dovesse svolgere la sua proposta, perchè in quella sono incluse tutte le altre proposte dell'onorevole Mariotti, dell'onorevole Dotto e forse molte altre.

Così, esponendo l'onorevole Giolitti i propri pensieri, potrebbe agevolare la risposta dei ministri per ciò che concerne questa questione.

Se gli onorevoli Buttini, Massabò, Compans e altri che sono iscritti prima lo consentissero, io darei la facoltà di parlare all'onorevole Giolitti.

*Voci.* Sì! sì!

**Presidente.** Allora do facoltà di parlare all'onorevole Giolitti.

**Di San Donato.** È l'emendamento Berti.

**Presidente.** L'emendamento Berti è quello stesso dell'onorevole Giolitti, il quale ha avuto facoltà di svolgerlo dallo stesso onorevole Berti che trovasi assente.

**Di San Donato.** Grazie!

**Giolitti.** L'emendamento, in difesa del quale io intraprendo a parlare, avrebbe dovuto esser difeso da una parola molto più autorevole della mia, da quella dell'illustre nostro collega l'onorevole Domenico Berti; ma egli è tenuto lontano da noi da grave minaccia di una sventura domestica. A doppia ragione adunque ho da deplorare la sua assenza, e per la causa della medesima, e perchè vien meno il valido suo appoggio ad una proposta la quale a me pare di grande importanza per le provincie e per i comuni,

Come la Camera può vedere, questo emendamento porta l'adesione di deputati appartenenti a tutte le parti d'Italia e a tutte le parti quasi della Camera. Io spero quindi che sarà possibile, dopo l'aspra lotta delle convenzioni, il trattare questa questione considerandola in sè senza preoccupazioni di partito.

La tesi che io sostengo è stata già sostenuta dagli oratori che mi hanno preceduto, e sarà probabilmente difesa da altri proponenti di emendamenti i quali tendono ad eguale scopo del mio.

La proposta poi non è nuova: era stata fatta già nella Commissione fin dal principio dei suoi lavori dall'onorevole Buttini, da altri miei colleghi e da me, per le ragioni che procurerò di esporre con la maggiore brevità possibile.

La legge del 29 luglio 1879 ha stabilito quattro categorie di ferrovie. Ma queste quattro categorie si possono dividere in due classi che si distinguono nettamente l'una dall'altra. Da una parte stanno le ferrovie di prima, seconda e terza categoria, dall'altra le ferrovie di quarta categoria. La distinzione tra queste due classi di ferrovie mi sembra sostanziale e dipendente da criteri nettamente distinti.

Prima differenza. Le ferrovie di prima, seconda e terza categoria sono costruite tutte a cura dello Stato e direttamente dallo Stato medesimo. Invece le ferrovie di quarta categoria, per regola generale, sono costruite a cura degli enti interessati. Lo Stato ne costruisce qualcuna per eccezione.

Seconda differenza. Le ferrovie delle tre prime categorie sono stabilite dalla legge, la quale determina che queste ferrovie si debbono fare, e tale determinazione fa in vista non di soli interessi locali, ma quasi esclusivamente d'interessi generali economici, commerciali, militari.

Le ferrovie di quarta categoria invece non sono neanche indicate dalla legge; questa si limita a dare facoltà al Governo di concedere un determinato numero di chilometri di ferrovie di quarta categoria a quegli enti (provincie, comuni o consorzi) i quali ne facciano la domanda.

È evidente adunque la distinzione netta tra queste due classi. L'una ha il carattere locale, che viene dalla domanda degli enti che rappresentano gli interessi locali, l'altra viene imposta dalla legge, perchè il legislatore giudichi che tali ferrovie si debbono costruire.

Anche l'entità della spesa distingue queste ferrovie. Se noi osserviamo, le ferrovie di quarta categoria concesse finora, sono quasi tutte ferrovie il cui costo non eccede in media le 100,000 lire al chilometro; tanto è, che il Governo, pro-