

**Presidente.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Bonardi.

**Bonardi.** Io non ho che due semplici interrogazioni da rivolgere all'onorevole ministro dei lavori pubblici sopra due importantissime questioni le quali hanno immediata attinenza col disegno di legge in discussione e che altra volta richiamarono l'attenzione della Camera. Intendo parlare della questione riguardante il riparto dei 1000 chilometri di ferrovie secondarie concessi dall'articolo 20 della legge 27 aprile 1885 e di quella relativa all'aumento del sussidio chilometrico concesso con l'articolo 5 della legge 24 luglio 1887.

Relativamente alla prima questione, io conosco il pensiero del precedente ministro dei lavori pubblici, il quale interrogato in proposito dal nostro collega Mosca ebbe a dichiarare che considerava la legge del 1885 come un impegno per lo Stato, e che questo impegno si doveva eseguire in tutte le sue parti, anche in quella relativa ai 1000 chilometri.

Infatti nella seduta del 24 maggio 1887 l'onorevole Saracco diceva precisamente così: « Io penso che la legge 27 aprile 1885 debba essere osservata in tutta la sua ampiezza, ma, come ho avuto l'onore di dire altre volte, penso che si debba andare molto a rilento prima di prendere nuovi impegni, ecc. »

Ora io domando: l'opinione del nuovo ministro onorevole Finali, è dessa conforme a quella dell'onorevole Saracco? Ha l'onorevole Finali intenzione di dare esecuzione anche a questa parte della legge 1885? Oppure intende egli provvedere in qualche altro modo alle numerose istanze pervenute in proposito da tante parti d'Italia?

Una delle osservazioni, che si fanno e furono fatte anche nella relazione, si è che abbonda, ed ogni anno cresce il numero degli aspiranti alla ripartizione dei 1000 chilometri.

E ciò è naturale: ma questa non è forse la migliore e più positiva dimostrazione che la rete ferroviaria costruita o in costruzione in Italia è ancora e di molto inferiore ai reali bisogni del paese, e che molte sono le regioni d'Italia sprovviste delle più necessarie comunicazioni ferroviarie?

Si oppone che non vi è ragione di urgenza di provvedere a questo riparto dei 1000 chilometri perchè i fondi da stanziarsi in bilancio non potranno essere disponibili che dal 1897 in avanti.

Ma a me pare che questa obiezione non abbia grande valore; inquantochè ciò che preme alle provincie ed ai Consorzi interessati si è di co-

noscere se la loro ferrovia è compresa fra quelle favorite dalla legge.

Essi sono dispostissimi di attendere l'assegnamento dei fondi in bilancio anche per un decennio, sicuri che l'impegno dello Stato verrà mantenuto, e che sarà loro possibile, per affrettare la costruzione della ferrovia, di ottenere da altri l'anticipazione delle somme necessarie.

Ad ogni modo io desidero, e credo necessario nell'interesse di tutti, che intorno a questo punto il ministro esprima il pensiero del Governo, a costo anche di distruggere, se fosse necessario, quelle illusioni che sul fondamento di una legge si sono formate, e che indichi ai corpi morali interessati quale altra via debbano seguire per raggiungere più sollecitamente lo scopo.

Il continuare a lasciar credere che questa distribuzione dei mille chilometri sarà fatta, per non venirne mai a capo, non giova certo nè al prestigio nè alla dignità del Governo.

L'altra questione che, secondo me, è collegata con questa, concerne la convenienza o meno di aumentare il sussidio chilometrico accordato con la legge 24 luglio 1887, della quale a lungo ha parlato l'onorevole Vollarò.

La Camera ha già sentito dall'onorevole preopinante per quale ragione il regio decreto 25 dicembre 1887 viene ora sottoposto alle sue deliberazioni. La ragione sta in ciò, che la Camera ha voluto che si riprendesse in serio e profondo esame tutto l'argomento, tutta la materia delle ferrovie secondarie contemplate dall'articolo 5 della legge del 1887; e la Commissione ha già dato un ottimo esempio col diligente studio che essa ne ha fatto sotto tutti i varii aspetti. Io non so se la Camera intenderà di seguirla per questa via; ma certo è che quando si tratta di accordare beneficii, bisogna pur pensare ad essere giusti ed imparziali nella loro distribuzione. Ora, è già accennato nella relazione, come uno dei mezzi coi quali si potrebbero diminuire di molto, se non togliere del tutto, le domande di iscrizione nel numero dei mille chilometri, sarebbe quello appunto di aumentare il sussidio chilometrico, il quale, nel mentre torna meno gravoso al bilancio dello Stato di quello che non sia la costruzione delle ferrovie, a quasi intero suo carico, ritorna poi annualmente, per circa una metà, nelle casse dello Stato sotto forma di imposta di circolazione, di ricchezza mobile, di diritti doganali, di bollo, ecc.

Anche su questo punto l'onorevole Saracco aveva manifestato le sue idee, a proposito di un emendamento proposto alla legge del 1887 dal-