

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 29 APRILE 1879

CLXXVIII.

TORNATA DEL 29 APRILE 1879

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE FARINI.

SOMMARIO. *Le petizioni distinte coi numeri 2057 e 2059 sono dichiarate di urgenza. = Congedi. = Lettura di tre disegni di legge proposti: il primo dai deputati Nicotera e Gaetani per l'aggregazione del mandamento di Venafro alla provincia di Caserta; il secondo dal deputato Morelli per l'abrogazione dell'articolo 189 del Codice civile; il terzo dal deputato Baccelli ed altri per un ossario sul Gianicolo dei morti per la difesa di Roma nel 1849 — Il deputato Baccelli svolge la sua proposta di legge; la quale è presa in considerazione. = Comunicazione del risultato delle votazioni del giorno precedente. = Annunzio delle interrogazioni: del deputato Muratori al ministro di agricoltura e commercio sull'andamento delle Camere di commercio; del deputato De Renzis al ministro degli affari esteri sulle voci di una possibile occupazione di suolo estero per parte di truppe italiane; del deputato Crispi sul contegno del Governo in conseguenza delle controversie nate pel riordinamento della Rumelia e la rettificazione delle frontiere tra la Turchia e la Grecia; del deputato Del Giudice sugli intendimenti del Governo circa la soluzione della controversia tra la Grecia e la Turchia; del deputato Pierantoni sul medesimo argomento; e del deputato Miceli sulla condotta che ha tenuta e che intende di tenere il Governo nella questione turco-ellenica, nella questione della Rumelia orientale ed in quella di Egitto. = Presentazione della relazione sul disegno di legge relativo al complemento della Facoltà filosofico-letteraria nella Università di Pavia — È dichiarata di urgenza per proposta del deputato Cairoli. = Seguito della discussione del disegno di legge per la costruzione di nuove linee di complemento della rete ferroviaria del regno — Osservazioni del deputato Gabelli. --- Il deputato De Pazzi giura. = Il deputato Gabelli riprende il suo discorso interrotto, e ricorda gl'inconvenienti che nascono dalle leggi che contengono promesse a lunghe scadenze, specialmente nelle presenti condizioni del nostro paese; e quindi egli crede più prudente discutere ora le proposte più importanti, ed alle quali si può provvedere con i mezzi ora disponibili. --- Il presidente del Consiglio, Depretis, presenta il disegno di legge per prorogare i termini fissati per la elezione del Consiglio comunale di Firenze — Per proposta del presidente del Consiglio il detto disegno è rimesso alla Commissione incaricata dello studio di quello relativo ai provvedimenti finanziari pel comune di Firenze. = Il deputato Morana parla per fare una dichiarazione, prendendo argomento da alcuni dati esposti nel suo discorso dal deputato Gabelli — Replica del deputato Gabelli — Parla il deputato Morana per un fatto personale — Parla nuovamente per un fatto personale il deputato Gabelli — Il deputato Panattoni parla brevemente per fare una dichiarazione — Il deputato Borelli dimostra l'importanza della linea del Colle di Tenda, e ne sostiene la costruzione.*

La seduta è aperta alle ore 2 10 pomeridiane.

Il segretario Di Carpegna dà lettura del processo verbale della seduta precedente, il quale è approvato; poscia del seguente sunto di petizioni:

2057. Il Consiglio provinciale di Torino chiede: 1° che la ferrovia Ivrea-Aosta e quella Oulx-Briauçon siano iscritte in prima categoria; 2° che la ferrovia Bra-Carmagnola sia iscritta in seconda categoria; 3° che la ferrovia Torino-Casale sia iscritta

in terza categoria; 4° che la ferrovia Airasca-Saluzzo sia iscritta in quarta categoria; 5° che la congiunzione con la ferrovia del Gottardo si faccia mediante una diramazione che da Bellinzago per Ispra-Laveno-Luino si rannodi a Pino presso il confine svizzero; 6° che la ferrovia del Sempione venga a scendere per Domodossola, il lago d'Orta, e Gozzano, a Santhià.

2058. La Camera di commercio ed arti della pro-

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 29 APRILE 1879

vincia di Terra d'Otranto fa voti perchè venga dal Parlamento accolta la petizione della Camera di commercio di Siena, per la conservazione e l'ampliamento delle fonderie di Follonica.

2059. La Giunta municipale di Frascati ricorre alla Camera per ottenere che il prolungamento della linea Ciampino-Frascati sino alla città, ascritto dalla Giunta parlamentare fra le linee di quarta categoria, venga portato ad una categoria superiore.

2060. Le rappresentanze riunite dei comuni di Besenzone, Borgo San Donnino, Busseto, Castelvetro Piacentino, Cortemaggiore, Cremona, Due Miglia, Fiorenzuola d'Arda, Monticelli d'Ongina, Olmeneta, Polesine Parmense, Polignano Piacentino, Roccabianca, Treviglio, Villanova sull'Arda e Zibello, sorrette dalle adesioni dei comuni di Bagnolo, Caravaggio, Como, Crema, Fontanella, Robecco d'Oglio, Soresina, deputazioni provinciali di Bergamo, e di Cremona e Camera di commercio di Cremona, fanno voti perchè la linea Borgo San Donnino-Cremona dalla quinta categoria, in cui viene proposta dalla Commissione parlamentare, venga iscritta alla terza.

ATTI DIVERSI.

PRESIDENTE. L'onorevole Sforza-Cesarini ha facoltà di parlare sul sunto delle petizioni.

SFORZA-CESARINI. Prego la Camera di voler accordare che la petizione numero 2059 venga dichiarata d'urgenza. Con questa petizione la Giunta municipale di Frascati domanda che il proposto prolungamento della linea Ciampino-Frascati, fino alla città, venga trasportato dalla quarta ad una categoria superiore.

PRESIDENTE. L'onorevole Sforza-Cesarini chiede che la petizione numero 2059 sia dichiarata d'urgenza.

(È dichiarata d'urgenza.)

Questa petizione farà il solito corso.

L'onorevole Ceresa ha facoltà di parlare sul sunto delle petizioni.

CERESA. Prego la Camera di voler decretare l'urgenza della petizione 2057, con la quale il Consiglio provinciale di Torino chiede speciali provvedimenti e modificazioni alla rete ferroviaria proposta per quella provincia.

Confido che la Commissione vorrà prendere questa petizione in serio esame tanto più che essa è importante per una delle più remote valli d'Italia, quella d'Aosta.

PRESIDENTE. L'onorevole Ceresa domanda che la petizione numero 2057 sia dichiarata d'urgenza.

(L'urgenza è ammessa.)

Anche questa petizione farà il consueto corso.

PRESIDENTE. Domandano congedo per motivi di famiglia, l'onorevole Oggero, di giorni 8; per motivi di salute, l'onorevole Zizzi di giorni 8.

(Sono accordati.)

LETTURA DI DISEGNI DI LEGGE PROPOSTI DA DEPUTATI.

PRESIDENTE. Gli uffici hanno ammesso alla lettura tre proposte di legge; una degli onorevoli Nicotera e Gaetani, un'altra dell'onorevole Morelli Salvatore, ed un'ultima degli onorevoli Guido Baccelli, Menotti Garibaldi, Ratti, Ranzi e Piaciani.

Si dà lettura di queste varie proposte.

DI CARPEGNA, segretario. (Legge)

« Allorchè nel 1861 si provvide alla costituzione della provincia di Benevento, che si formò in gran parte con comuni delle provincie limitrofe, la circoscrizione di queste ultime venne necessariamente a mutarsi ed ebbero luogo varie aggregazioni e separazioni di comuni, sia allo scopo di compensare perdite, sia a quello di ottenere un più razionale riparto di territorio.

« Fu in questa occasione che i comuni componenti il mandamento di Venafro furono staccati dalla provincia di Caserta ed aggregati a quella di Molise.

« Questo provvedimento, col quale si veniva a violare la circoscrizione della provincia di Caserta, diede luogo a gravi lagnanze ed a censure.

« E veramente basta gettare uno sguardo sulla carta topografica di detta provincia per rilevare come aggregando il mandamento di Venafro a Molise, il territorio di questa provincia venga, mediante una punta tra i circondari di Sora e Piedimonte di Alife, a protrarsi fino a Teano, luogo centrale della provincia di Caserta. Tale sconcio è tanto patente che lo stesso Consiglio della provincia di Molise, con sua deliberazione del 14 settembre 1861 ebbe a dichiarare essere opportuna la restituzione del mandamento di Venafro a Caserta.

« Al lamentato inconveniente fu in piccola parte riparato colla legge del 18 luglio ultimo scorso, colla quale il comune di Presenzano, uno dei componenti il detto mandamento, venne aggregato a Caserta; ma non per questo potrebbe più a lungo lasciarsi durare uno stato di cose ch'è dannoso al buon andamento dei pubblici servizi ed agli interessi di quei cittadini, i quali mentre hanno tutte le

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 29 APRILE 1879

loro relazioni d'interessi con Caserta, ove possono comodamente accedere in poco d'ora, debbono con grave disturbo, incomodi e rilevante spesa portarsi a Campobasso, attraversando i monti per strade che, nella stagione invernale, rendono spesso pericolose e talora assolutamente impraticabili.

« Giova pure avvertire che l'intero mandamento di Venafro, fa parte del collegio politico di Piedimonte d'Alife, ch'è uno dei circondari della provincia di Terra di Lavoro.

« A tale scopo occorre che l'intero mandamento di Venafro venga restituito a Caserta.

« Nè questo provvedimento può recar danni di qualche rilievo alla provincia di Campobasso.

« Infatti i comuni di Venafro, Filignano, Montaquila, Pozzilli e Sesto Campano, i quali formano il detto mandamento hanno una popolazione complessiva di 12,314 abitanti.

« La provincia di Campobasso ne ha una di 364,208: sicchè eseguita la disgregazione di cui trattasi ne conserverebbe 351,894, vale a dire un numero di abitanti superiore a quello che abbiano altre 33 provincie del regno.

« D'altra parte è noto che avendo gli abitanti di detti comuni tutti i loro rapporti d'interessi colla provincia di Caserta, ben poco danno potrebbe ridondare a quella di Molise dal loro distacco. Nè il territorio che verrebbe disgregato è di tale importanza da scemare considerevolmente l'estensione di quest'ultima provincia, poichè essa rimarrebbe sempre con una superficie di chilometri quadrati 4121 30, vale a dire con un territorio più esteso di quello di 47 fra le 69 provincie del regno.

Articolo unico.

I comuni di Venafro, Filignano, Montaquila, Pozzilli e Sesto Campano, componenti il mandamento di Venafro, cessano per gli effetti amministrativi e giudiziari di far parte del circondario di Isernia (Molise) e sono aggregati a quello di Caserta, in provincia di Terra di Lavoro.

PRESIDENTE. Quando sarà presente l'onorevole Nicotera, si stabilirà il giorno per lo svolgimento di questo disegno di legge.

Si dà lettura della proposta di legge dell'onorevole Morelli Salvatore.

DI CARPEGNA, segretario. (Legge)

« Signori! — L'articolo 189 del Codice civile italiano, col quale si vietano le indagini sulla paternità, è la perpetuazione di un odioso privilegio medioevale che turba il senso razionale, morale e civile dei nostri tempi, e non può permettersi che tuttavia sussista in una legislazione, la quale non fu e non dev'essere mai seconda ad altra di Europa.

« Di fatti, pretendere che nei giudizi civili non si

possa raccogliere la prova di uno stato di cose che si esplica in larga serie di pratiche e di consuetudini appariscenti è enorme, e lo sembra di più quando si rifletta che coi lumi della scienza si arriva oggidì all'accertamento degli stessi fatti psicologici, dai quali emerge il criterio della responsabilità nei giudizi penali.

« E questa ingiuria alla ragione che riverbera una tal quale diffidenza sullo spirito indagatore della magistratura, è, o signori, il minor dei mali che quell'articolo produce nei rapporti della società. Imperocchè se si guardi alle sue conseguenze, si vedrà che la disposizione contenuta in esso, è una delle cause determinanti al celibato corrompitore dei costumi; favorisce le seduzioni che amareggiano la soavità della famiglia; apre l'adito a quelle disgraziate carovane di esposti, i quali vedendosi senza nome ingiustamente abbandonati al disprezzo ed alla miseria per opera della legge del proprio paese, chiedono alle circostanze l'opportunità di conculcarla con atroci delitti; guasta il carattere delle generazioni esimendole dalla responsabilità degli atti più solenni della vita: quest'articolo infine denega la giustizia e sveste di ogni garanzia la donna, permettendo che con le più inique seduzioni si attenti impunemente al suo pudore, perduto il quale, essa precipita infelice nel baratro della dissolutezza.

« Se di fronte a ragioni così chiare vi persuaderete della necessità di cancellare dal nostro Codice una disposizione tanto funesta alla privata e pubblica moralità, io, signori, vi supplico di approvare il seguente disegno di legge.

Articolo unico.

L'articolo 189 del Codice civile è abrogato.

PRESIDENTE. L'onorevole Morelli Salvatore è presente?

MORELLI S. Eccomi.

PRESIDENTE. Quando sarà presente l'onorevole guardasigilli, stabiliremo il giorno in cui potrà essere svolto il disegno di legge dell'onorevole Salvatore Morelli.

Finalmente si dà lettura dell'ultima proposta di legge degli onorevoli: Guido Baccelli, Menotti Garibaldi, Ratti, Ranzi e Pianciani.

DI CARPEGNA, segretario. (Legge)

Articolo unico.

Il Governo del Re è autorizzato a concedere che sieno raccolte sul Gianicolo, e precisamente là dove fu posta la prima pietra pel monumento, le ossa di coloro che, o combattendo morirono per la difesa di Roma, o profughi dopo la resa della città furono passati per le armi da truppe straniere.

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 29 APRILE 1879

PRESIDENTE. Essendo presente l'onorevole Baccelli, gli domando quando intenda di svolgere questa proposta di legge.

BACCELLI. Sono a disposizione della Camera.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro dell'interno.

DEPRETIS, ministro dell'interno. Non ho difficoltà che la Camera stessa fissi il giorno per lo svolgimento della proposta di legge firmata dall'onorevole Baccelli e da altri onorevoli colleghi. E siccome mi pare conveniente che non si alteri il corso ordinario della discussione della legge sulle costruzioni ferroviarie, per parte mia consento a che sia fissata qualche seduta straordinaria per lo svolgimento e per la presa in considerazione di questi diversi schemi di legge, dei quali fu autorizzata la lettura, ed anche per la discussione di qualche disegno di legge speciale.

PRESIDENTE. L'onorevole presidente del Consiglio propone che la Camera stabilisca il giorno per una seduta straordinaria da dedicarsi allo svolgimento di questi disegni di legge, ed anche alla discussione di qualche altro disegno di legge speciale.

MASCILLI. (Dall'emiciclo) Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Prenda il suo posto prima di parlare. (Ilarità)

Voci. Al posto!

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

MASCILLI. Vi è anche il disegno di legge per il ritorno del comune di Cercemaggiore al circondario di Campobasso, di cui gli uffici hanno autorizzato la lettura, e l'onorevole signor ministro ha assentito lo svolgimento.

PRESIDENTE. Dunque, se non sorgono obiezioni, mi pare sia il caso di concretare la proposta generica dell'onorevole presidente del Consiglio, tenendo domani mattina una seduta alle ore 10 per lo svolgimento di questi disegni di legge; cioè quello dell'onorevole Baccelli ed altri, quello per cui ha fatto istanza l'onorevole Mascilli e quello dell'onorevole Morelli Salvatore.

Non essendovi opposizioni pongo a partito...

MORELLI SALVATORE. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Parli pure.

MORELLI SALVATORE. Siccome il presidente del Consiglio desidera che non si interrompa la discussione sul disegno di legge per le nuove costruzioni di strade ferrate, e lo svolgimento del disegno di legge dell'onorevole Baccelli essendo stato rimandato dopo questa discussione...

Una voce. No, no!

PRESIDENTE. Scusi, Ella non ha ben compreso.

MORELLI SALVATORE. Io desidero che lo svolgimento della mia proposta, la quale è abbastanza grave, ed

esige la presenza del guardasigilli, abbia luogo dopo la discussione del disegno di legge per le costruzioni ferroviarie.

PRESIDENTE. Quindi la seduta di domani mattina sarà destinata allo svolgimento delle proposte degli onorevoli Baccelli e Mascilli.

MASCILLI. Prego di differire anche lo svolgimento della mia proposta, perchè temo che domani mattina pochi deputati interverrebbero. (*Si ride*)

PRESIDENTE. Insomma, concidiamo.

V'è la proposta d'una seduta straordinaria e debbo porla ai voti; se non consentano, voteranno contro.

L'onorevole Mascilli domanda che lo svolgimento della sua proposta sia posto all'ordine del giorno terminata la discussione relativa alle nuove strade ferrate? (*Segno d'assenso dell'onorevole Mascilli*)

Sta bene.

Resta la proposta dell'onorevole Baccelli. Porrò ai voti se si debba domani alle 10 tenere una seduta straordinaria per lo svolgimento di questa proposta.

BACCELLI. Se l'onorevole presidente mi accorda un minuto di tempo, svolgerò anche adesso la mia proposta di legge.

PRESIDENTE. L'onorevole Baccelli chiede che piaccia alla Camera d'ascoltare immediatamente lo svolgimento del suo disegno di legge.

Voci. Sì! sì!

PRESIDENTE. Acconsente l'onorevole presidente del Consiglio?

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO E MINISTRO DELL'INTERNO. Non ho difficoltà.

PRESIDENTE. L'onorevole presidente del Consiglio non avendo difficoltà e nessuno facendo obiezioni, do facoltà di parlare all'onorevole Baccelli affinché svolga la sua proposta di legge.

BACCELLI. Toccherò, signori, un argomento che destando molti e gravi pensieri, non ha bisogno di abbondanti parole per essere sostenuto. Parecchi nostri colleghi, in nome dei quali ancora io prendo a parlare, nel proporre un provvedimento che rimuova le difficoltà, fraposte dalle leggi del regno, all'erezione entro la cinta urbana di Roma d'un monumento nel quale vengano raccolte le sacre ossa dei martiri della patria, non intesero sollecitare un favore, ma prevenire soltanto un desiderio vostro, che è pur desiderio di tutta la grande famiglia liberale italiana.

Il culto delle memorie onorate e dei sublimi esempi degni d'imitazione, come è un bisogno ed una legge del cuore, è così una nobile disciplina di civiltà.

Noi ereditammo una patria, che non abbiamo saputo restituire ancora alla sua antica grandezza, da una generazione di uomini che va per legge di na-

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 29 APRILE 1879

tura mano mano scomparendo. Ma questi uomini hanno almeno potuto vedere compiuta la più virile, la più gloriosa delle imprese umane, la redenzione nazionale. Però quei nostri cari cui non toccò che il privilegio di una libera morte, di una morte amareggiata dal dubbio di un esito disputato e spesso raddoppiata dallo sconcertante spettacolo della sconfitta; quei nostri cari debbono avere la pietosa venerazione che si tributò a chi per interezza di fede ha subito coraggiosamente il supremo sacrificio.

La coscienza nazionale ce lo insegna: A Brescia, a Napoli, a Solferino, a Milano, a Novara, a Venezia, dovunque si combattè e si morì per l'Italia, sorgono monumenti che evocano la memoria e quasi direi la presenza di coloro i quali prepararono con la loro morte, quei giorni fortunati che essi hanno potuto intravedere solo nelle visioni del pensiero e nelle consolazioni dell'agonia.

Roma, è vero, Roma fu il più grande, il più splendido monumento, come l'ultima aspirazione per tutti i martiri della fede nazionale caduti in quelle lotte, che forse per arcano volere della Provvidenza trassero i primi auspici da Roma e che nell'idea di Roma fissarono l'ultima meta.

Ma anche Roma, Roma città, ha i suoi propri e numerosi morti; anch'essa deve raccogliere piamente le memorie e le ossa di quei prodi che, consacrandole le sue antiche mura con una difesa eroica, sapevano di difendere qui l'avvenire d'Italia.

E se i misti ossuari di Solferino e di Novara furono benedetti come pegno di pace tra i popoli civili, l'ossario del Gianicolo, dove dormiranno nella patria di loro elezione, divenuta capitale, e custode dell'unità nazionale, patrioti di tutte le parti d'Italia; dove staranno fraternamente confuse, con quelle di tanti romani, le ossa di Mameli, di Manara, di Dandolo, di Morosini e di cento altri generosi, diventerà un ricordo di gloria nazionale, ringrandito dalla santità del luogo, diventerà un altare di concordia fraterna della quale ora più che mai abbiamo tanto bisogno per compiere col senno quello che essi, i nostri fratelli, degni di riposare cogli antichi padri, hanno incominciato col grande clocausto di se stessi.

È per queste ragioni, o signori, che noi vi raccomandiamo il disegno di legge che ci onoriamo di avervi presentato.

PRESIDENTE. L'onorevole presidente del Consiglio e ministro dell'interno ha facoltà di parlare.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO E MINISTRO DELL'INTERNO. Il Ministero dichiara che accetta la presa in considerazione del disegno di legge testè svolto dall'onorevole Baccelli.

PRESIDENTE. Se nessuno fa opposizione, mettò ai

voti se debba prendersi in considerazione questo disegno di legge.

Chi approva è pregato di alzarsi.

(La Camera approva.)

Ora la proposta seguirà il corso regolamentare.

ANNUNZIO DEL RISULTATO DELLE VOTAZIONI FATTE NELLA TORNATA PRECEDENTE.

PRESIDENTE. Proclamo il risultato di alcune delle votazioni di ballottaggio fatte ieri.

Il risultato della votazione per la nomina di un segretario fu il seguente:

Votanti	223
L'onorevole Melodia ottenne voti . .	114
Ungaro » » . .	82

Schede bianche 26 — Nulle 1.

Proclamo quindi eletto l'onorevole Melodia a segretario, avendo egli ottenuto il maggior numero di voti.

Votazione di ballottaggio per la nomina di un questore:

Votanti	220
L'onorevole Adamoli ottenne voti . .	137
Borromeo » » . .	65

Schede bianche 18.

L'onorevole Adamoli avendo ottenuto il maggior numero di voti, lo proclamo eletto questore.

Votazione di ballottaggio per la nomina di due membri della Giunta delle petizioni:

Votanti	221
L'onorevole Morelli Salvatore ottenne voti	143
Capo » »	94
Chimirri » »	84
Guarini » »	65

Schede bianche 18 — Nulle 2.

Quindi gli onorevoli Morelli Salvatore e Capo, avendo ottenuto il maggior numero di voti, li proclamo eletti membri della Giunta delle petizioni.

Votazione di ballottaggio per la nomina di due commissari per la Giunta del regolamento della Camera:

Votanti	223
L'onorevole Mazza ottenne voti .	125
Vastarini-Cresi » »	118
Viarana » »	83
Tenani » »	59

Schede bianche 22 — Nulle 2.

In conseguenza proclamo eletti gli onorevoli Mazza e Vastarini-Cresi che ottennero il maggior numero di voti.

Si doveva anche fare lo spoglio per la nomina di

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 29 APRILE 1879

due membri della Commissione di vigilanza pel Fondo del culto; ma i deputati sorteggiati per scrutatori non hanno ancora compiuto questo spoglio. Invito quindi questi onorevoli colleghi, cioè gli onorevoli Venturi, Spaventa, Pierantoni, Polti, Luscìa, Pianciani, Arisi a volersi nuovamente riunire questa sera per soddisfare al loro mandato.

ANNUNZIO D'INTERROGAZIONI.

PRESIDENTE. Sono giunte diverse domande di interrogazioni e di interpellanze. Una, rivolta al ministro di agricoltura e commercio, è del tenore seguente:

« Il sottoscritto domanda di interrogare il ministro di agricoltura e commercio sull'andamento delle Camere di commercio.

« Muratori. »

Prego l'onorevole presidente del Consiglio di voler comunicare questa interrogazione al suo onorevole collega che non è presente.

Le altre domande d'interrogazione sono rivolte al presidente del Consiglio, ministro degli affari esteri. Sono cinque, e del tenore seguente:

« Il sottoscritto desidera d'interrogare l'onorevole ministro degli affari esteri circa le voci corse di una possibile occupazione di suolo estero per parte di truppe italiane.

« De Renzis. »

Un'altra:

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il signor ministro degli affari esteri sul contegno del Governo del Re in conseguenza delle controversie nate pel riordinamento della Rumelia e la rettificazione delle frontiere tra la Turchia ed il regno di Grecia.

« Crispi. »

Una terza:

« Il sottoscritto chiede interrogare il presidente del Consiglio, ministro per gli esteri, sugli intendimenti del Governo circa la soluzione della controversia tra la Grecia e la Turchia.

« Del Giudice. »

Una quarta:

« Il sottoscritto intende interrogare l'onorevole ministro degli affari esteri sopra l'attitudine che seguirà dopo la condotta del Governo turco nelle trattative con la Grecia per la rettifica delle frontiere.

« Pierantoni. »

L'ultima:

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole presidente del Consiglio, ministro degli affari esteri, sulla condotta che ha tenuto e su quella che intende

di tenere il Governo nella questione turco-ellenica, nella questione della Rumelia orientale ed in quella d'Egitto.

« Miceli. »

Prego l'onorevole presidente del Consiglio, ministro degli affari esteri, di voler dichiarare se e quando intenda rispondere a queste interrogazioni.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. Io non ho mai avuto alcuna difficoltà ad accettare tutte quante le interrogazioni od interpellanze che mi furono in addietro indirizzate sulla politica estera, e ad indicare senza ritardo il giorno in cui la discussione avrebbe potuto aver luogo. Ora però debbo dichiarare che non potrei indicare oggi stesso il giorno pel quale potrei accettare la discussione sui tre argomenti che formano oggetto delle cinque interrogazioni annunziate dall'onorevole presidente. E non potrei indicarlo fin d'oggi per la ragione che su tutti questi argomenti, assai gravi, vertono ora coi diversi Governi trattative e negoziati, su cui io non potrei trattenermi senza mancare ai riguardi che debbo ai Governi esteri, e senza pregiudicare anche gli interessi diplomatici dell'Italia, in queste diverse questioni.

Prego perciò gli onorevoli interpellanti di contentarsi della dichiarazione che io faccio, che spero di potere nella settimana prossima indicare le intenzioni del Governo e fissare il giorno in cui le interrogazioni potranno essere svolte e discusse nella Camera.

PRESIDENTE. L'onorevole De Renzis non è presente, l'onorevole Crispi è ammalato; l'onorevole Del Giudice accetta che si fissi il giorno la settimana ventura?

DEL GIUDICE. Accetto le dichiarazioni dell'onorevole presidente del Consiglio.

PRESIDENTE. L'onorevole Pierantoni è ammalato; l'onorevole Miceli accetta?

MICELI. Io ho presentato questa mia interrogazione sui tre gravi argomenti indicati dall'onorevole nostro presidente, parecchi giorni sono, quando la Camera era ancora in vacanze; allora mi pareva che queste tre questioni dovessero formare oggetto di una discussione nella nostra Camera, e continuo a credere che le discussioni nei Parlamenti sopra argomenti gravi e delicati, come quelli da me accennati, possano ed anzi debbano farsi prima che le trattative tra i vari Governi siano inoltrate o stiano per essere concluse, in modo tale da rendere poi inutile qualunque discussione posteriore. Gli onorevoli ministri degli esteri si possono, secondo me, circondare di tutte le cautele nel dare le loro risposte, ma credo necessario che le opinioni dei deputati nei Parlamenti siano espresse a tempo utile, di

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 29 APRILE 1879

guisa che esse possano valere di aiuto al potere esecutivo nell'indirizzo che deve dare alle trattative medesime. Se ciò non fosse, e se i Parlamenti dovessero discutere sempre solo i fatti compiuti nelle questioni estere, l'opera loro diverrebbe in esse assolutamente vana, il loro intervento del tutto inutile, e le discussioni prenderebbero il carattere di discussioni accademiche. Io credeva che si dovessero e si potessero fare queste interrogazioni ora e non più tardi, ma siccome l'onorevole presidente del Consiglio stima che queste discussioni potrebbero pregiudicare l'andamento regolare delle trattative con le varie potenze, io mi rassegno alla dilazione da lui domandata. Nutro la speranza, anzi la fiducia, che l'onorevole presidente del Consiglio possa condurre le trattative secondo i veri e grandi interessi del paese, e che il silenzio della Camera in questa circostanza non rechi nessun nocimento agli scopi, che tanto noi, quanto l'onorevole presidente del Consiglio, abbiamo in vista. Dopo ciò io aspetto la settimana ventura per sentire le nuove dichiarazioni dell'onorevole ministro.

PRESIDENTE. Si fisserà dunque in un'altra seduta della settimana ventura il giorno per lo svolgimento di queste interrogazioni sulla politica estera.

Invito l'onorevole Cagnola Francesco a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

PRESENTAZIONE DI UNA RELAZIONE.

CAGNOLA FRANCESCO, relatore. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge per il complemento della Facoltà filosofico-letteraria nell'Università di Pavia. (V. *Stampato*, n° 136-A.)

CAIROLI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole Cagnola Francesco della presentazione di questa relazione che sarà stampata e distribuita agli onorevoli deputati.

L'onorevole Cairoli ha facoltà di parlare su questa presentazione.

CAIROLI. Il disegno di legge di cui è stata presentata la relazione non incontrerà alcuna obiezione, perchè senza aggravio dello Stato completerà l'insegnamento di uno dei suoi più celebrati istituti.

Per essere attuato però nel prossimo anno scolastico deve essere deliberato in questo; quindi prego la Camera di dichiararne l'urgenza e consentire che sia messo all'ordine del giorno dopo le proposte che vi sono iscritte.

PRESIDENTE. L'onorevole Cairoli domanda che questo disegno di legge pel compimento della Fa-

coltà filosofico-letteraria nell'Università di Pavia sia dichiarato d'urgenza.

Non essendovi obiezioni, l'urgenza s'intenderà approvata.

(È approvata.)

L'onorevole Cairoli domanda altresì che questo disegno di legge sia messo all'ordine del giorno dopo quelli che vi sono iscritti.

Non essendovi osservazione in contrario, la Presidenza si farà un dovere di soddisfare al desiderio espresso dall'onorevole Cairoli.

SEGUITO DELLA DISCUSSIONE DELLA PROPOSTA DI LEGGE PER LA COSTRUZIONE DI NUOVE LINEE DI COMPIIMENTO DELLA RETE FERROVIARIA DEL REGNO.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge per la costruzione di nuove linee di compimento della rete ferroviaria del regno.

(*Succede una pausa di alcuni minuti.*)

PRESIDENTE. L'onorevole Gabelli ha facoltà di parlare.

GABELLI. Io so che le opinioni mie, le idee che professo in materia ferroviaria non sono nè simpatiche, nè popolari.

Più volte ebbi l'onore di parlare alla Camera intorno a leggi di strade ferrate ed assai rare volte mi avvenne (potrei anche dire mai) di vedere approvate le mie proposte. Questa poca fortuna avrebbe forse dovuto scoraggiarmi ed indurmi a non aprir bocca nella discussione di una legge tanto importante. D'altra parte parvemi che le obiezioni che si potevano fare a questo progetto di legge fossero così gravi da farmi credere che avrei mancato ad un assoluto dovere se avessi taciuto.

Prego i miei colleghi ad essermi cortesi di attenzione anche se abbiano opinioni diametralmente opposte alle mie. Non ho la speranza che le mie prevalgano e non aspiro a tanto. Coloro che professano opinioni contrarie alle mie, non temano della prevalenza di nessuna tesi mia. Li prego tuttavia ad ascoltarmi, perchè credo che le osservazioni che ho in animo di fare, abbiano vera e seria importanza; e prego la Camera a tollerare che io liberamente le esponga, non foss'altro per dare una prova, che qui le opinioni ancor meno accette, hanno libera l'espressione, libera la discussione.

Prima di addentrarmi nell'esame della legge, mi permetta la Camera che io mi soffermi un momento ad esaminare il massimo criterio direttivo, quasi

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 29 APRILE 1879

direi, la causa efficiente il primo fattore della proposta.

Fu detto da molti, ripetuto qui, ripetuto fuori, ripetuto sempre, che l'Italia quanto a ricchezza ferroviaria è in una condizione d'inferiorità, rispetto a quasi tutti gli altri paesi di Europa. È vera questa inferiorità? È esatta l'asserzione che l'Italia in proporzione dei bisogni suoi abbia meno ferrovie di quante ne abbiano gli altri paesi in proporzione ai bisogni loro? I criteri del giudizio sui quali generalmente si è basata l'asserzione della inferiorità dell'Italia, sono il confronto tra la lunghezza chilometrica ferroviaria, e l'estensione del territorio, ed il numero degli abitanti. Io credo erroneo l'uno e l'altro dei criteri.

È naturale, è semplice che un paese disabitato e di grande estensione non possa avere una rete ferroviaria fitta quanto quella di un paese piccolo e molto popolato. Chi volesse fare il confronto fra la ricchezza ferroviaria della Russia e quella del Belgio e concludesse all'inferiorità della Russia in confronto col Belgio, per ciò solo che il rapporto fra la lunghezza ferroviaria e l'estensione superficiale in Russia è molto inferiore al rapporto medesimo nel Belgio, commetterebbe uno strano errore.

Meno evidente, ma pure egualmente erroneo, è il criterio basato al rapporto fra le lunghezze ferroviarie e il numero degli abitanti. Esso parte necessariamente dall'ipotesi che ogni abitante di ogni paese si equivalga. Se gli uomini non abbiano questa condizione di equivalenza, se la civiltà, l'attività, la moralità, tutto quanto in una parola costituisce e concorre a formare il valore sociale ed economico di un popolo, non sia identico a quello dell'altro col quale s'istituisce il confronto, a che conduce questo calcolo del rapporto tra la lunghezza ferroviaria ed il numero degli abitanti? Un turco avrà il bisogno stesso di locomozione, il bisogno stesso di mezzi di lavoro che può avere un inglese od un belga? Io credo erroneo e l'uno e l'altro dei criteri generalmente adoperati, ma principalmente e più evidentemente erroneo per la determinazione della ricchezza ferroviaria quello del rapporto delle lunghezze di ferrovie alle estensioni territoriali.

Sono d'accordo in questo colla Commissione e coll'onorevole relatore della legge il quale a pag. 15 scrive:

« Si prescelse come principale elemento di paragone la popolazione anziché la superficie, nella persuasione che quest'ultima potrebbe condurre a deduzioni non sempre conformi alla condizione industriale ed economica delle varie nazioni. »

E più abbasso conferma e rinforza l'asserzione dicendo che « la moltiplicazione e l'estensione delle

ferrovie sul suolo è *indirettamente* la conseguenza della superficie, ma è *direttamente* l'effetto dello sviluppo delle relazioni umane, delle loro industrie e dei loro commerci. »

Ma la Commissione si ferma a questo, mentre io credo che anche il rapporto delle lunghezze ferroviarie ai numeri delle popolazioni servite non possa aversi per più che un dato molto lontanamente approssimativo e quasi sempre erroneo della rispettiva ricchezza. Oltre che da così fatti calcoli, per l'Italia si è dedotto il criterio di un grande bisogno di ferrovie dal numero e dalla insistenza delle domande.

Dichiaro che non so intendere come il fatto delle domande possa essere un argomento della esistenza di un bisogno vero.

Senza dire che generalmente in Italia (sarà dura la parola, ma diciamola, via), il popolo è sufficientemente accattone, dobbiamo pur riconoscere che molte illusioni hanno dato origine a molte domande. Sui vantaggi che ad ogni città, ad ogni borgata, ad ogni villa doveva portare la costruzione di una ferrovia, si sono fatti dei grandi preventivi. Troppo spesso i fatti smentirono le speranze, ma le illusioni esistono ancora e (cosa abbastanza singolare), sembra pigliano dalle stesse smentite forza maggiore. In ogni modo in quale altro argomento si userebbe di questo criterio, che il solo fatto della domanda costituisce la dimostrazione di un bisogno reale? Eppure nella relazione della Commissione il fatto della quantità e della insistenza delle domande è posto come uno degli argomenti dimostrativi del bisogno di strade ferrate.

Le ferrovie sono un mezzo necessario agli scambi, un mezzo di difesa del paese, un mezzo di progresso economico. È dunque riguardo a questi fini cui sono destinate che si deve determinare la quantità dei bisogni.

Se un popolo ha completi i mezzi necessari alla soddisfazione dei suoi bisogni, è un popolo in quella parte ricco di tutta la desiderabile ricchezza, poiché la ricchezza non consiste nell'eccedenza di mezzi per la soddisfazione del bisogno, ma bensì nella giusta proporzione dei mezzi al bisogno medesimo. L'eccedenza è sempre in pura perdita. Anche l'eccedenza delle ferrovie è una forza sprecata; è l'acqua che passa per la gora e non pesa sulle palette della ruota. Sarà una forza, ma è una forza che va consumata in puro danno, è un termine che fa diminuire il coefficiente dal quale risulta il lavoro utile.

Quanti sono gli scambi cui le ferrovie sono destinate a servire in Italia? È difficile determinare precisamente tutti i movimenti ai quali un popolo ha

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 29 APRILE 1879

bisogno di provvedere; ma pur si hanno dei numeri dai quali abbastanza chiaramente viene determinata l'estensione dei movimenti d'uomini e di cose, la misura cui deve arrivare lo sforzo dei mezzi di locomozione.

Io sono convinto che non è intieramente, e con tutta la precisione, rappresentata la quantità dei movimenti dai numeri che esprimono le importazioni e l'esportazioni di un paese; ma il numero che esprime le importazioni e le esportazioni dà tuttavia la misura quasi esatta dell'attività di quel paese, del lavoro utile che si compie in esso, dei bisogni che ha; ed è già dunque da solo il numero esprime la somma delle importazioni ed esportazioni, un criterio della quantità dei movimenti cui importa provvedere i mezzi.

Ora, qual è l'importazione e l'esportazione dell'Italia in confronto a quella degli altri paesi, e quale è il coefficiente della ricchezza ferroviaria in Italia in confronto ai bisogni dimostrati dai numeri delle importazioni e delle esportazioni? Questo confronto io lo credo molto più vero, molto più convincente, molto più logico, perchè più esattamente correlativo alle quantità dei bisogni di locomozione, di quello che sia il rapporto delle estensioni territoriali, o del numero di abitanti serviti, a determinare la ricchezza ferroviaria e la convenienza o no di decretare nuove costruzioni ferroviarie.

I nostri confronti noi li facciamo sempre colla Francia, coll'Inghilterra, colla Germania. Sono confronti a parer mio un po' superbi. Ma adottiamoli pure; vediamo se l'Italia sia davvero tanto povera quanto asserisce la Commissione; se sia giusto lo sconforto, l'abbattimento dal quale ci si vorrebbe assaliti.

Che si debba proprio *arrossire* (come scrive l'onorevole relatore della Commissione) mettendo a confronto il paese nostro, in quanto a ricchezza ferroviaria, cogli altri paesi? La Germania ha una quantità d'importazioni e di esportazioni in un anno per 7460 milioni, ha 30,600 chilometri di strade ferrate, e così per ogni milione d'importazione e d'esportazione 4137 metri di ferrovie.

L'Austria ha 3800 milioni d'importazione e di esportazione, e 18,000 chilometri di strade ferrate; quindi 4668 metri di strade ferrate per ogni milione d'importazione e d'esportazione. La Francia che ha 7400 milioni d'importazione e d'esportazione, ha 22,600 chilometri di ferrovie; ha quindi 3040 metri di ferrovie per ogni milione d'importazione e d'esportazione.

In Inghilterra, il paese classico delle industrie e delle strade ferrate, le importazioni e le esporta-

zioni salgono a 16 miliardi. L'Inghilterra possiede 27,500 metri di strade ferrate, e quindi 1700 metri di strada ferrata per ogni milione d'importazione e d'esportazione. L'Italia non ha più che 2300 milioni d'importazioni e d'esportazioni. Si lavora abbastanza poco in Italia, poichè questo è un numero che non è superiore a quello che rappresenta le importazioni e le esportazioni del Belgio e della Svizzera.

Abbiamo 2300 milioni d'importazioni e d'esportazioni, ed abbiamo 8200 chilometri di strade ferrate. Abbiamo dunque 3528 metri di strade ferrate per ogni milione d'importazione e d'esportazione. E l'Italia ha minor bisogno di ferrovie di quanto abbiano altri paesi, perchè la maggior parte del suo movimento commerciale si fa per via di mare.

Tuttavia pigliando i numeri che ho riportati, si vede che l'Italia coi suoi 3528 metri occupa un posto intermedio fra la Germania, la quale ha 4037 metri per milione di importazione ed esportazione, e la Francia che ne ha 3040. Il trovarsi fra la Germania e la Francia non parmi cosa da farci salire in viso quel rossore di cui parla la Commissione. Potessimo trovarci sempre in posto tanto onorevole!

Ma non è questo l'unico criterio per giudicare della maggiore o minore ricchezza rispettiva e della quantità vera dei nostri bisogni. Altri numeri, altri dati concorrono all'uguale conclusione.

Il reddito assoluto delle strade ferrate dimostra la minore quantità di bisogno in Italia di fronte agli altri paesi. Il reddito è corrispondente all'uso e l'uso è naturalmente la misura naturale del bisogno. Chi di voi vorrebbe come consigliere comunale o provinciale approvare la costruzione od il mantenimento di una strada per la quale non passasse nessuno? Se non passa nessuno, direste tutti, la strada non è necessaria. E per la ragione medesima, dico io, se sopra una ferrovia non corrono nè passeggeri nè merci, la ferrovia non occorre.

Ora in Francia le strade ferrate rendono 46 mila lire al chilometro; in Inghilterra 58 mila lire; in Germania 39 mila lire ed in Italia il reddito chilometrico non va a più che 19 mila lire e sono quattro o cinque anni che la misura resta costante se pure non scema. C'è qualche cosa di più. Noi da quando fu unita l'Italia costruiamo le ferrovie, seguendo lo stesso sistema di tutti gli altri paesi. Abbiamo cominciato col costruire le più importanti poi quelle di secondaria importanza. Tutti hanno fatto così, ma in Francia, in Inghilterra ed in Italia si sono verificate delle conseguenze molto diverse in dipendenza della aggiunta di nuovi tronchi. Se noi esaminiamo la serie dei prodotti chilometrici

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 29 APRILE 1879

nei diversi paesi, troviamo che dove il progresso economico procede più rapidamente del progresso ferroviario, il prodotto chilometrico aumenta, mentre al contrario dove il progresso economico corre meno rapidamente del progresso ferroviario, i prodotti chilometrici scemano, e così dove si può ritenere che il progresso economico vada di pari passo col progresso ferroviario, i prodotti chilometrici si mantengono costanti.

Esempio della verità di questa regola sono i tre Stati d'Inghilterra, di Francia e d'Italia.

Vediamo con lo sviluppo enorme dell'Inghilterra i prodotti chilometrici che nel 1844 non erano che di 37,066 lire, ascendere nel 1873 a 55,000, ed essere adesso a 58,000.

In Francia (risparmio la lunga serie costante degli aumenti), in Francia si sono aumentate le strade ferrate con molto giudizio. Man mano che il paese progrediva, progrediva pure, e coll'ugual legge, il sistema ferroviario. Si è costruito molto, ma senza febbre, e le ferrovie francesi si sono mantenute press'a poco costantemente sul prodotto di 42,000 a 44,000 lire.

Che cosa è avvenuto in Italia? Nel 1861 il reddito chilometrico delle strade ferrate è stato di 25,553 lire, si aggiunsero in fretta molte linee e nel 1864 il reddito era disceso a 18,443 lire; si seguiva a costruire a gran furia, e nel 1867 erano discesi a 15,070. Oggi siamo a 19,000; 6,000 per chilometro meno di quanto si aveva nel 1861. Ciò significa che le ferrovie aggiunte erano poco produttive; vuol dire che la condizione del paese, il progresso economico non importava tanto di costruzioni ferroviarie quanto noi ne abbiamo fatte. Abbiamo non solo saturato il paese per i bisogni che aveva nel 1864 e nel 1866, ma abbiamo sorpassato la saturazione. E che il progresso economico non corrisponda a tanto progresso ferroviario quanto ne vogliamo, ce lo dicono anche i numeri delle importazioni e delle esportazioni. Eccola questa serie di numeri poco consolante, dal 1872 al 1877. Nell'anno 1872 la somma delle importazioni ed esportazioni è stata di 2247 milioni; nel 1873, 2267; nel 1874, 2319; nel 1875, 2438; nel 1876, 2392; nel 1877, 2324. Siamo sempre lì, fra i 2200 e i 2400. Il progresso economico non corrisponde dunque nè ai nostri desideri, nè alle aspettative che si avevano sobbarcandoci ai grandi sforzi durati per costruire le nostre strade ferrate.

Tutti coloro che si occupano di ferrovie sanno che nei paesi in cui è vero e grande il bisogno di ferrovie sale altissimo il coefficiente del prodotto *merci* al prodotto *passaggieri*. In Italia abbiamo, presso a poco, tanto di prodotto passeggeri quanto

di prodotto merci. Quali rapporti troviamo sulle ferrovie dei paesi coi quali pretendiamo concorrere? La *Sulzbahn* ha il 25 per cento di prodotto passeggeri, e 75 per cento di prodotto merci; la *Nordbahn* ha il 16 per cento di prodotto passeggeri, e l'84 per cento di prodotto merci; l'*Orléans* ha il 27 per cento di prodotto passeggeri e 73 per cento di prodotto merci; la *Paris-Lyon-Méditerranée* 25 a 75. Ed a questi potrei aggiungere una lunga lista di numeri che ho qui raccolti e dei quali risparmio la noia alla Camera.

Noi abbiamo dunque la condizione del paese dimostrata da una serie di numeri che tutti concordano in questo: che di strade ferrate non abbiamo punto il bisogno che ci si viene a dire, quando si appoggia la proposizione sopra il solo rapporto della lunghezza delle ferrovie o alle estese territoriali, o al numero delle popolazioni. Ma questa tesi della pochezza delle strade ferrate in Italia non è soltanto sostenuta guardando a tutta la estensione del regno. Si fanno conti e confronti fra regione e regione. Io sono, per una serie di accuse che mi sono state rivolte, il meno adatto ad entrare in una discussione di ricchezze rispettive fra regione e regione. Debbo più che qualunque altro impormi l'osservanza della regola: *Glissez, n'appuyez pas*; ma qualche cosa mi par proprio necessario ch'io dica.

L'onorevole Merana ha fatto dei conti invocando *la giustizia distributiva*; ha esposto a pagina 21 alcuni numeri, e ha detto poi: « Qui facciamo punto limitandoci alla nuda esposizione dei fatti, dai quali ciascuno dei nostri onorevoli colleghi potrà trarre da sé quelle deduzioni ed ammaestramenti che servono ad illuminare il proprio voto. »

L'onorevole Merana ha compreso nei numeri esposti per la parte settentrionale d'Italia tutte quelle ferrovie che provincie e comuni hanno costruite senza alcun intervento per parte dello Stato; ha compreso anche quelle ferrovie (le venete) per le quali lo Stato dà un sussidio di lire mille al chilometro per ricevere dalle provincie e dai comuni lire 1600, 1800 o 2000 in tasse che gli vengono pagate. L'onorevole Merana ha escluso per un'altra parte d'Italia tutte le ferrovie in corso di costruzione ed ormai quasi compiute, e sulle quali lo Stato ha già speso la massima parte di quanto occorre per portarle al punto di essere da qui a pochissimo tempo esercitate. Ora io non credo che numeri esposti con questi criteri abbiano senza alcuna rettificazione ad essere abbandonati alle considerazioni dei colleghi.

Rifaccio i numeri ed i conti.

Nell'Italia settentrionale di ferrovie per le quali lo Stato non ha incontrato alcuna spesa si hanno

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 29 APRILE 1879

612 chilometri. Dai 3242 chilometri citati dall'onorevole relatore come servienti ai 10,442,000 abitanti dell'Italia settentrionale (la divisione darebbe un risultato di 310 metri per ogni mille abitanti) bisogna sottrarre 612 chilometri, e veniamo ad un risultato di 252 metri per ogni mille abitanti.

Nell'Italia meridionale si hanno *in esercizio* 2049 chilometri, secondo l'onorevole Morana, che servono 7,748,000 abitanti, ma bisogna portare in aumento del conto dei 2049 chilometri la linea di Laura-Avellino, che non è compresa nel suo conto, e che fu aperta l'altro giorno, ed il tronco ancora in costruzione sulla linea di Potenza, che formano fra tutte e due 96 chilometri; sono adunque con questa aggiunta 2145 chilometri. Fatto il calcolo, si viene ad avere 276 metri di ferrovia per ogni mille abitanti, mentre l'Italia settentrionale ne ha 252. Le provincie meridionali hanno così, tenuto fermo il criterio del rapporto agli abitanti, che pure la Commissione ammette come il rapporto del quale maggiormente debba tenersi conto, per ogni mille abitanti 24 metri di ferrovia in più delle settentrionali.

In Sicilia se si tien conto della costruzione della linea Palermo-Marsala-Trapani per la quale lo Stato ha dato un sussidio abbastanza largo, e delle due linee delle Caldaie, e di Vallerlunga che sono in costruzione, si avrebbe un numero di 303 metri per ogni mille abitanti, e così 51 metri di più dell'Italia settentrionale per ogni mille abitanti.

Leviamo pur anche intera la linea Palermo-Trapani-Marsala, resteranno sempre 230 metri per ogni mille abitanti che non fa una grande differenza coi 252 delle provincie settentrionali. E qui su questi confronti fo punto.

Il bisogno di ferrovie dovrebbe a parer mio essere dimostrato da un fatto; da questo: che nelle provincie mancanti di viabilità si desse opera ed opera alacre a costruire le strade rotabili. (*Interruzioni a sinistra*)

PRESIDENTE. Prego di far silenzio.

GABELLI. Nel 1868, osservando che l'Italia aveva estremo bisogno di strade comuni... (*Nuove interruzioni e conversazioni a sinistra*)

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, facciano silenzio, li prego.

GABELLI... si è fatta una legge che ne ha reso la costruzione obbligatoria. Quale è stato il risultato di questa legge, e quali sono i numeri che rappresentano oggi l'attività del paese per provvedersi di strade comuni, le quali poi sono i fattori della produzione non solo, ma i fattori della vita delle ferrovie, poichè se non esistono strade comuni, le ferrovie proprio non possono lavorare?

In 10 anni l'Umbria, la quale aveva bisogno di costruire, secondo gli elenchi presentati (ricavo tutti i numeri dalla relazione presentata dall'onorevole Baccarini), aveva, dico, ed ha bisogno di costruire 1649 chilometri di strade comunali, ne ha costruiti 129.

Gli Abruzzi e il Molise i quali avrebbero bisogno di 3226 chilometri di strade comunali, ne hanno costruito 272.

La Basilicata che avrebbe bisogno di 1183 chilometri ne ha costruiti 53.

Il Lazio che avrebbe bisogno di 1235 chilometri di strade ordinarie, in nove anni ha costruito 18 chilometri! (*Si ride*)

Ora, io domando, o signori, se ad un paese che non sente il bisogno di strade ordinarie si debba riconoscere tutto questo gran bisogno di strade ferrate; domando se non sia ragionevole di cominciare dal provvedere quel mezzo di viabilità che costa 10,000 lire al chilometro, prima di provvedere quell'altro che costa 500,000 lire al chilometro.

Sotto un altro punto di vista si è giustificata la costruzione delle strade ferrate e se ne predica il bisogno. Sotto il punto di vista militare.

Io non ho mai sentito nè in questa Camera, nè fuori parlare a sostegno di una strada ferrata senza che si dicesse: è una ferrovia strategica. (*Si ride*)

Una voce. Ha ragione!

GABELLI. Io domando, o signori, quale sia la ferrovia che in determinati casi ed immaginando un piano di guerra apposta per quella ferrovia non diventi strategica. (*ilarità*)

MORELLI SALVATORE. Solo io ne ho parlato da 15 anni della ferrovia di Sparanise.

PRESIDENTE. Prego di non interrompere.

GABELLI. Nel caso, onorevole Morelli, mi risponderà dopo.

PRESIDENTE. Ce ne sono 139 che risponderanno. (*ilarità generale*)

GABELLI. È vero.

Io non credo che sia questa l'occasione di larghe discussioni sul servizio delle ferrovie in tempo di guerra, sul come e sul quanto possono servirci le nostre, ma qualche cosa bisogna pur dire per ridurre al suo giusto valore questo argomento strategico (molto *strategico*), che ci viene sempre gettato in faccia. (*Risa*)

Io credo che ci sieno anche per l'uso delle strade ferrate degli assiomi che determinino precisamente dei punti di partenza, e trascurando i quali, è impossibile parlare degli usi delle ferrovie in tempo di guerra.

Per me c'è un assioma, un vero assioma logistico fondamentale, ed è questo: che l'uso delle ferrovie

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 29 APRILE 1879

è completamente inutile, è dannoso anzi in tutti quanti i casi in cui le velocità di corsa non abbiano a riguadagnare i tempi perduti di carico e scarico.

Se la velocità di corsa non riguadagna il tempo perduto di carico e scarico, è evidente che torna conto andare a piedi o a cavallo.

C'è un altro assioma, assioma ferroviario, che la *potenzialità* di trasporto di una strada ferrata è in via principalissima determinata dalla *potenzialità* delle stazioni.

Molti guardando alle sole linee immaginano che i treni possano succedersi l'uno dietro l'altro, a 5 o 10 minuti di distanza, e dicono: sulla tale ferrovia si può fare il tal movimento, spedendo tanti treni in tante ore.

Signori, sulla linea sì; ma la linea è, dirò così, alimentata dalla stazione; ed è il serbatoio alimentante, non il condotto, che limita quindi la *potenzialità*. Ed è particolarmente dal punto di vista militare, che la stazione determina in modo assoluto la *potenzialità* di una linea.

Ora, in quali condizioni abbiamo le nostre stazioni? Volendo provvedere ai bisogni di grandi movimenti di truppe per una guerra non sarebbe molto miglior partito per noi aumentare la *potenzialità* delle stazioni e delle linee che abbiamo, di quello che pensare a costruzioni di linee nuove?

Le nostre stazioni, come quelle di tutto il mondo, sono costrutte dal punto di vista puramente commerciale, e base fondamentale delle disposizioni di una stazione è la divisione dei servizi di grande e piccola velocità. In tempo di guerra e per servizi di guerra questa divisione non ha senso, poichè bisogna che tutto vada alla massima velocità possibile.

Nelle stazioni commerciali alcune disposizioni corrispondono a concetti non solo diversi ma diametralmente opposti a quelli che dovrebbero essere ammessi perchè potessero riuscire adatte per tempi di guerra e per movimenti di eserciti. Scelgo uno fra i mille esempi che potrei addurre.

Nelle nostre tariffe è stabilita una tassa per sosta delle merci nei magazzini che è tanto alta da diventare una multa per tutti coloro che non ritirano le merci dalle stazioni. È naturale che così fosse fatto. Non potevano le amministrazioni ferroviarie rendersi depositarie delle merci per tutto quanto il paese: avrebbero dovuto avere immensi magazzini, e cambiare la natura dell'industria dei trasporti in un'altra.

La tariffa di sosta mirava a limitare l'estensione ed il costo dei fabbricati destinati a magazzino merci. Per i movimenti di truppe occorrerebbe tutt'altro. Occorrerebbe che tutto quanto serve all'approvvisionamento dell'esercito, per ottenere ap-

punto la massima velocità nei movimenti fosse depositato ed immagazzinato alle stazioni.

Tante altre osservazioni potrei fare, e sulla forma dei piani caricatori, che per la cavalleria devono essere fatti di fianco, poichè i cavalli entrano di fianco nei vagoni, e per l'artiglieria debbono essere fatti di testa, sul materiale fisso di servizio, ecc., e tutte le osservazioni concorrerebbero a dimostrare che le nostre stazioni sono pochissimo adatte a dare una *potenzialità* vera alle linee dal punto di vista dei movimenti militari.

Potrei aggiungere, accennando all'invio annuale di ufficiali per le stazioni, col quale si è inteso in qualche modo di risolvere il problema, che così come si pratica si risolve proprio nulla; imparano poco davvero quegli ufficiali nei sei mesi che vanno comandati alle stazioni ferroviarie. Ma parmi che eccederei i limiti dell'odierna discussione. Questo solo mi preme dichiarare che prima di sollecitare tanto la costruzione di nuove strade ferrate, prima di asserirne il bisogno per la difesa del regno, bisogna bene esaminare se non sia più utile di ridurre a *potenzialità* vera le strade ferrate che abbiamo.

E non serve l'opporre a quanto venni esponendo che anche all'estero le stazioni sono stabilite e costrutte perchè servano a movimenti commerciali. L'importanza dei movimenti sulle ferrovie estere ha costretto a dare alle stazioni una estensione grandissima, ed è questo un potente correttivo anche per la loro *potenzialità* dal punto di vista dei movimenti militari.

Le ferrovie, generalmente parlando, servono a movimenti strategici; possono poco servire a movimenti tattici. Difficilmente si potrebbe trovare un male peggiore, parlando di ferrovie in tempo di guerra, dell'abuso delle ferrovie. E tutti i militari che sono qui alla Camera possono far fede di quanto danno abbia prodotto alla Francia l'abuso delle strade ferrate.

Se la Camera mi permette riposerei.

PRESIDENTE. La seduta è sospesa per cinque minuti.

Si riprende la seduta:

Prego gli onorevoli deputati di riprendere i loro posti e far silenzio

Essendo presente l'onorevole De Pazzi lo invito a giurare.

(L'onorevole De Pazzi giura.)

Credo opportuno rammentare alla Camera che domani si porrà all'ordine del giorno la nomina della nuova Commissione generale del bilancio. La Commissione generale del bilancio passata ha esaurito il suo incarico: le restava però a riferire intorno a due disegni di legge che a lei erano stati inviati dalla

Camera, cioè: sulle maggiori spese, e sulla convalidazione dei decreti reali di prelevamento di somme dal fondo per le spese impreviste. Non avendo essa ancora riferito su queste due proposte di legge si intenderà che siano deferite alla Commissione che si nominerà domani.

Non essendovi obiezioni così rimane stabilito.

L'onorevole Gabelli ha facoltà di proseguire il suo discorso.

GABELLI. In ogni modo, o signori, o è vero che il bisogno di nuove strade ferrate non esiste, e questa legge non ha alcuna ragione di essere, o i miei ragionamenti sono, dirò così, *eccentrici*, ed in questo caso non so persuadermi come ad un bisogno vero, attuale, ci si venga a proporre di provvedere con una legge, la cui attuazione va a diciott'anni. Io credo impossibile di prevedere oggi che cosa dovrà essere fatto, o sarà ragionevole di fare di qui a diciott'anni. Non solo le condizioni economiche del paese, e di molti dei centri cui oggi vogliamo servire, possono allora essere intieramente mutate, ma possono essere intieramente mutate anche le condizioni tecniche dei modi di servirli. Nelle strade ferrate è avvenuto, come in tante altre cose, una lotta continua tra le potenze e le resistenze.

Abbiamo veduto una folla di sistemi nuovi essere proposti, la locomotiva ad aderenza artificiale (sistema Fell), la locomotiva che si arrampica su un ingranaggio, la locomotiva stradale il cui perfezionamento non so fin dove possa giungere e se non possa essere destinata a far riporre in gran parte fra i ferri vecchi le rotaie. A quali e quanti rivolgimenti, a quanti nuovi trovati possano dar luogo le continue e feconde lotte fra potenze e resistenze, lo abbiamo visto particolarmente nella marina. Nelle ferrovie la vertigine delle scoperte e delle invenzioni non è stata quale fu nella marina, ma chi garantisce che ciò non possa succedere? Si costruisce forse oggi in marina come 15, come 10, come 8, come 6 anni or sono? Chiedete all'onorevole ministro della marina se le sue convinzioni marinesche sieno le stesse di quello che erano vent'anni or sono. Domandategli se nell'anno 1879 disegnerebbe lo scafo d'un bastimento come lo avrebbe disegnato nell'anno 1860. (*Si ride*)

Oggi stesso, e nel campo meno mobile delle strade ferrate, vediamo l'onorevole Guala presentarci un ordine del giorno perchè le ferrovie sieno costruite diversamente da quello che ora si costruiscono. Io credo che il vantato sistema delle ferrovie così dette economiche sia il progresso dei gamberi.

Da molti e molti anni tutte le compagnie ferroviarie, nessuna eccettuata, tendono a far maggiore il peso delle rotaie, la potenza delle locomotive, e

questo per economia. Ora come si potrà, andando in senso inverso, raggiungere lo stesso scopo?

Non è il caso per me di discutere ora l'ordine del giorno presentato dall'onorevole Guala. Ne verrà forse il momento e ne parleremo allora. Ad ogni modo la buona accoglienza che si fa ad ogni nuova proposta accenna a desiderii di cambiamenti, i quali implicano che non si possa oggi stabilire quello che fra 18 anni si dovrà fare.

Di leggi a lunga scadenza ne abbiamo fatte parecchie nei pochi anni da che esiste l'Italia. La legge del 1865 sul riordinamento ed il complemento delle ferrovie era anche quella una legge a lunga scadenza, ed abbiamo veduto a quante modificazioni sia stata soggetta; abbiamo veduto a quanti disgusti, a quanti disinganni, a quanti malcontenti abbia dato origine appunto perchè conteneva promesse che il tempo ha reso completamente illusorie.

Quando io, parecchi anni or sono, diceva: la società delle meridionali (e lo diceva qui alla Camera) non ha fatto e non farà le ferrovie di Aquila e di Campobosso, l'onorevole Gadda che sedeva allora sul banco dei ministri mi rispondeva che la società delle meridionali sarebbe stata obbligata ad adempiere ai suoi impegni.

Ebbene di queste linee una non è ancora compiuta e ripeto di credere che non lo sarà, l'altra non è neppure cominciata.

Le popolazioni si lamentano del trattamento che loro è stato fatto, perchè la legge a lunga scadenza aveva fatto loro delle promesse che non sono state adempiute.

Le popolazioni hanno piena ragione; ma perchè vorremo ripetere l'errore di promettere a lunghe scadenze, mentre ci è impossibile di essere sicuri di poter adempiere a promesse molto lontane?

Per questi 18 anni noi determiniamo i mezzi per far fronte ai lavori. Li abbiamo i mezzi per adempiere alle promesse che facciamo con questo omnibus ferroviario? Prima di rispondere a questa domanda ne farò un'altra e tenterò darvi la risposta.

Quale sarà l'importo reale degli impegni che oggi si contraggono?

Noi pur troppo in Italia abbiamo fatto una dura esperienza della differenza che corre tra i preventivi e i consuntivi quando trattasi di lavori pubblici e particolarmente di strade ferrate.

Quando si presentò la legge per la costruzione delle ferrovie Calabro-Sicule si chiesero 90 milioni, poi, compiuti i progetti, se ne domandarono altri 46, in tutto 136 milioni. Quando si chiesero i 46 milioni si assicurò la Camera ed il paese che i 136

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 29 APRILE 1879

milioni sarebbero stati sufficienti per completare la rete Calabro-Sicula.

L'onorevole Marolda-Petilli, relatore per la Commissione alla Camera, scriveva: « è più che assicurato, è certo che la somma stanziata di 136 milioni sarà bastevole a fare aprire al pubblico servizio tutta intiera la rete calabro-sicula. »

Lo scorso anno il Ministero, in una relazione dell'onorevole Valsecchi scriveva che a completare le calabro-sicule occorrevano 231 milioni, ed aggiungeva: « sarà egli possibile di restare nei precisi limiti delle suddette previsioni di spesa? (dei 231 in luogo dei 136 milioni) Allo stato attuale dei lavori, e per l'eccezionale condizione dei terreni ove sono stabilite e si devono compiere le linee di che si tratta, sarebbe forse troppo arrischiata una risposta affermativa: in ogni caso per non oltrepassare i suddetti limiti, sarà necessario che sotto la denominazione di spese di costruzione delle ferrovie calabro-sicule non vengano imputate nel relativo capitolo del bilancio le spese di straordinaria manutenzione, di riparazioni e di miglioramento alle linee aperte all'esercizio. »

Rifare un ponte che venga travolto da un torrente non sarà adunque una spesa che vada addebitata alla manutenzione: si pagherà due volte un conto capitale come il solito. E che le previsioni dell'onorevole Valsecchi, di non essere possibile restare nei limiti dei 231 milioni, fossero esatte, ce ne dà una prova oggi lo stesso ministro, il quale negli allegati, che presenta come modificazioni al progetto delle nuove costruzioni, stabilisce in 236 milioni la spesa per le calabro-sicule pur mantenendo tutte le riserve fatte dall'onorevole Valsecchi.

Il preventivo dei 136 milioni era fatto sopra progetti intieramente compiuti, od almeno che si dicevano intieramente compiuti. Il coefficiente dell'aumento dei consuntivi sui preventivi va ad 1,74, cioè 74 per cento d'aumento.

La ferrovia ligure doveva costare 100 milioni, e fino ad ora è costata 176. Il coefficiente di aumento della spesa dei consuntivi sui preventivi sale anche qui a 76 per cento. La Pontebba doveva costare 20 milioni. Io ho sostenuto qui alla Camera, combattendo la Pontebba, che sarebbe costata 35 milioni. I fatti mi danno perfettamente ragione, e la Pontebba costa 35 milioni. Il coefficiente di aumento anche per la Pontebba è del 75 per cento.

Pel Gottardo ci si chiesero i sussidi sulla base di una spesa di 187 milioni, e ora si preventivano 280 milioni. Non siamo ancora al consuntivo, perchè il Gottardo è ancora da costruire e abbiamo già un aumento di coefficiente sui primi preventivi del 50 per cento. Non si trova uno, uno solo dei grandi

lavori dello Stato che non solo sia stato nei limiti dei preventivi, ma nel quale gli aumenti non siano saliti ai limiti cui ho accennato. Ma, rispetto a queste linee che ci si propongono oggi, c'è qualche cosa di più. Non è ammissibile, non è supponibile che il coefficiente dell'aumento si fermi al limite del 75 per cento. Lo passeremo, e di molto lo passeremo; perchè tutte quante queste costruzioni, sulle quali si è avuto fino ad ora l'aumento del 70, 75, 80 per cento, sono costruzioni fatte in seguito a progetti detti esatti, mentre preventivi, può dirsi quasi, non esistono per le opere che oggi ci si vengono a chiedere. Per una parte delle linee che ci si propongono mancano assolutamente i progetti; per un'altra parte, esistono progetti fatti allo scopo di dimostrare che la tale o tale altra linea costa una miseria; che lo Stato può costruirla senza gravi sacrifici; che si avrauno dei prodotti netti perchè il capitale da erogare è piccolo. Il coefficiente adunque del 70 a 75 per cento che abbiamo avuto quando il Governo ci dava lui dei progetti, e ne assumeva la morale responsabilità, crescerà di molto ora che si tratta di proposte per le quali non esistono progetti, o esistono progetti *ad usum Delphini*. Che se pure il coefficiente si mantenga al 75 per cento, la spesa vera dai 900 milioni salirà a 1530 milioni.

Possono in loro coscienza il Governo e la Commissione garantire alla Camera, coi progetti che hanno in mano, che il coefficiente dell'aumento della spesa resterà nei limiti del 75 per cento? Io ho esaminato parecchi di questi così detti progetti; ho veduto, per esempio, cose di questo genere: un viadotto in ferro con due travate centrali di 80 metri di gittata ognuna, e con due laterali di 60 metri, con pile metalliche, all'altezza media di 74 metri (una di 96), è contato senza nessun calcolo giustificativo pel valore di 560 mila lire.

Ho fatto il conto sulle quantità di ferro che dovrebbero impiegarsi per costruire questo grande viadotto, questo colosso in confronto al quale il grande viadotto di Castellaneta sarebbe un gingillo, ed ho trovato che per il solo acquisto del ferro al prezzo attuale, tanto basso, tanto invilito, converrebbe spendere per lo meno tre milioni. È un esempio; potrei darne venti in fila se non temessi di abusare della pazienza della Camera.

Ho fatto dei confronti fra gli importi effettivamente spesi per la costruzione di ferrovie che presentano press'a poco le condizioni di alcune fra le proposte, ed ho trovato per lo più che il costo vero delle ferrovie costruite in condizioni simili a quelle delle ferrovie proposte, è circa il doppio del preventivo di quelle proposte. Difatti il massimo valore che io trovo segnato per le proposte è di 410

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 29 APRILE 1879

a 420 mila lire; delle ferrovie costrutte parecchie costarono 700 ed 800 mila lire al chilometro. Ora, l'esame che io ho fatto, di alcune delle ferrovie proposte, perchè le ho esaminate proprio andandoci su passo a passo, mi dimostra che la differenza dei consuntivi ai preventivi raggiungerebbe senza alcun dubbio il rapporto di due ad uno. Per esempio sulla linea Ivrea-Aosta ho veduto progettata (sotto Bard, se la memoria non mi inganna) una galleria di 400 metri che (per evitare un impossibile taglio a mezza costa) dovrebbe essere almeno di due chilometri. Tutti indistintamente i progetti che ho avuto occasione di esaminare sono in simili condizioni.

Ora è possibile di votare a cuor leggero un progetto di questo genere, quando non sappiamo, nè può dirci il Governo, nè può dirci la Commissione se siano da spendersi 900 milioni, o due miliardi?

Nell'allegato delle *modificazioni al progetto* si aggiungono 180 milioni alle spese prima prevedute.

Come siano fatti i conti per questi 180 milioni può darvi un'idea questo che sto per dirvi.

A pagina 8 di queste *modificazioni* sta scritto:

« L'Amministrazione governativa delle ferrovie dell'Alta Italia presenta un conto di spese ascendenti a lire 106,815,000 per completamento, ampliamento e consolidamento di tutte le linee esercitate, da spendersi in un periodo più o meno lungo e che ragionevolmente può ritenersi di 15 anni. È a notarsi che questa cifra non comprende alcuna previsione di materiale d'esercizio, ma che per contro contiene delle somme le quali, a parte l'esame accurato che se ne farà — (pare siasi giudicato della ammissibilità della somma esposta senza farne l'esame accurato) — appaiono fin d'ora previste in tale misura da poter essere ridotte a minori proporzioni, per guisa che, conservando il preventivo in cifra tonda di lire 106,500,000 potrebbesi in questa anche comprendere una somma di lire 22,500,000 per far fronte nel quindicennio sopraccitato alla spesa non solo per rimpiazzare quella parte di materiale mobile che viene posto fuori di servizio per naturale deperimento ed invecchiamento, ma altresì per provvedere ai bisogni di nuovo materiale dipendentemente dall'aumento di traffici sulle linee della rete di che si tratta. »

Adunque 22,500,000 lire per sopperire al rimpiazzo del materiale che deperisce per vetustà ed all'aumento del materiale mobile. Ventidue milioni e cinquecento mila lire da spendersi in 15 anni, significa un milione e mezzo da spendersi per ogni anno. Il materiale mobile dell'Alta Italia ha un valore (l'abbiamo pagato con la convenzione di Basileia) di 121 milioni; un milione e mezzo all'anno significa adunque rinnovare il materiale mobile ogni

86 anni, e questo senza tener conto per niente affatto di quel tale *aumento per gli aumenti di traffico*. Ma, domando io, o signori, qual è il costruttore di locomotive o di vagoni che sappia darci una locomotiva o una carrozza che duri 80 anni? Io dichiaro nella mia qualità di modesto costruttore ed esercitatore di strade ferrate di non aver mai visto una locomotiva per la quale potessi prevedere una durata di 80 anni. E notate che a questi 80 anni bisogna aggiungere l'età del materiale che abbiamo in servizio, età che non è poca, perchè nell'esercizio delle nostre ferrovie abbiamo moltissime locomotive le quali hanno 26 anni di servizio attivo, ed hanno tutti i meriti per essere poste addirittura in pensione. (*ilarità*)

Non è questo il solo conto abbastanza singolare in questo *allegato per modificazioni*. A pagina 13 si seguano 40 milioni per *consolidamento*, delle linee, cioè armamento e lavori dipendenti. Si tratta di cambiare rotaie vecchie, che non possono più sostenere il peso delle locomotive, con rotaie nuove. Questi cambiamenti avvenivano sempre in conto-capitale. Era una mistificazione poi che, seguendo la massima contabile, una strada dopo tre o quattro generazioni avrebbe dovuto avere tre o quattro rotaie una sopra l'altra.

Il Governo decise, a quanto pare, di ammettere lo stesso sistema di contabilità, e difatti in una noticina alla pagina 13 ci dice: « A carico del conto-capitale, oltre di tutte le spese per lavori di completamento e di ampliamento, e per provviste di materiale mobile, fu valutata anche una porzione delle spese per lavori di consolidamento. » E va avanti. Ma sapete qual è la porzione che mette a carico del conto-capitale? Il 75 per cento del valore delle guide che compra oggi!

Via, non occorre essere ferroviari, nè amministratori, per intendere che a carico del conto-capitale può andare soltanto la differenza del costo o per maggiore quantità di metallo se sia adottato tipo di rotaie più pesanti, o per diversità di materiale adoperato se impieghisi l'acciaio in luogo del ferro. Questa è l'unica parte che potete portare al conto-capitale, e sarà l'8, il 10 o il 12 per cento, perchè oggi vi danno l'acciaio ad un prezzo eguale e fino inferiore di quello del ferro.

I tre quarti sono dunque messi al fondo-capitale per una sola ragione: per farci apparire le spese annue diverse da quelle che effettivamente sono.

Ma oltre ai 180 milioni che si aggiunsero per rimediare alle condizioni delle ferrovie vecchie e per imprevisti, oltre l'aumento che si avrà per la differenza tra i consuntivi e i preventivi, c'è ben altro

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 29 APRILE 1879

da aggiungere per arrivare alla spesa vera per ferrovie che avremo nei 18 anni.

L'ultimo articolo di questo progetto di legge impone al Governo di presentare un altro progetto di legge per altre costruzioni ferroviarie. Rileggo l'articolo:

« Il Governo del Re farà studiare i progetti esecutivi per la costruzione delle linee:

« 1. Lecco-Colico;

« 2. Cuneo-Nizza (per Ventimiglia ed il Colle di Tenda);

« 3. Succursale alla ferrovia dei Giovi;

« 4. Aulla-Lucca;

« 5. Solmona-Isernia-Campobasso;

« 6. Fiumana d'Atella alla linea Potenza-Torremare.

« Completati gli studi presenterà al Parlamento il relativo progetto di legge per l'approvazione della spesa.

« La costruzione delle linee suddette dovrà essere condotta a termine negli anni 18 fissati pel completamento delle linee approvate colla presente legge. »

Non crediate adunque che siano i soli 1080 milioni messi nel progetto di legge e per i quali si fa il riparto in 60 milioni all'anno; c'è senza dubbio da aggiungere nel riparto il valore di queste altre linee. Ora i progetti di queste linee non esistono. Dovendo pur metterle in conto, mi riporto pel valore vero, al valore di altre in consimili condizioni di terreno, e calcolo per 490 chilometri cui approssimativamente si andrà, una aggiunta di spesa di 240 milioni.

Ma non basta ancora. È conclusa e verrà presentata alla Camera la convenzione per il riscatto delle ferrovie romane sulle basi stesse altra volta convenute; anche questa sarà da aggiungere ai carichi che avremo in questi 18 anni, per conto di strade ferrate. L'onorevole Minghetti, col quale io non andava punto d'accordo nel conto che faceva della spesa per questo riscatto, ne riduceva il carico a 6 milioni all'anno. Io credo sia molto di più; ma in qualunque modo, accetto la cifra dell'onorevole Minghetti. Sarà dunque un'annualità di 6 milioni da aggiungersi; o un capitale di 100 milioni da aggiungere al conto capitale, se vogliasi tutto ridurre a conto capitale.

E non basta ancora. Si è detto tante volte, che la condizione delle meridionali era insostenibile, e che bisognava pensare o col cambiamento di contratto, o in qualche altro modo a sostenere quella società. Sostenere la società, vuol dire far pagare al paese. Io non so quanto sarà; ma anche questo qualche cosa verrà ad accrescer la somma.

E non basta; è lunga la lista! C'è una nuova convenzione con Charles-Vitali-Picard. Sono 2 milioni e 1/2 che bisognerà rassegnarsi a pagare. E c'è qualche cosa anche di più importante. Ci sono le pretese della Sudbhan per i due anni di esercizio fino alla legge dell'esercizio provvisorio di Stato. Ho sentito parlare di una somma molto grossa, qualche cosa di simile a 40 o 45 milioni per compenso e maggiori spese nei due anni. Io non so se sia vera la diceria di 40 o 45 (e alcuno m'ha detto 48) milioni. Ma in qualche modo qualche cosa di vero ci potrebbe essere. Ed io senza punto aggiungere la somma alle altre, l'accenno unicamente per ottenere su questa parte qualche spiegazione dall'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Io non entrerei in questioni di linee. È perfettamente giusta la raccomandazione fattaci dall'onorevole nostro presidente. Ma sono dolente che in questa discussione non sia punto entrata la Commissione incaricata di riferire sul disegno di legge. Il dire, non ci occupiamo di tracciati, non ce ne occupiamo perchè giudichiamo come uomini politici, è, infine, un lasciar fuori una parte vitale della questione. Un tracciato piuttosto che un altro non solo fa servire la linea ad un bisogno vero o ad uno che non lo sia, ma ha una grandissima importanza sulla determinazione della spesa a cui il paese può andare incontro.

Non ci occupiamo più che tanto dei progetti e dei tracciati, siamo uomini politici! Ma pare alla Commissione che una questione di vera e seria politica non sia lo stabilire se sì o no la spesa vera abbia ad eccedere di un miliardo la preventivata? Pare alla Commissione ed all'onorevole Morana che ha dettato la relazione, giusta e giustificabile la frase seguente a pagina 6: « Ricorderete come si tentasse di far credere che la Commissione si perdeva in discussione di tracciati elevandosi quasi a Commissione tecnica. »

Si è tentato di far credere! Oh! Curioso tentativo! Una Commissione che viene a riferirvi sulla proposta di costruzione di nuove ferrovie, non solo crede estraneo al suo mandato di esaminare se sia più conveniente ed economico uno piuttosto che un altro tracciato, ma denuncia al pubblico il dubbio di alcuno come un tentativo. Tentativo di che? Se la Commissione non avesse avuto la paura che ha avuto di esaminare progetti e tracciati, si sarebbe molto facilmente accorta che per alcuni si fanno certi calcoli e certe argomentazioni da far davvero paura. Non l'ha fatto, ed ha, per mio modo di vedere, trascurato così una parte essenzialissima della questione.

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 29 APRILE 1879

Una delle cose sulle quali, nè Ministero, nè Commissione ci hanno detto una parola, è sul reddito presuntivo di queste nuove strade ferrate. Il paese va ad impegnare somme enormi nella costruzione di alcune ferrovie che è molto dubbio se daranno un qualche frutto. E dico è molto dubbio se daranno un qualche frutto, anzi che dire è certo che non ne daranno alcuno, per ammorbidire almeno una volta la frase. Noi vediamo progettati 400 e più chilometri per la Eboli-Reggio, la quale viene ad essere in concorrenza colla Taranto-Reggio, e la Taranto-Reggio dà oggi 2800 lire di prodotto chilometrico paga cioè appena la metà della spesa ordinaria di esercizio. E noi vogliamo creare una concorrente a questa linea.

Signori, io credo che la ferrovia Eboli-Reggio, (meglio le quattro ferrovie messe in nota in luogo dell'unica prima sostenuta) costerebbero 250 a 300 milioni a valore vero. (*Movimenti*) Ora, io credo possa esser fatta molto seriamente una proposta che ad alcuni parrà strana.

In materia ferroviaria io pretendo ad essere progressista. (Bene! *a destra*) Vedo anche più in là del libero binario del Dorn. E credo di proporre un risparmio, una vera economia per l'Italia (in confronto a quanto si domanda col progetto di legge), adottando l'ultimo limite di progresso che potrebbe essere escogitato in materia ferroviaria: sia libera completamente la ferrovia. Volete viaggiare? Ebbene, vi facciamo il servizio, e ve lo facciamo *gratis*; uomini e cose viaggino sulla ferrovia Taranto-Reggio senza nulla pagare (*Movimenti*); mettete unicamente una tassa per chi volesse andare in prima classe. Voi dite che le ferrovie sono un grande elemento, un grande fattore di progresso economico; ebbene, questo fattore avrà la sua massima potenza, quando avrà la possibilità del massimo uso della ferrovia. Voi predicate che, per essere utili economicamente le strade ferrate, debbono servire con tariffe bassissime: ebbene, io vo sino a proporre che sulla linea Taranto-Reggio la tariffa sia ridotta a zero. (*Sorrisi a destra*)

PLUTINO. E le trenta ore invece di dodici.

PRESIDENTE. Non interrompano.

GABELLI. Io non so come potrebbe l'onorevole Plutino sostenere che sono trenta ore in luogo di dodici quando avesse semplicemente fatto il conto della diversità delle lunghezze fra Reggio-Eboli pel Vallo di Diano, o per il Cilento (perchè lì se ne farebbero due, una per l'andata, l'altra per il ritorno) (*Si ride*), e quelle per Catanzaro e Potenza, e diviso il numero dei chilometri in più per 35 appena, velocità molto modesta, troverebbe una differenza di cinque ore, e non di dodici. Si dice che le ferro-

vie sono date come un fattore di progresso economico. Ebbene, il viaggio medio per venire dai paesi della Calabria sulla ferrovia nuova verso Napoli sarebbe di 220 chilometri; la spesa per un viaggio medio, in ferrovia, di 220 chilometri è maggiore della spesa che occorre per raggiungere la rete adriatica dai paesi della costa mediterranea.

Quindi, anche tenuto conto della spesa sulle strade ordinarie, faccio alla Calabria un vero vantaggio. Il costo della strada da Eboli a Reggio lo limito pel conto che fo adesso a 250 milioni. Per questa somma il paese pagherà circa 18 milioni d'interesse. La spesa d'esercizio non può essere pagata dal reddito della Eboli-Reggio, poichè abbiamo già la prova che non se ne ritrarrà oltre a 3000 lire per chilometro, ed ammetto già molto ammettendo la duplicazione del reddito dell'attuale ferrovia. Avremo dunque una perdita di circa due milioni sulle spese di esercizio, e saranno venti milioni che il paese dovrà pagare per la costruzione e l'esercizio della Eboli-Reggio. Se noi faremo sulla Taranto-Reggio il servizio gratuito, e risparmieremo le spese di costruzione e di esercizio delle linee domandate che c'imporrebbero il carico di 20 milioni all'anno, avremo fatto fare al paese un'economia di 18 milioni all'anno, poichè il reddito lordo attuale della Reggio-Taranto non arriva a due milioni. Poichè si parla tanto d'economie, mi pare che un'economia di 18 milioni non sia punto disprezzabile. Se il sistema della *libera corsa sul libero binario* condurrà a buoni risultati sulla linea Reggio-Taranto, perchè non daremo noi Italiani l'esempio d'applicarlo più in grande? Ho sentito a parlare spesso di fare *esperienze* sulle strade ferrate; ebbene, facciamola quest'esperienza sulla linea Reggio-Taranto; ci costerà tanto poco in confronto a quanto sarebbe il carico ammettendo la costruzione delle linee! Non ho paura dell'eccesso di movimento che può avvenire sulla Reggio-Taranto. Prima di tutto so per pratica che chi ha la possibilità di viaggiare senza pagare il biglietto, non viaggia per ciò solo che è in possesso di tale possibilità. Se ha interesse di viaggiare, viaggia, se no, no. E non si spediranno prodotti che non si abbiano, nè si domanderà la spedizione di cose delle quali non si abbia bisogno.

Ad ogni modo andasse pure a raddoppiarsi, a quadruplicarsi a quintuplicarsi il movimento sulla Reggio-Taranto che cosa avremo? Avremo un movimento rappresentato da 14 a 15 mila lire al chilometro, movimento abbastanza meschino anche per una linea a semplice binario sulla quale si può fare comodamente il servizio per un prodotto di 40 mila lire al chilometro. Dunque faccio con tutta serietà la proposta che alla costruzione delle nuove linee

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 29 APRILE 1879

Eboli-Reggio e derivate, venga sostituito il sistema di fare *gratis* il servizio sulla Taranto-Reggio. (*Movimenti — Bisbiglio — Approvazione a destra*)

Voci al banco della Commissione. Grazie tante!

GABELLI. L'onorevole Angeloni parlava ieri dei grandi vantaggi economici delle ferrovie. Se anche, diceva l'onorevole Angeloni, i capitali impiegati sulle strade ferrate non danno frutto, aumentano l'attività del paese, poichè esse sono un fattore di civiltà e di produzione. E può darsi. Ma l'onorevole Angeloni ha guardato al rovescio della medaglia? Non crede egli che sia un danno e grave danno economico la sottrazione di quell'enorme capitale che viene impiegato ed immobilizzato nelle strade ferrate?

Io non sono economista nè mi do l'aria d'intendermi d'economia, ma quando agli economisti io rivolgevo questa domanda: se dei due miliardi e mezzo che l'Italia ha impiegati in costruzioni ferroviarie ne avesse speso, supponiamo, uno e mezzo in ferrovie, e quell'altro miliardo lo avesse lasciato ad aumentare la produzione del paese, lo avesse lasciato andare in aiuto dell'agricoltura, delle industrie, credete che l'Italia non sarebbe in condizioni migliori? Può dirmi l'onorevole Angeloni quale sarebbe la risposta? Io ho provato a rivolgerla a qualche economista questa domanda, ed ho trovato molta incertezza, molti dubbi, molta titubanza.

Prima dunque di asserire con tanta sicurezza che le ferrovie sono un argomento di progresso economico badate anche al rovescio della medaglia, badate al danno economico che arrecate colla immobilizzazione del capitale.

E si va davvero ad una immobilizzazione enorme, poichè, a conti fatti, io credo che non ad una spesa di 60 milioni all'anno debba sobbarcarsi il paese, ma ad una spesa di 90 a 100 milioni.

La Commissione si è posta il dilemma: qualora le ferrovie da costruirsi costassero di più dovranno essere costruite nel termine dei 18 anni, o si dovrà invece mantenere la somma annuale e prolungare i tempi? La Commissione ha risposto che in qualunque modo le nuove ferrovie debbano essere costruite in 18 anni, per mantenere le promesse alle popolazioni. Con tale condizione, se noi teniamo conto di tutte le spese che dobbiamo fare in aggiunta ai 1080 milioni, che, per semplice dimenticanza di cifre, si danno per cifra totale degli importi, si arriva ad una spesa annuale di 90 a 100 milioni. Ora io, che non sono punto finanziere, ho visto che sui bilanci avanzano 35 milioni, così, per modo di dire, poichè non avanzano di danari nostri, ma di danari presi a prestito, perchè è dichiarato che si

prendono a prestito per le costruzioni delle ferrovie 52 a 54 milioni. Ora, gli avanzi costituiti da danari di prestiti, a me, non finanziere, fanno un certo senso di *non avanzo*. Io non posso dire di più, perchè non è la mia partita; dico la mia impressione, e basta. E un'altra cosa, poichè sono sui prestiti, mi ha fatto una certa impressione. Giorni or sono il presidente del Consiglio venne a presentarci una legge per limitare ai comuni la libertà di far prestiti. In quali condizioni siano i comuni è inutile che io lo dica. Tutti le hanno dipinte, compresa la Commissione. Ora, per riconoscere la necessità di limitare da una parte ai comuni la libertà di fare prestiti e dall'altra proporre una legge la quale impone ai comuni di farli, e stabilire anzi una cassa dove i comuni vadano a farli per maggiore loro comodità, dico il vero, è cosa che eccede la mia modesta intelligenza di costruttore di strade ferrate. (*ilarità*)

Si dice: la condizione finanziaria, la condizione economica del paese è migliorata. Ma è giusta, è esatta questa asserzione? Possiamo con sicurezza noi dire: la condizione economica del paese è migliorata?

Se io chiedessi: quale è l'uomo più forte? Quello che può fare ancora un determinato sforzo, o quello che non lo può più? Voi rispondereste che il più forte è quello che può ancora farlo. Ora io ho veduto qui votata una legge per la quale si è domandato ai contribuenti italiani di dare un anno di anticipazione sulla tassa prediale, e il paese lo ha dato. Oggi quale è il ministro delle finanze che potrebbe avere il coraggio di venire a proporre che i contribuenti pagassero un anno di anticipazione sulla tassa fondiaria? Allora il paese aveva la possibilità di questo sforzo; oggi questa possibilità non l'ha più. E se il paese...

ROMANO. Chi l'ha creata questa condizione?

GABELLI. Onorevole Romano, io parlo indipendentemente affatto da considerazioni di partiti politici. Capirà che sono sedato da questa parte perchè qui mi portavano le mie convinzioni, ma senza nessuna ambizione di figurare come uomo politico; che faccio puramente e semplicemente dei conti per determinare la strada più utile al paese. Sia qualunque chi l'ha creata, oggi la condizione del paese è così. (*Bravo! a destra*)

Il fatto è che, se oggi il paese venisse chiamato ad uno sforzo per una necessità qualunque, non so... per una di quelle tristi necessità che nè so, nè voglio immaginare, non potrebbe rispondere come ha risposto alcuni anni or sono.

E se il paese non ha più quesca possibilità di sforzo, se non ha più la elasticità (dirò per spie-

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 29 APRILE 1879

garmi) che aveva prima, possiamo noi con tranquilla fiducia imporre dei carichi nuovi? Possiamo noi caricarlo ancora questo paese, il quale si sente già tanto caricato, da dirci a note molto chiare che non si sente di sopportarne di più? Possiamo noi cullarci nella illusione che la condizione del paese sia davvero migliore di quanto fosse?

Signori, io ho parlato già troppo. (*Segni di adesione a sinistra*) Oh! lo so, lo so, per voi è molto troppo. Ometto quindi di esaminare (come ne avrei avuto volontà, se l'ampiezza dell'argomento non m'avesse tanto tirato in lungo) la divisione delle spese fra Stato e comuni e provincie, la poca giustizia di far concorrere ora i comuni ancora privi di ferrovie, mentre non concorsero quelli che le godono da anni, ed altro. Altri lo farà meglio di quanto lo potrei fare io; perciò permettemi che in pochissime parole io mi riassuma. Noi facciamo una legge per una spesa, che c'è ignota: è ignota al Governo, come è ignota alla Commissione, come è ignota a noi. La facciamo in un momento in cui il paese è sopraccaricato e malcontento; in cui il paese non ci viene più dietro quando gli diciamo di pagare e di sopportare sacrifici nuovi. Facciamo una legge per la durata di 18 anni, incontrando tutte le difficoltà, tutte le possibilità di disgusto, d'inadempimenti, che possono trovarsi in così lungo periodo di tempo che va fuori della possibilità di previsione e del Governo e di tutti noi. Facciamo una legge che impone un obbligo ai comuni, che li chiama a sforzi eccezionali, mentre riconosciamo che i comuni non hanno la possibilità di andare avanti come stanno, e sono, non dirò oberati (anche questa parola è stata detta), ma ridotti agli ultimi trinceramenti.

Signori, io credo che se dei bisogni vi sono, se qualche cosa c'è da fare in Italia, ed io poco credo vi sia da fare, in materia ferroviaria, sia assai più prudente, assai più logico di presentarci quelle leggi per quelle linee che si crede occorran. Abbia pure il Governo il suo concetto intero, ma venga a presentarci quelle leggi per quei progetti che occorrono oggi e si fermi lì. Esamineremo quei progetti, provvederemo ai bisogni dell'oggi colla possibilità dell'oggi senza avere la pretesa di andare tanto avanti colle previsioni.

Di tutto quanto ho sostenuto mi sono ingegnato di offrirvi prove. Non so se sarò riuscito a persuadere alcuno; ad ogni modo, signori, badate che questa questione delle costruzioni ferroviarie, questa febbre da cui tutti furono invasi, può essere forse, senza che lo si veda chiaro, una delle cause, uno dei fattori di un male molto grande e che tutti lamentiamo.

Io non so se i sessanta mila milioni che l'Europa

ha speso in strade ferrate non siano una delle ragioni, una delle cause, uno dei fattori di quella questione sociale che tutti diciamo esistere. (*Oh! oh! — Rumori a sinistra*)

Signori, pensateci un momento; badate se non sia forse il caso che l'Europa si trovi nella condizione medesima in cui si troverebbe un fabbricatore il quale avendo la possibilità di un mercato di dieci, accrescesse i suoi mezzi di produzione sino a venti. Quando li abbia accresciuti sino a venti, dei dieci che non può esitare che cosa ne deve fare? Li porrà in magazzino, resisterà per un po' di tempo, e poi fallirà. L'Europa ha speso enormemente per creare un'enorme potenza di produzione, ma se con questa enormità di potenza di produzione che ha creato (e particolarmente dalla parte dell'industria manifatturiera, perchè le ferrovie servono assai meno all'industria agraria che alla manifatturiera), se con questo nuovo mezzo l'Europa ha anche creato uno squilibrio fra i consumi e la produzione, uno squilibrio fra la produzione manifatturiera e la produzione agricola, non sarà forse il caso che sia vero il dubbio mio che la febbre eccessiva di ferrovie abbia contribuito alla creazione della questione sociale? Signori, io non mi fermo ad esaminare un quesito così grande. È un quesito che sorpassa i limiti del campo in cui deve restringere gli esami chi non è più che costruttore di strade ferrate; presento il dubbio a voi, ma non credo che alcuno avrà l'ardire di respingerlo senza pensarci.

Signori, io vivo per ragioni di professione in mezzo ad operai, ad artigiani, a piccoli possidenti, a quelle classi lavoratrici che formano la gran maggioranza del popolo italiano; sento tutti i giorni i loro desideri, le loro aspirazioni, e in verità, in cima a tutti questi desideri, a tutte queste aspirazioni, ce n'è una, e me la ripetono sempre: lasciateci tranquilli.

MORANA. Chiedo di parlare per un fatto personale.

PRESENTAZIONE DEL DISEGNO DI LEGGE PER PROROGARE I TERMINI FISSATI DALLA LEGGE PER L'ELEZIONE DEL CONSIGLIO COMUNALE DI FIRENZE.

PRESIDENTE. L'onorevole Presidente del Consiglio ha facoltà di parlare per presentare un disegno di legge.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO E MINISTRO DELL'INTERNO. Mi onoro di presentare alla Camera un disegno di legge per prorogare i termini fissati dalla legge del 17 febbraio 1879 per l'elezione del Consiglio comunale di Firenze. (*V. Stampato, n° 213.*) La Camera

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 29 APRILE 1879

vede la necessità di questa presentazione, e comprenderà che io debbo domandare l'urgenza di questo disegno di legge.

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole presidente del Consiglio della presentazione di questo disegno di legge per prorogare i termini fissati dalla legge del 17 febbraio 1879 per l'elezione del Consiglio comunale di Firenze. Questo disegno di legge sarà stampato e distribuito agli onorevoli deputati. Intanto l'onorevole presidente del Consiglio chiede che sia dichiarato d'urgenza. Non essendovi opposizione l'urgenza s'intenderà ammessa.

(È ammessa.)

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. Per facilitare il lavoro e perchè l'urgenza sia effettiva, io pregherei la Camera di affidare l'esame di questo disegno di legge a quella stessa Commissione che è incaricata di esaminare la legge sui provvedimenti relativi al comune di Firenze.

PRESIDENTE. L'onorevole presidente del Consiglio fa istanza alla Camera perchè le piaccia di rimettere l'esame di questo disegno di legge alla stessa Commissione che è incaricata di esaminare quello sui provvedimenti da prendersi a favore del municipio fiorentino.

Non essendovi opposizione, anche questa istanza del presidente del Consiglio s'intenderà accolta.

(È accolta.)

SEGUITO DELLA DISCUSSIONE SULLE COSTRUZIONI FERROVIARIE.

PRESIDENTE. L'onorevole Morana ha chiesto di parlare per un fatto personale. Ma, onorevole Morana, ella potrebbe aspettare che la discussione generale fosse chiusa.

MORANA. Onorevole presidente, mi permetta di parlare per fare una semplice dichiarazione.

PRESIDENTE. Sta bene, ma non avrei voluto che si intralciasse l'andamento della discussione con un fatto personale troppo lungo. Parli, onorevole Morana.

MORANA. Io sento il dovere di fare, a questo punto della discussione, una semplicissima dichiarazione. L'onorevole Gabelli, qualificandosi per un modesto costruttore di ferrovie, ha trattato non solo ampiamente la questione ferroviaria dal punto tecnico ma ha dato, direi quasi, fondo all'universo, proponendo e discutendo le questioni più ardue e più complicate che si connettono al disegno di legge che si sta ora discutendo. E questo era nel suo diritto. Però l'onorevole Gabelli si è permesso altresì di

presentare alla Camera dei computi fatti a suo modo, mediante i quali egli, secondo mi si afferma...

GABELLI. Domando di parlare per un fatto personale.

MORANA. .. avrebbe fatto dire a me cose diverse da quelle che ho detto.

PRESIDENTE. Ella non era presente, onorevole Morana.

MORANA. Io non era presente; ma mi serve del diritto di rettificare gli apprezzamenti erronei che possono essere stati fatti dall'onorevole Gabelli sulle cose dette da me. Però mi preme oggi di rispondere all'onorevole Gabelli una parola sola sopra una questione, già altra volta, ed in altra sede, da lui sollevata e qui in questo giorno riprodotta. Egli ha stuzzicato certi sentimenti che io evitai con molta cura di toccare nella relazione; e quando pure nella foga dello scrivere, una qualche parola mi sfuggì dalla penna, m'inchinai rispettoso davanti alle osservazioni dei colleghi della Commissione, i quali appunto vollero con la cancellazione di quelle poche frasi sfuggitemi, che la discussione si mantenesse serena, non assumesse una forma acre, non ponesse in contrasto una parte dell'Italia nostra con l'altra.

A me preme dunque di stabilir bene i fatti. Ma poichè non sono preparato a questa discussione, giacchè, per una abitudine oramai invalsa nella Camera, io credeva che non sarei stato costretto a chiedere di parlare, e poichè infine non mi mancherranno da altre parti della Camera, altri fatti personali per gli apprezzamenti manifestati nella relazione, io oso pregare la Camera di volermi concedere il diritto di rispondere, in una unica volta, a tutti gli oratori che si potranno occupare di me in questa discussione generale prima che essa si chiuda. In tutti i modi però sono lieto di poter affermare a questo punto; che se nell'animo dell'onorevole Gabelli c'è il desiderio di portare ancora una volta innanzi la Camera ed al paese una questione ardente, io non lo seguirò menomamente su questa via.

Egli è libero nei suoi apprezzamenti; egli può credere che l'Italia meridionale sia fornita a sufficienza, a dovizia, più del necessario anche di chilometri di ferrovie che le può competere; io, per parte mia, mi ostino a credere il contrario. Ma, detto ciò, io non mi permetto di aggiungere altro, sperando che la bontà della Camera vorrà concedermi quel diritto che ho testè invocato.

PRESIDENTE. Onorevole Gabelli, Ella ha facoltà di parlare per un fatto personale.

GABELLI. È singolare che avendo io dichiarà'o di

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 29 APRILE 1879

mantenermi nei puri, purissimi limiti di una rettificazione aritmetica, sia adesso accusato dall'onorevole Morana del desiderio di portare questioni ardenti davanti alla Camera.

È diventata ardente l'aritmetica per lei, onorevole Morana?

MORANA. Sì, l'aritmetica fatta per uso parlamentare.

GABELLI. Io non ho fatto altro se non che rilevare un brano scritto dall'onorevole Merana, e notare che mancavano i numeri delle ferrovie che si stanno costruendo; e che erano sommati come per ferrovie costruite dallo Stato i numeri relativi alle ferrovie costruite dalle provincie. (*Rumori e interruzioni a sinistra*)

È l'unica cosa che io abbia detto. E non solo; dirò di più ancora. Io sono stato accusato dell'intenzione appunto di suscitare questioni regionali. Ma io credo di non dover venire alla Camera a fare le mie scuse. Credo però che questa accusa mi sia venuta da dove non doveva venire, perchè mi è venuta dalle provincie meridionali particolarmente.

CAPO. Se contro quelle avevate parlato! (*Rumori prolungati e interruzioni vivaci a sinistra*)

PRESIDENTE. Mantengano la calma, onorevoli colleghi. Qui non si tratta delle provincie meridionali o settentrionali. Siamo tutti quanti deputati italiani e trattiamo degli interessi del paese. (*Benissimo! — I rumori e le interruzioni seguitano*)

Non interrompano altrimenti scioglierò la seduta. (*Nuove interruzioni a sinistra — Una voce. S'incomincia presto!*)

O presto o tardi, quando cominciano a turbar l'ordine io debbo fare il mio dovere.

CAPO. (*Indicando l'onorevole Gabelli*) Lo turba lui l'ordine.

PRESIDENTE. Lo turba lei, onorevole Capo, interrompendo.

GABELLI. Io amo l'Italia. Se ho fatto dei conti sull'interesse maggiore o minore di seguire una via od un'altra, gli ho fatti nel senso dell'interesse di tutta l'Italia, e la rettificazione soltanto di cifre esposte in modo inesatto non può dar diritto all'onorevole Morana di ripetere qui la sua accusa.

PRESIDENTE. L'onorevole Morana ha facoltà di parlare.

MORANA. Io non posso permettere all'onorevole Gabelli di ripetere ancora una volta che io abbia portato pensatamente davanti alla Camera delle cifre inesatte. Io ho portato davanti alla Commissione prima, ed alla Camera poi, un documento ufficiale uscito dal Ministero. Dallo stesso si rileva qual era il numero dei chilometri di ferrovia in esercizio

all'epoca in cui io scriveva la relazione. Io non potevo aggiungere nel mio calcolo, come vorrebbe l'onorevole Gabelli il numero di chilometri delle linee che al 1° di ottobre non erano in esercizio; io non potevo dedurre dalle cifre pubblicate dal Ministero i chilometri di ferrovie prodotte nell'Alta-Italia dall'industria privata, come egli la chiama, per le due seguenti ragioni. In primo luogo perchè non è esatto che quelle ferrovie fossero costruite dall'industria privata, se diamo un significato esatto all'espressione industria privata; in secondo perchè io non faceva un esame di semplice costo di linee, ma di conseguenze economiche nascenti dall'esistenza delle linee. Ripeto poi che non è esatto quello che afferma l'onorevole Gabelli che cioè quelle linee fossero costruite dall'industria privata, perciocchè l'onorevole Gabelli, che ha assistito al sorgere ed al morire di molte società ferroviarie (*È vero!*) non può ignorare che quelle linee, o poco o molto, sono state sussidiate dallo Stato...

GABELLI. Domando di parlare per un fatto personale.

MORANA... sotto forma di sovvenzione chilometrica, la quale, per quanto piccola sia, rappresenta evidentemente una porzione del capitale. Questo ripeto, nè mi stancherò mai di ripetere.

L'onorevole Gabelli adopera per combattermi una certa aritmetica ad uso parlamentare che guai se fosse la vera. Guai se la scienza esatta, di cui egli è insigne cultore, dovesse attingere a questa aritmetica che fa capolino per mezzo suo davanti alla Camera. Se così fosse potremmo avere facilmente la spiegazione di molti difetti in taluni tracciati di ferrovie. Ora, io debbo affermare ancora che qui non si tratta di giudicare, se costasse tanto o tant'altro l'una o l'altra ferrovia; bisognava vedere piuttosto se, data la esistenza di questo strumento della produzione, ci fosse un lato d'Italia avventurosamente (ed io me ne rallegro) più avvantaggiato dell'altro, e se convenisse fornire l'altro lato d'Italia, pel bene comune di tutto il Paese, di altrettanti strumenti di produzione, affinchè lo sviluppo economico al quale ha accennato l'onorevole Gabelli, avesse potuto aver luogo. Detto ciò, io credo di avere dimostrato alla Camera di non essere stato certamente in errore quando presentai la tabella in quella forma in cui fu da me compilata, e di essere nel vero quando affermo che le deduzioni di allora possono sostenersi anche oggi, fatte, ben inteso, le debite variazioni per le altre linee che hanno potuto essere aperte in questi altri sei mesi di tempo, e che a me non potevano essere cognite al momento in cui scrivevo la relazione. (*Benissimo! a sinistra*)

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 29 APRILE 1879

PRESIDENTE. L'onorevole Gabelli ha facoltà di replicare per un fatto personale.

GABELLI. Dacchè l'onorevole Morana riconosce il fatto di avere omesse le linee in costruzione.. (*Rumori, interruzioni a sinistra*) Mi permettano di esprimere il mio concetto... e di avere comprese nel conto le linee costrutte nell'Italia settentrionale dalle provincie e dai comuni (ed io ho parlato d'industria privata nel senso delle provincie e dei comuni), sulla questione non ho altro da dire.

Però l'onorevole Morana ha detto: L'onorevole Gabelli, il quale ha assistito al sorgere ed al morire di parecchie società ferroviarie... (*Interruzione dell'onorevole Morana*) Come?

PRESIDENTE. Non interrompano! Li prego, non facciamo conversazioni.

GABELLI. Dichiaro che non ho inteso la frase, ed avrei desiderato una spiegazione, perchè di società ferroviarie, non ho assistito al sorgere, nè al morire d'alcuna.

PRESIDENTE. Così questo incidente è esaurito.

L'onorevole Panattoni è iscritto in favore.

PANATTONI. Dichiaro di rinunciare a parlare nella discussione generale, e mi riservo di parlare intorno agli articoli.

Debbo dire la verità: dopo talune osservazioni dell'onorevole Gabelli, io che non appartengo alle provincie meridionali, sento sempre più viva in me la convinzione che nel tema che ci occupa dinanzi al paese che attende, più che delle parole, noi abbiamo il dovere dei fatti. (*Benissimo!*)

PRESIDENTE. Dopo l'onorevole Panattoni viene in favore l'onorevole Borelli Giambattista.

L'onorevole Borelli ha facoltà di parlare.

BORELLI G. B. Non è senza esitazione e qualche riluttanza che m'accingo a discutere al vostro autorevole cospetto sopra un argomento il quale, per essere convenientemente trattato, esige speciali cognizioni tecniche non solo, ma una lunga esperienza di fatto, che le varie questioni che vi si rannodano, valgano ad affrontare e svolgere per darne la soluzione. Esitazione e riluttanza in me tanto maggiori, in quanto che mi facciano difetto l'attitudine ed il coraggio della parola pubblica, stante la poca coltura oratoria e la scarsezza di quei mezzi intellettivi e scientifici, che danno la sicurezza e l'ordine nelle discussioni. Ma antichi impegni, e precedenti che non posso assolutamente dissimularmi, m'impongono di sobbarcarmi a quest'impresa per me pericolosa, nella quale, più che nelle mie debolissime forze, confido di essere sostenuto ed incoraggiato dalla vostra benevola tolleranza.

Permettetemi intanto che io accenni brevemente a questi impegni e precedenti, sia a giustificazione

di quello che potrò chiamare mio ardimento, e più specialmente per aprirmi la via alle molte questioni che dovrò sottoporre al vostro assennato giudizio.

Io aveva l'onore di essere deputato allorquando nel primo Parlamento italiano nel maggio 1860 avvenne la solenne discussione sul trattato della cessione alla Francia di Nizza e della Savoia. (*Conversazioni*)

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, li prego di far silenzio! Pensino alla via lunga che abbiamo davanti.

BORELLI G. B. Io aveva l'onore siccome vi ho detto, di essere deputato all'epoca in cui fu fatta la solenne discussione della cessione alla Francia di Nizza e della Savoia. Io presi parte a quella discussione trattando la questione commerciale in relazione a quel trattato.

Conoscendo per tradizione di famiglia quali e quanti fossero gli scambi commerciali tra il Piemonte ed il contado di Nizza, venendo questo ad esserne distaccato per essere annesso ad una nazione straniera, questi scambi ne sarebbero stati certamente molto danneggiati. Per riparare a questi danni io dimandava al Governo di prendere l'iniziativa di una ferrovia, la quale servisse a collegare più direttamente queste due grandi regioni, vale a dire il Piemonte e quel litorale che protendesi a Nizza e da questa al litorale mediterraneo della Francia, affinché questi scambi commerciali potessero essere conservati.

Il Cavour, che sosteneva questo trattato, rispondevami colle seguenti testuali parole: « In quanto alla ferrovia Cuneo-Ventimiglia-Nizza, cui accenna l'onorevole preopinante, io desidero, mi auguro che il Governo del re, in tempi alle finanze propizi, possa por mano a quest'impresa grandiosa e di non dubbia utilità sia per Nizza e la contea, sia per il bacino dell'alto Po e dell'alto Tanaro. Il Governo non prenderebbe impegno di occuparsene immediatamente, ma a tempo opportuno io non dubito che chi sarà al potere si preoccuperà dell'impresa cui accennava l'onorevole preopinante. »

Passarono oramai 19 anni, o signori, e chi se n'è occupato finora? Ma di questo vi parlerò meglio a suo tempo.

Avendo veduto come io avessi sollevato una grande questione, la quale poi ancora vedeva allargarsi a misura che andava facendo studi intorno alla medesima, io pubblicai vari scritti, uno dei quali poco tempo dopo quella discussione, con cui dimostrava la superiorità, senza paragone maggiore in via commerciale, della ferrovia Cuneo-Ventimiglia-Nizza sopra quella di Savona, la quale non era ancora che allo stato di progetto. Pubblicai in se-

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 29 APRILE 1879

guito molti articoli su pei giornali; e finalmente nel dicembre 1877 pubblicai un lavoro che fu giudicato, da persone competenti, di qualche valore; nel quale riassunsi tutte queste questioni, e varie altre accessorie, completando questo lavoro con osservazioni sulla importanza e sull'avvenire strategico di questa ferrovia.

Voi vedete quindi, o signori, quanti obblighi mi impongano oggi di venire forse ad annoiarvi col mio discorso (*Parli! parli!*) ed a patrocinare una ferrovia da me per il primo sino dal 1860 portata nel campo legislativo, e che ricevette una così esplicita, e così autorevole sanzione giustificativa da quel grande Statista il cui nome non s'invoca mai in quest'Aula, ed in tutta Italia, senza un grande rispetto ed una profonda gratitudine. (*Bene!*)

Ora entro in materia.

Signori! Una ferrovia che apre all'Italia un nuovo adito al mare; una ferrovia che mette la più grande ed ubertosa valle d'Italia, la valle del Po, in comunicazione diretta con un litorale di grande estensione, e di importanza commerciale di primo ordine, come mi onorerò di dimostrarvi; una ferrovia la quale tende a ristabilire i cambi commerciali tra due grandi regioni, quali sono quella del Piemonte e il litorale occidentale ligure, il quale si protende verso il litorale mediterraneo della Francia; una ferrovia la quale deve mettere questo litorale in comunicazione non solo con tutta la valle del Po, ma con tutti gli sbocchi ferroviari alpini che vanno a metter capo in essa; una ferrovia, la quale abbrevierà di varie centinaia di chilometri la distanza tra questo litorale e l'ovest, il centro e il nord di Europa per mezzo delle grandi arterie ferroviarie o già costrutte o in costruzione che vanno ad immergersi nella valle suddetta; una ferrovia eminentemente internazionale, siccome quella che metterà in relazione diretta tutta l'alta Italia non solo col nostro litorale, ma col litorale mediterraneo francese e più oltre col litorale mediterraneo della Spagna per una parte, e col litorale africano per mezzo di Marsiglia per l'altra; una ferrovia, o signori, la quale è destinata a paralizzare in parte quell'assorbimento, quel monopolio da cui sono minacciati i porti d'Italia, particolarmente quello di Genova per parte del porto di Marsiglia; una ferrovia altamente strategica, destinata a correggere, per quanto è possibile, quel grande errore che commise l'Italia nella delimitazione delle frontiere, nella cessione di Nizza alla Francia; una ferrovia finalmente la quale da tanto tempo è richiesta dalla opinione pubblica e da popolazioni numerosissime; questa ferrovia, o signori, nel primo progetto ministeriale fu affatto dimenticata, e nel secondo pro-

getto ministeriale fu appena accennata colle seguenti parole:

« Esistono nuovi tronchi internazionali destinati a porre in grado il nostro commercio di usufruire delle nuove vie ferrate attraverso la catena alpina e tra queste la linea Cuneo-Ventimiglia-Nizza. » Dessa non fu degnata di essere classificata in alcuna delle categorie, e fu annoverata tra le ferrovie dell'avvenire. E sarebbe tuttavia un mito dell'avvenire, se la benemerita Giunta parlamentare, con più sagace consiglio, non l'avesse in certo modo richiamata in vita qualificandola colle seguenti parole: « La linea Cuneo-Ventimiglia-Nizza, attraverso il Colle di Tenda, è di tale interesse per le relazioni commerciali tra il Piemonte, la Lombardia e il mezzodì della Francia da dispensarci da qualunque osservazione; » e non ci avesse poi rimediato coll'aggiunta dell'articolo 31, il quale rende possibile questa linea.

Signori! I vari concetti che vi ho formolati intorno all'importanza di questa ferrovia, mi offrono un vasto campo alla discussione; ma non abuserò della vostra pazienza, e cercherò di restringere nei suoi più ristretti limiti questa questione, non accennando che i fatti e le ragioni più eminenti.

Signori, io vi ho parlato di un litorale di grande estensione, e di una importanza commerciale di prim'ordine; mi tocca ora a darvene le prove, e dirvene le ragioni. Se voi gettate lo sguardo sopra una carta ferroviaria d'Italia, sarete sorpresi da due grandi fatti. Tutto il litorale che da Genova va al confine francese, e dal confine francese va fino a Marsiglia (e vi dirò poi la ragione perchè comprendo pure il litorale mediterraneo della Francia) tutto questo grande litorale, che è di 152 chilometri da Genova al nostro confine, e di 260 dal nostro confine a Marsiglia, non ha alcuna comunicazione ferroviaria coll'Italia.

L'altro fatto è questo, che nel grande circuito delle Alpi e degli Appennini che si estende dal Cenisio a Genova, noi non abbiamo alcuna comunicazione ferroviaria nè colla Francia, nè col nostro litorale.

Ho tralasciato di menzionare la linea di Savona giacchè questa linea per la sua cattiva costruzione, per cui sono in permanenza i suoi guasti, per le forti pendenze, e per essere una via trasversale intersecata da molte altre ferrovie, e per altre ragioni che per brevità tralascio di dirvi, questa ferrovia non sarà mai destinata ad un grande transito commerciale nè di merci, nè di viaggiatori, particolarmente forestieri.

Ora, o signori, che cosa incontrasi nel litorale a cui ho accennato? Prendendo solamente quella

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 29 APRILE 1879

parte, la quale ha maggior distanza da Genova, in confronto della ferrovia da Cuneo-Ventimiglia-Nizza, noi troviamo i seguenti fatti: incontriamo due città cospicue per commercio, quali sono Oneglia e Portomaurizio, incontriamo San Remo e Bordighera ai cui sontuosi e numerosissimi alberghi accorrono da ogni parte d'Europa nell'estate per i bagni, nell'inverno per respirarvi le miti aure, accorrono, dico, e ritornano non meno di 10 mila forestieri; incontriamo Ventimiglia, patria del nostro esimio Biancheri, importante città commerciale; incontriamo Mentone, a cui accorrono molti forestieri nell'inverno; incontriamo Monaco e Monte Carlo, al cui casino unico al mondo per posizione e per splendidezza, e per ogni sorta di divertimenti, vanno ogni anno non meno di 20 o 25 mila forestieri; incontriamo Nizza che nell'inverno ha 30 mila forestieri, incontriamo Cannes e Hyères che rivaleggiano con Nizza, ed a cui accorrono molti, specialmente inglesi; incontriamo tutto il litorale che si estende dalla nostra frontiera a Tolone ed a Marsiglia, il quale litorale da secoli e secoli mantiene coll'Italia, e particolarmente col Piemonte, scambi commerciali attivissimi, giacchè tutto questo litorale mancando di molti prodotti indigeni per i suoi bisogni, ha bisogno di prodotti esteri, i quali appunto gli sono inviati dal Piemonte e dall'Alta Italia. Da un calcolo approssimativo si può dire che non meno di cento mila forestieri vanno e ritornano ogni anno da quel litorale che si estende da Oneglia a Marsiglia.

Ora, o signori, quale sarà la via più breve per andare a questo grande litorale? Gettiamo ancora una volta lo sguardo su quella grande carta ferroviaria, di cui ci ha fatto dono il Ministero dei lavori pubblici, che trovasi nell'ambulatorio del primo piano di Monte Citorio, noi v'incontreremo una linea verde, colore della speranza, innestatavi molto sapientemente dalla Giunta parlamentare, la quale vi dimostra come la linea Torino-Cuneo possa prolungarsi direttamente verso il litorale, o compirla sino al mare, linea eminentemente internazionale, che lambisce il territorio francese, della massima importanza commerciale, la quale riunisce tutta l'Alta Italia col litorale mediterraneo della Francia, col quale, siccome vi ho detto, noi abbiamo tanti scambi commerciali e viene a collocarsi nel bel mezzo di quel litorale che si estende da Genova a Marsiglia. Questa linea sarebbe necessariamente scelta da coloro i quali dalla valle del Po vorrebbero portarsi a quel litorale; dessa distaccandosi da Venezia, solcando la valle del Po, toccando Milano, Torino, Cuneo costituirebbe quasi una linea retta, la quale con un convoglio diretto potrebbe mettere in relazione l'A-

driatico col Mediterraneo, e per mezzo degli sbocchi alpini ferroviari abbrevierebbe d'assai le distanze dall'ovest, dal centro come dal nord dell'Europa. Infatti, signori, prendiamo come punto di partenza per l'ovest d'Europa Parigi, e quindi la parte settentrionale della Francia, il Belgio, l'Inghilterra e l'Olanda, ecc., e noi troviamo, da Parigi andando al litorale di cui vi parlo, passando per la *Paris-Lyon-Méditerranée* e Marsiglia, in confronto della ferrovia che attraversa il Cenisio, e quindi le nostre Alpi pel litorale ligure, troviamo, dico, che per la *Paris-Lyon-Méditerranée* la distanza da Parigi è di 1123 chilometri, mentre invece per il Moncenisio e la Cuneo-Ventimiglia sarebbero di soli 960, e quindi di 163 chilometri di minore distanza, ai quali volendo anche sottrarre i 35 chilometri che corrono da Ventimiglia a Nizza, noi avremo ancora da Parigi a Nizza una distanza minore di circa 130 chilometri.

Prendendo per il centro d'Europa per punto di convegno e di partenza Ginevra, noi avremo questa diversità:

Da Ginevra passando per la ferrovia che vi ho accennato or ora, per Marsiglia, e per quella del Cenisio, noi avremo ancora le seguenti distanze: da Ginevra per Marsiglia 783 chilometri; per il Moncenisio 469; quindi 314 di meno; sottraendo anche i 35 chilometri, di cui ho parlato, noi avremo sempre da Ginevra a Nizza una distanza minore di 230 chilometri.

Noterò di passaggio come la distanza che corre tra Cuneo e Ventimiglia per la ferrovia di cui vi parlo, non essendo che di 86 o 87 chilometri sarebbe ancora minore di qualche chilometro, di quella che corre tra Torino e Cuneo. Voi vedete adunque quanta importanza può avere per la valle del Po questa ferrovia.

Ora vediamo per il Gottardo. Per il Gottardo, i tracciati definitivi al di qua delle Alpi non essendo ancora stabiliti, prendiamo per punto di partenza Novara, giacchè Milano troverebbesi di fuori e più in basso. Da Novara passando per il litorale ligure per andare a Ventimiglia e Nizza, la distanza in confronto a quella della linea che passa per l'alto Piemonte ed il Colle di Tenda, non sarebbe molto diversa imperocchè la differenza in meno sarebbe solamente di 18 chilometri. Ma io osservo che la ferrovia Novara-Genova è una ferrovia trasversale intersecata, da altre linee, esigerebbe dei trasbordi e non si potrebbe mai stabilire un convoglio diretto tra Genova e Novara per il litorale come si potrebbe stabilire tra Venezia ed il litorale occidentale ligure, per mezzo della valle del Po e quindi della Roia.

Signori, vi prego di ritenere questi due punti essenziali; le distanze dai vari punti della valle del

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 29 APRILE 1879

Po, come da molta parte dell'Europa verso il litorale Ventimiglia-Nizza, sarebbero molto abbreviate dalla ferrovia Cuneo-Ventimiglia; il concorso dei viaggiatori sarebbe numerosissimo siccome mi sono onorato di dimostrare. Ma voglio supporre che per alimentare una ferrovia non siano sufficienti gli elementi che vi ho accennati, quantunque sieno di molto peso. Per una ferrovia il grande oggetto è la parte commerciale; quindi permettetemi che io vi discorra brevemente di questo elemento, che si fa alimento delle ferrovie. Per questo non avrò molte parole a dirvi, giacchè più delle parole saranno eloquenti i fatti. Io non entrerò in lunghi e noiosi particolari, noiosi per me che dovrei esporli, e più noiosi per voi che dovrete ascoltarli, ma vi esporrò riassunto in poche righe ciò che in quel mio lavoro espressi, nel modo il più breve possibile.

« Non havvi mercato nell'alto Piemonte da Torino alle sue valli meridionali ed occidentali il quale non faccia i suoi scambi con quel contado e per mezzo suo col mezzogiorno della Francia. Molti cereali, specialmente la meliga, il riso, l'avena, l'orzo, ecc., le castagne, alcuni dei nostri vini ed il celebrato vermouth di Torino, le frutta fresche, alcuni legumi, il burro, il seme del trifoglio, alcuni combustibili, materiali da costruzione, legname da lavoro, il canape ed altre materie tessili, ecc., soprattutto poi i pollami, le uova e gli animali da macello sono le materie che dai mercati del Piemonte s'importano nel contado di Nizza.

« È quasi incredibile la quantità di tali merci che attraversa il colle di Tenda, per quanto difficile e pericoloso ne sia il tragitto nei lunghi mesi invernali, siccome lo dimostrano le statistiche degli uffici doganali. Basti il dire che soventissime volte vi passano circa 60 mila dozzine d'uova per settimana; e dai rilievi ultimi dell'ufficio doganale francese al Fontano si raccoglie che entrano in Francia dal Piemonte ogni anno su per giù 25,000 buoi, 14,000 vitelli, 53,000 montoni e 11,200 maiali. Riguardo poi ai pollami di ogni genere non è più possibile alcuna statistica, giacchè l'esportazione dal Piemonte è di tutti i giorni e di tutte le ore. E tutti questi prodotti del suolo piemontese dove si raccolgono? Sui mercati e nelle campagne da Torino sino alle valli sopra menzionate dell'alto Piemonte.

« Mi consta poi positivamente che il commercio soltanto tra Cuneo e Nizza importa uno scambio dai 15 ai 20 milioni all'anno. « Nous serons toujours » (disse un distinto Statista nizzardo) dans la nécessité d'aller demander au Piémont les produits « que la nature a refusé à notre sol. Nous ne pouvons nous passer de vous. »

Il conte di Cavour poi, rispondendo al mio di-

scorso in occasione della cessione di Nizza, disse le seguenti parole: « L'onorevole oratore si preoccupa a ragione degli effetti commerciali dalla separazione di Nizza sui prodotti del suolo della provincia di Cuneo; sta in fatto che una gran parte di questi è consumata nella contea di Nizza... Non solo la contea di Nizza testè accennata, ma anche parte della Provenza ritraggono ora dal Piemonte le derrate loro necessarie, nè lo potrebbero altrove. »

Signori, tutti questi scambi vanno diminuendo e finiranno per perdersi per varie ragioni. Prima di tutto per le deviazioni ferroviarie le quali assorbono naturalmente le strade rotabili. In secondo luogo perchè la via che deve fare questi scambi attraverso il Colle di Tenda è molto danneggiata, sebbene si cerchi di ripararvi con quella galleria per cui fu votato dal Parlamento un sussidio considerevole ma che non potrà provvedere ai grandi bisogni che possono venire dal deperimento della strada rotabile.

Quindi risulta da quanto vi ho esposto che questa ferrovia Cuneo-Ventimiglia-Nizza sarebbe quella che servirebbe a mantenere e vivificare questi scambi.

Io passerò ora, o signori, ad un argomento pure di molta gravità. Io vi ho accennato come i porti d'Italia, e specialmente quello di Genova, sieno gravemente minacciati dal porto di Marsiglia. La Francia, voi lo sapete, è invaditrice, massimamente nelle cose commerciali e industriali. Essa sa che ha un grande porto nel Mediterraneo, ed essa fa ogni sforzo perchè per mezzo di questo porto le sia possibile di assorbire tutto il commercio del Mediterraneo, sia dell'Atlantico, sia dei mari orientali. Essa aspira a realizzare quella sua tradizione, la quale dice che il Mediterraneo dev'essere un lago francese. La Francia ha disposto le sue reti ferroviarie in modo che tutte vanno a metter capo al porto di Marsiglia, sia per mezzo della *Grand centrale*, sia per mezzo della *Paris Lion-Méditerranée*, sia per mezzo della *Durance* di cui parlerò tra poco. La Francia ha stabilito rapidissimi convogli non solo per la Francia, ma anche per poter trasportare con maggior facilità e prontezza nel cuore d'Europa tutto ciò che approda a Marsiglia. La Francia possedendo nel suo centro, nel grande bacino della Loire, grandi miniere di combustibile, ha potuto ribassare tutte le tariffe delle ferrovie che partono dal porto di Marsiglia e che vanno al resto d'Europa.

Una merce (e questo fu già notato in un discorso dell'onorevole Boselli, ed è noto a tutti) che parte dal porto di Marsiglia per andare a Ginevra paga molto meno di quello che pagherebbe per andarvi

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 29 APRILE 1879

da Genova, sebbene la distanza di quest'ultima sia minore di quasi la metà.

Marsiglia, signori, ha presentemente 5 bacini di scali; possiede 12,616 metri di banchine e fra poco ne possiederà 17,500. Nel porto di Marsiglia vi sono 20 chilometri di ferrovie; a Marsiglia la compagnia dei *Docks* dispone di 80,000 mila metri quadrati di magazzini, ed è quindi grandissima la prevalenza di Marsiglia sopra Genova per la prontezza ed economia degli scarichi. Marsiglia si trova alla base del sistema ferroviario francese, e dispone di 20,000 chilometri di questa rete francese: Marsiglia è sede ed esca delle Messaggerie nazionali, che sono la più potente e la più accreditata compagnia di navigazione dal Mediterraneo all'estremo Oriente, ed è sussidiata con 13 milioni dal Governo francese.

Voi vedete quindi quanti sforzi faccia la Francia per poter avere il monopolio di tutto il commercio del Mediterraneo. Ma c'è di più; la Francia è ora al termine della costruzione di una ferrovia, la quale, distaccandosi da Marsiglia, toccando Aix, Gap e Briançon, si porta ai nostri confini verso le Alpi Cozie.

La Francia da vari anni fa grandissimi impegni presso il nostro Governo per avere un passaggio attraverso al Monginevro, per andare nella valle del Po a Torino.

Signori, una ferrovia che da Marsiglia andasse nella valle del Po a Torino abbrevierebbe di gran lunga le distanze che corrono da Marsiglia verso il nord dell'Europa per mezzo del Gottardo, e sarebbe in questo senso di gravissimo danno al porto di Genova, al quale potrebbe fare una micidiale concorrenza anche per le distanze. Finora il nostro Governo molto lodevolmente non ha concesso questo passaggio. Vi sono ragioni strategiche gravissime, giacchè la Francia, per un'invasione possibile, avrebbe da una parte una fortezza di prim'ordine, Briançon, di appoggio, e dall'altra il Moncenisio. Io so che questa ferrovia Torino-Marsiglia è molto vagheggiata a Torino, dove, per l'ambizione di avere una ferrovia che porti questo nome, questo tronco ferroviario è molto desiderato. Ma, o signori, io credo questo un errore gravissimo, e lo dico qui pubblicamente, errore dettato, non vorrei adoperare una parola che non fosse parlamentare, come sarebbe egoismo, ma dettato di certo da un grande equivoco.

Una ferrovia che riunisca Torino a Marsiglia, scorrerebbe quasi interamente sul territorio francese e servirebbe più agli interessi francesi che non agli interessi italiani. La ferrovia Torino-Marsiglia non potrebbe dare grande profitto per le esportazioni, poichè i prodotti della valle della Durance sono a

un dipresso come quelli della valle del Po, nè la Francia è così corriva d'andare a cercare altrove ciò che può avere in casa propria. Questi sono piccoli inconvenienti, ma ve ne sono due gravissimi riguardo a questa ferrovia; per il suo parallelismo e per il medesimo obbiettivo, vale a dire Marsiglia, d'essa verrebbe ad assorbire ed a togliere ogni ragione d'essere alla ferrovia Cuneo-Ventimiglia-Nizza con danno immenso di tutti i grandi mercati dell'alto Piemonte, con danno del nostro litorale occidentale ligure, con danno perfino di Nizza, la quale mantiene così vivi ed attivi scambi col Piemonte. Questo parallelismo verrebbe ad assorbire tutti gli scambi commerciali di questa regione. Ma v'ha di più, o signori: vi è la questione del porto di Genova.

Questa ferrovia, abbreviando, come ho già detto la distanza dal centro dell'Europa a Marsiglia, sarebbe micidialissima pel porto di Genova. Credo perciò che il Governo si manterrà fermo nell'idea di non concedere il passaggio per le Alpi Cozie alla Francia.

Potesse almeno quella ferrovia essere vantaggiosa in qualche modo a Torino! Ma la distanza che corre fra Torino e Marsiglia, passando per il colle delle Écheltes e la valle della Durance, è a un dipresso eguale a quella che corre da Torino a Marsiglia, passando per l'alto Piemonte, il colle di Tenda ed il litorale ligure. La diversità non sarebbe che di sette chilometri, quindi tutto il vantaggio che potrebbe avere Torino da questa parte, sarebbe di qualche centesimo per quintale nel trasporto delle merci. Spero quindi che il Governo non permetterà mai che la Francia abbia un passaggio nella valle del Po, per le Alpi Cozie, sia per ragioni strategiche di alta importanza, sia per ragioni di alta convenienza commerciale.

Signori, io ho trattato finora la questione commerciale, prego quindi di ritenere oltre i due punti già segnalati, quello dell'importanza commerciale di questa ferrovia. Ora vengo alla parte più essenziale del mio ragionamento, cioè a quella che si riferisce all'importanza ed all'avvenire della linea Cuneo-Ventimiglia, sotto il punto di vista strategico; parte difficile e delicata, o signori, che io esporrò liberamente, pur conservando i riguardi dovuti ad una nazione nostra amica.

Devo intanto fare una dichiarazione, ed è che questa parte del mio discorso, per quanto interessante, io non la faccio per gli egregi militari di cui si onora il nostro Parlamento, giacchè essi mi sono maestri, ma le cose che io dovrò dirvi le dirò per la Camera e pel paese. Io quindi rinnovo la preghiera di un'indulgente attenzione. (*Parli! parli!*)

Signori, in compenso del concorso *che ci diede*

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 29 APRILE 1879

Napoleone III per far libera l'Italia dalle Alpi all'Adriatico, sebbene alte ragioni di Stato lo arrestassero al Mincio, l'Italia dovette fare un grande sacrificio col cedere due sue nobili provincie, la Savoia e Nizza. Il sacrificio poteva essere fino ad un certo punto giustificabile e meno grave per ciò che riguarda la Savoia, imperocchè la lingua, gli usi e le aspirazioni di quella provincia fossero francesi, ma riuscì ben doloroso, o signori, per il contado di Nizza, per molte ragioni, non fosse altro perchè si cedeva la patria del nostro Eroe! Anche io dovetti dare, con mio grandissimo rincrescimento, il voto favorevole a quella cessione, ma certo non l'avrei dato se in quell'occasione fosse stata possibile la divisione del voto.

Nella limitazione delle frontiere, Napoleone stesso stabilì come massima che fossero indicati i versanti ossia i displuvii dell'uno e dell'altro territorio. Per la Savoia il Moncenisio segnava esattamente questo displuvio, e non vi era questione, ma non fu così per le frontiere verso Nizza. In quell'intrecciarsi, in quello, direi quasi, scacchiere confuso di monti, colli e valli, era difficile lo stabilire il punto che potesse segnare esattamente questo confine. Neppure la storia antica poteva servire di guida al determinare questi confini, giacchè mai si è potuto stabilire quale fosse la vera divisione territoriale, per esempio, fra gli antichi Liguri e gli antichi Celti. Strabone stesso (che ho consultato espressamente) dice che Nizza è stata fondata dai marsigliesi, che Nizza sta sotto Marsiglia, ma i veri confini dell'Italia erano il Varo, quel confine appunto che noi abbiamo avuto per tanti secoli. In quella discussione che vi ho citato, mi ricordo che alcuni oratori competentissimi, tra i quali citerò il Pareto, che come dottissimo geologo conosceva tutti quei monti palmo a palmo, vi citerò il nostro Biancheri, che è nativo di quelle regioni, dicevano che vi era un punto il quale doveva veramente segnare questi confini, e questo punto, di cui non ricordo il nome, credo si chiami *Le Mura*, donde poi il Tecchio diceva che dovevano essere le mura d'Italia. Tirando una linea da questo punto verso il mare, si sarebbe andato a riescire alla Turbìa, e questo sarebbe stato anche storicamente il limite da stabilirsi tra la Francia e l'Italia, giacchè su quel monte erasi eretto un trofeo in onore di Augusto, credo dopo la battaglia d'Azio, nel quale si leggeva: *Huc usque Italia et hinc Gallia*. Ma i Francesi, per ragioni che dirò tra breve, non vollero per niun conto accettare questa linea, e sembra che sia stato convenuto che la riva destra della valle di Roia dovesse segnare questi confini. Infatti all'estremità di questa valle trovansi Tenda e Venti-

miglia, i quali due comuni furono ceduti ed appartengono ancora all'Italia.

Ma la Francia ottenne un'altra cosa: essa ottenne di insinuare nel bel centro della Roia un triangolo del suo territorio, triangolo a base di 16 o 17 chilometri, la cui punta si spingesse sulla riva sinistra della Roia, che è territorio italiano, e vi comprendesse il forte di Saorgio. Signori, sapete voi che cosa sia il forte di Saorgio? Ripeto ancora una volta che non parlo per i nostri egregi colleghi militari i quali conoscono perfettamente la storia delle nostre battaglie. Ebbene, vi dirò che io ho raccolto da vari autori, e particolarmente dal Pinelli, nostro antico collega, il quale ha scritto la storia militare del Piemonte, in continuazione di quella di Alessandro Saluzzo; ho raccolto, dico, vari concetti che ho formulati in alcune linee del mio lavoro già citato e che vi esporrò per farvi comprendere che cosa sia strategicamente il forte di Saorgio:

« Saorgio è la chiave di tutte le posizioni strategiche del mar ligure occidentale sino ai colli della Maddalena, delle Finestre e dell'Argentiera, vale a dire di quasi tutte le Alpi marittime e dei Gioghi dell'Appennino, specialmente poi dei colli Rauss, Authion, Monte Cornio, o Colle di Tenda.

« Saorgio è una fortezza al centro di un gran semicerchio di difesa del Piemonte ed un rifugio per un'ultima difesa.

« Saorgio domina le tre valli di Roia, Vesubia e Tinea che scorrono parallele dal nord al sud verso il territorio francese.

« La vittoria riportata il 12 giugno 1793 dall'armata piemontese sull'armata repubblicana di Francia dopo quattro giorni di battaglia detta dell'Authion, Rauss e Milleforche è dovuta all'aver la prima come base d'operazione alle sue spalle il forte di Saorgio.

« Nei tanti episodi di quella guerra così bravamente e lungamente combattuta dalle due armate, Saorgio e la valle di Roia da esso dominata e difesa, furono sempre il centro di operazioni per rifugiarsi dell'armata piemontese.

« Tutti i colli che attorniano Saorgio e comunicano con esso, Colle Ardente, Marta, Toraggio, l'Apricale, Praia, ecc., sino a Cadibona, Tanarello, Saccarello, ecc., dominano le sorgenti delle valli di Briga verso la Roia, di Nervia, di Taggia verso il mare e del Tanaro, dell'Ellero, della Corsaglia, del Pesio, ecc., verso il Piemonte e le sue pianure.

« Sono incredibili gli sforzi fatti dall'armata francese e le perdite subite per impadronirsi di Saorgio nei combattimenti di Praia e Colle Ardente. Massena poi nelle sue *Memorie* rammenta che se i Pie-

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 29 APRILE 1879

montesi, invece di estendersi al di là della Roia, si fossero tenuti in questa linea appoggiati all'*inespugnabile* fortezza di Saorgio, avrebbero meglio resistito alla difesa. »

La piccola armata piemontese spalleggiata, ma poco aiutata dall'armata austriaca, potè resistere dal dicembre del 1791 (epoca della prima invasione dopo la presa di Nizza), sino al 28 aprile 1794 alla armata dei furiosi repubblicani francesi, la quale contava niente meno che Massena per lo stato maggiore, Napoleone per l'artiglieria, La Harpe per la fanteria, Kellermann per la cavalleria ed il Rusca, che era di quei paesi e che divenne poi generale in successive battaglie, per i zappatori. Allorquando Bonaparte, al quale, sebben giovanissimo, cominciava già a spuntar nel cervello il genio delle imprese militari che lo fecero poi quasi leggendario nella storia, vedendo che in nessun modo si poteva espugnare nè la valle della Roia, nè Saorgio, espose al generale in capo il progetto di girare la posizione, di rimontare la valle della Nervia e dell'Argentiera per prendere Saorgio per mezzo di quelle valli, essendo impossibile di prenderlo dalla valle di Roia. (Vi parlo di cose le quali avranno in seguito la loro importanza e credo che i nostri colleghi militari i quali già prevedono dove io miri, mi comprenderanno.) (*Molti della Camera fanno segni affermativi*)

Ma siccome per far questo si trattava di violare il territorio della repubblica ligure, il generale in capo, il Dumerbion, dovette scriverne a Parigi. A Parigi il Comitato di salute pubblica tentennava; ma Bonaparte aveva un grande amico, il quale come rappresentante del popolo erasi trovato all'armata, ed aveva potuto apprezzare i suoi talenti militari. Questo amico era nientemeno che Robespierre il giovane, il quale fece tanto presso suo fratello il quale era capo del Governo, che ottenne dalla Convenzione un decreto con cui si dava facoltà all'armata delle Alpi di eseguire il progetto immaginato da Buonaparte. Allora quest'esercito, rimontata questa valle, occupò le varie posizioni di Oneglia, di Ormea, Garessio, Ceva, ecc., e venne a dare quella terribile battaglia dei 25, 26, 27 e 28 aprile, battaglia di Titani in mezzo a quei colli, burroni e picchi quasi inaccessibili che si chiamò poi di *Colle ardente*, in cui le perdite furono enormi da ambedue le parti. Ma la vittoria rimase ai francesi e poterono allora investire il forte di Saorgio. Ma questo restava muto giacchè il comandante, il Saint Amour, nella notte aveva abbandonato il forte contro il parere della Commissione del Consiglio di guerra, alcuni dicono perchè vedesse impossibile la resistenza, altri perchè sia stato comprato; il fatto però

si è che fu accusato di alto tradimento e tradotto dinanzi ad un Consiglio di guerra e condannato ad essere fucilato come lo fu difatto negli spalti della cittadella di Torino dopo l'armistizio di Cherasco.

Siccome vi vedo prestare qualche attenzione a quanto vi vado narrando intorno a questi fatti militari, permettetemi che io vi narri ancora un aneddoto di Bonaparte, relativamente a questa guerra, che è poco conosciuto. Quattro mesi dopo la presa di Saorgio, giorno per giorno, cioè al 28 luglio 1794 avvenne la terribile catastrofe del 9 termidoro, vale a dire la caduta di Robespierre; i successori nel Governo presero in sospetto Napoleone, che, siccome già stato raccomandato da Robespierre, accusarono di giacobinismo. Figuratevi, Napoleone I accusato di giacobinismo! Allora lo consegnarono agli arresti in Nizza con due gendarmi alla porta, poi lo chiamarono a Parigi a rendere ragione del suo operato; ma Napoleone seppe così ben giustificarsi, tanto più che era sostenuto da due suoi compatrioti, dall'Arbile e dal famoso Saliceti, ed ispirò tale confidenza al Comitato di sicurezza pubblica, ed ai successori della Convenzione che fu promosso generale di brigata e nominato comandante in capo dell'armata delle Alpi; e di qui i grandi fatti che portano i nomi delle battaglie di Dego, Cairo Montenotte, Loano, Ceva, San Michele, Mondovì e finalmente dell'armistizio di Cherasco, sanzionato poi dal trattato di Parigi. Ebbene, signori, tutta la parte centrale della valle della Roia ed il forte di Saorgio, con tutta quella linea che fu detta *terribile* di difesa, che da Saorgio si estende all'Authion ed a Raus, è in mano dei francesi! Ora voi comprendete quale sia il vantaggio della posizione francese rispetto alla nostra. Per metterci in pari condizione non ci sarebbe che un mezzo, quello di ottenere una rettificazione di frontiera; rettificazione che il Governo francese non ci concederà forse; ma intanto, una ferrovia che dalla valle del Po s'insinuasse in mezzo a quei monti, e si portasse verso il territorio francese, non sarebbe forse un mezzo adatto per una difesa eventuale da un'invasione? Ma di questo i parlerò meglio fra poco.

Signori! Io vi ho parlato finora di una ferrovia senza dirvi che cosa sia, quindi mi tocca di esporvi un po' di storia della medesima. Non è nè cosa nuova nè così recente la ferrovia Cuneo-Ventimiglia-Nizza; di essa fu già fin dal 1856-57 fatto un progetto da un egregio ingegnere che ora è generale del genio, il Cerroti. Ma in questi ultimi anni un distintissimo ingegnere francese che abita a Mentone, il barone di Vautherleret, ha seriamente intrapreso degli studi, compilato con tutta esattezza e compiuto un progetto, il quale ottenne non solo l'approvazione, ma

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 29 APRILE 1879

le lodi del Consiglio superiore dei lavori pubblici. Questo ingegnere aveva l'appoggio di una potentissima casa di Parigi, la quale si assumeva la costruzione di questa ferrovia con un sussidio relativamente piccolo, vale a dire di 13 milioni, sopra 36 o 37 richiesti per la ferrovia medesima; il qual sussidio sarebbe stato dato in parte dal Governo, in parte dagli enti morali interessati, avendo già Nizza e Cuneo votato un milione ciascuna per il medesimo. Il nostro Governo era propenso a quest'opera, anzi l'onorevole collega nostro, allora ministro dei lavori pubblici, signor Spaventa, alla cui perspicacia non isfuggì l'importanza di questa ferrovia, si era ad essa mostrato favorevolissimo; quindi questo progetto doveva già da alcuni anni essere presentato alla discussione e alle deliberazioni del Parlamento ed ora sarebbe già forse un fatto, se non compiuto, almeno molto avanzato. Ma... vi fu qui un gran *ma*, il quale segna una delle tristi conseguenze dell'errore commesso dall'Italia nella delimitazione delle frontiere all'epoca della cessione del contado di Nizza alla Francia. Per quanti uffici si sieno fatti presso il Governo francese, non si è potuto ottenere che quella ferrovia, che doveva traversare i suoi 16 chilometri di territorio, nella valle di Roja, fosse, non dico aiutata, ma neanche consentita da quel Governo.

Signori, il Governo francese, stando alla relazione che ha fatto in proposito il suo stato maggiore, aveva fino ad un certo punto ragione.

In essa si diceva che con questa ferrovia l'Italia avrebbe potuto mandare dalla valle del Po e dal litorale contemporaneamente, un corpo d'armata e prendere di mezzo il territorio francese incuneato nella valle di Roia.

Ma dunque, o signori, quali sono le mire della Francia? Sono di potere invadere all'occasione il nostro territorio perchè vuole perfino impedirci la costruzione di una linea che sarebbe per noi di difesa contro possibili invasioni per parte sua. Ma queste velleità sono antiche e tradizionali della Francia di avere una porta aperta per invadere l'Italia. Se rimontiamo la storia, noi vediamo che esse datano da ben 25 secoli, a cominciare dalle guerre contro la prima Repubblica romana, discendendo poi a Pipino e Carlo Magno, a Francesco I, a Luigi XIV, a Napoleone I per giungere fino all'ultima invasione francese del 1849 contro la seconda Repubblica romana, pur lasciando da parte le molte altre invasioni degli Angioini, per esempio, e così di seguito.

La Francia ha per sua tradizione storica di potere avere un piede in Italia, ed in qualunque evento poterne occupare una parte, non fosse altro che per

difendere ciò che sta presso di noi al di là del Tevere. (*Si ride.*)

L'ingegnere di cui ho parlato poc'anzi, per non lasciare perdere tutto il suo lavoro, vi arrecò una variante, vale a dire fece tecnicamente ciò che Napoleone aveva fatto strategicamente rimontando la valle di Nerva ed in tal guisa la ferrovia risulterebbe nel seguente modo. Oltrepassato il colle di Tenda invece di entrare nel territorio francese, piegherebbe a sinistra, entrerebbe nella valle di Briga, per mezzo di una galleria traverserebbe il monte Marta per inoltrarsi nella valle di Nerva che è affatto parallela a quella della Roia per arrivare alla linea litorale ad un chilometro di distanza da Ventimiglia.

E sarebbe questo un vantaggio anche in questo senso, che eviterebbe un regresso di alcune centinaia di metri che dovrebbe avere quella per la valle della Roia.

Allorquando io conobbi questa variante mi balenò tosto alla mente una importante idea strategica ed è la seguente: una ferrovia in val di Nerva non solo sarebbe tutta sul territorio italiano ma formerebbe come una linea di ferro per circondare il territorio francese compreso il forte di Saorgio e servirebbe mirabilmente per trasportarvi rapidamente dalla valle del Po e dal litorale dei corpi d'esercito colle armi occorrenti sia per opporsi ad una discesa nelle nostre valli dell'oste invasore, sia per sussidiare quei fortificati, quegli sbarramenti, in una parola quelle opere di fortificazione che vanno costruendosi e per le quali il Parlamento ha votato notevoli somme e le quali a detta di persone competenti, sarebbero ben poco efficaci per una difesa se non fossero sussidiate dal pronto accorrervi di armi ed armati.

L'ingegnere di cui vi ho fatto parola ha pubblicato del resto in questi ultimi mesi un lavoro della massima importanza, nel quale sono esposti e delineati questi due progetti, della valle della Roia cioè e della variante per la valle della Nerva. Vi parlo di questo lavoro, stante che in esso si contenga una idea di grande, di vitalissimo interesse per l'Italia; vale a dire un progetto di due grandi linee ferroviarie sussidiarie, convergenti, le quali verrebbero a stabilire attraverso l'Italia il transito più breve tra l'Inghilterra e il porto di Brindisi e quindi per il passaggio della valigia delle Indie e per la navigazione orientale. Questo lavoro fu comunicato ai membri della Giunta, ai ministri, ed a vari onorevoli colleghi; e se qualcuno desiderasse conoscerlo, potrei procurargliene una copia, trovandosi in Roma l'autore, il quale si recò ad onore di venire ad assistere alle nostre discussioni.

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 29 APRILE 1879

Ora, signori, io mi rivolgo al Governo. La Francia è una di quelle nazioni potenti, le quali se trovano le parti con cui devono trattare cedevoli ed arrendevoli, innalzano delle pretensioni e s'impongono: se al contrario trovano resistenza, diventano alla lor volta cedevoli ed arrendevoli.

Il Governo italiano deve quindi fare alla Francia questo dilemma: O voi ci concedete il passaggio della ferrovia Cuneo-Ventimiglia-Nizza per quel territorio che voi ci avete usurp... voglio dire che noi vi abbiamo troppo generosamente ceduto, ed allora saremo buoni amici e fedeli alleati: altrimenti l'Italia sarà abbastanza potente da fare una ferrovia sul suolo italiano la quale circonda il vostro territorio e per mezzo della quale possa all'occasione difendersi contro le vostre falangi le quali volessero scendere nel nostro paese. Ecco ciò che deve dire al Governo francese il Governo italiano. Io poi potrei dire in un orecchio al signor presidente del Consiglio dei ministri che se egli facesse questa proposta otterrebbe con tutta probabilità il suo intento.

Il terreno è disposto e non mi spiego oltre.

E giacchè sono su questo soggetto vi dico un'altra cosa. Questa specie di protesta, nella mia nullità, io l'ho già fatta; non di certo al Governo direttamente, ma dirò in qual modo. Giacchè noi, signori, siamo minacciati di un altro pericolo dalla Francia.

Noi siamo minacciati da ciò, che la Francia, nel compimento della sua rete ferroviaria ha concesso ai nizzardi e fa presentemente degli studi per avere una comunicazione ferroviaria diretta da Nizza alla valle della Roia; dimodochè se per trasportarvi un corpo d'armata dovrebbe impiegare per esempio 10 giorni per i tre alti monti che deve attraversare, potrà così trasportarlo in poche ore sulle nostre frontiere e invaderle senza possibile difesa. Ecco il pericolo da cui siamo minacciati. Ed io, appena seppi questa determinazione nello aprile dell'anno scorso, naturalmente portando grande interesse a questa questione, andai dal ministro della guerra, generale Bruzzo, a spiegargli questo pericolo, e sulla carta gli feci vedere in qual modo noi potevamo essere aggrediti. Ne parlai coll'onorevole nostro collega signor Bertolè Viale, peritissimo capo di stato maggiore, il quale naturalmente convenne in questo parere. Ne parlai col signor Biancheri, poichè il suo paese, il litorale di Ventimiglia, sarebbe in questo caso assolutamente escluso da qualunque comunicazione ferroviaria colla valle del Po.

L'autunno scorso poi trovandomi a Nizza io pubblicai sopra un giornale francese una mia protesta con cortesi parole, ben inteso, contro questo nuovo pericolo, invocando dai nizzardi di contentarsi del-

l'antico progetto di ferrovia e di ottenere dal Governo francese che ci concedesse il passaggio per la valle di Roia.

Naturalmente vari giornali francesi mi dettero un rabbuffo solenne e mi domandarono a nome di chi e con quale autorità io parlassi. Chi dà il diritto a costui, dicevano, di venire a parlare del nostro paese e dei nostri fatti? Io feci una risposta, e dissi che come cittadino parlava a nome del mio paese; come deputato parlava a nome della nazione che mi onora di rappresentare nel Parlamento italiano.

Signori, io ho ancora molte cose a dire, sempre tenendomi nella questione ferroviaria strategica per la difesa delle nostre frontiere, e se l'onorevole presidente crede che l'ora sia troppo tarda e che la Camera sia stanca, lo pregherei di rimandare a domani un'appendice del mio discorso.

Voci. A domani!

PRESIDENTE. Ella dunque non può per condizioni della sua salute proseguire il suo discorso?

BORELLI. In queste occasioni la salute non conta più. (*Si ride*)

PRESIDENTE. Allora seguiti. (*ilarità*)

BORELLI. Ne avrei ancora per mezz'ora.

Voci. A domani!

(*Moltissimi deputati vanno a stringere la mano all'oratore.*)

PRESIDENTE. Dunque io terrò conto della dichiarazione dell'onorevole Borelli, il quale sarebbe pronto a continuare il suo discorso facendo anche sacrificio di se medesimo (*ilarità*) sebbene il suo stato di salute non gli permetterebbe di proseguirlo, e domani avrà facoltà di ultimarlo.

La seduta è levata alle 6 20.

Ordine del giorno per la tornata di domani:

1° Votazione per la nomina della Commissione generale del bilancio;

2° Seguito della discussione del disegno di legge per la costruzione di nuove linee di complemento della rete ferroviaria del regno.

Discussione dei disegni di legge:

3° Modificazioni della legge 8 giugno 1873, relativa alle decime ex-feudali nelle provincie napoletane e siciliane;

4° Trattamento di riposo degli operai dell'arsenale marittimo di Napoli e del cantiere di Castellammare;

5° Aggregazione di alcuni comuni al circondario di Palermo;

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 29 APRILE 1879

6° Costruzioni di fari e segnali sulle coste del regno;

7° Abolizione delle tasse per la navigazione e il trasporto o la fluitazione dei legnami sui laghi, fiumi, torrenti, rivi e canali;

8° Obbligo di contrarre il matrimonio civile prima del rito religioso;

9° Modificazione delle disposizioni relative alle ferie delle Corti e dei tribunali;

10. Facoltà di sperimentare sulle ferrovie il tras-

porto delle derrate alimentari e vegetali in vagoni così detti refrigeranti;

11. Ordinamento degli arsenali della regia marina;

12. Facoltà al Governo di richiamare in vigore l'articolo 92 della legge sull'ordinamento dell'esercito.

Prof. AVV. LUIGI RAVANI

Reggente l'ufficio di revisione.

