

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 30 APRILE 1879

CLXXIX.

TORNATA DEL 30 APRILE 1879

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE FARINI.

SOMMARIO. *Petizioni. = Congedi. = votazione per la nomina della Commissione generale del bilancio. = Annunzio del risultamento della votazione di ballottaggio per la nomina di un membro della Commissione di vigilanza pel Fondo del culto. = Presentazione della relazione sul disegno di legge relativo alla istituzione di una Commissione speciale per le imposte dirette nel comune di Lampedusa e Linosa. = Annunzio di una interrogazione del deputato Mocenni al ministro dell'interno circa le aggressioni a mano armata e ferimenti recentemente avvenuti in Siena = Seguito della discussione del disegno di legge per la costruzione di nuove linee di compimento della rete delle strade ferrate del regno — Fine del discorso del deputato Borelli incominciato nella seduta precedente, in cui parla di strade ferrate utili per la difesa territoriale dello Stato, e che accrescerebbero il movimento commerciale. --- Annunzio di una interpellanza del deputato Panattoni ai ministri di grazia e giustizia, degli esteri e di agricoltura e commercio intorno all'applicazione delle convenzioni internazionali delle marche e delle privative industriali. = Il deputato Plebano dimostra che l'Italia in fatto di strade ferrate non è punto in una condizione inferiore agli altri paesi; osserva che il disegno di legge per le nuove costruzioni è troppo vasto e complesso; e non trova opportuni ed utili i mezzi che si propongono per eseguire questa legge --- Il deputato Saladini dichiara di dare il voto favorevole al disegno di legge; espone alcuni dubbi sulla opportunità della presentazione dello stesso, e critica estesamente il non essersene tenuto conto di linee, che egli ritiene come principali — Il deputato Gabelli parla per un fatto personale. = Si dichiara chiusa la votazione per la nomina della Commissione generale del bilancio — Si estraggono a sorte e si proclamano i nomi degli scrutatori. --- Il deputato Trevisani rinunzia alla facoltà di parlare, e se la riserva per la discussione degli articoli — Il deputato Guasini cede il suo turno al deputato Bartolucci-Godolini, il quale, essendo indisposto, chiede alla Camera che gli conceda di parlare domani — La Camera acconsente alla domanda del deputato Bartolucci-Godolini. = Il deputato Celesia presenta una relazione.*

La seduta è aperta alle ore 2 pomeridiane.

Il segretario Di Carpegna dà lettura del processo verbale della seduta precedente, il quale è approvato.

Il segretario Melodia poi legge il seguente sunto di petizioni:

2061. Le Giunte municipali di Castrignano dei Greci e di Melpignano, circondario di Lecce, appoggiano l'istanza inoltrata alla Camera dalla Giunta di Corigliano di Otranto perchè il tronco ferroviario per Gallipoli parta da Corigliano anzichè dalla stazione di Zollino.

2062. Vari cittadini del comune di Trivigno, provincia di Potenza, rivolgono alla Camera calorose sollecitazioni perchè voglia discutere d'urgenza il disegno di legge sulle decime feudali.

PRESIDENTE. L'onorevole Tumminelli, essendo ancora ammalato di febbre, chiede un congedo di giorni 10. Chiede anche un congedo di 5 giorni, per motivi di salute, l'onorevole Raffaele.

Non essendovi obiezioni, questi congedi s'intenderanno accordati.

(Sono accordati.)

VOTAZIONE PER LA NOMINA DELLA COMMISSIONE GENERALE DEL BILANCIO.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la votazione per la nomina della Commissione generale del bilancio.

Si fa la chiama.

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 30 APRILE 1879

DI CARPEGNA, segretario. (*Fa la chiama*)

PRESIDENTE. Prego gli onorevoli deputati di prendere il loro posto.

Si lasceranno le urne aperte.

RISULTAMENTO DELLA VOTAZIONE DI BALLOTTAGGIO PER LA NOMINA DI UN MEMBRO DELLA COMMISSIONE DI VIGILANZA PEL FONDO DEL CULTO.

PRESIDENTE. Ora annuncio il risultato della votazione di ballottaggio per la nomina di un membro della Commissione di vigilanza pel Fondo del culto.

Votanti 222.

L'onorevole Nocito ebbe voti 108

» Celesia » 85

Schede bianche 26, schede nulle 3.

In conseguenza proclamo eletto l'onorevole Nocito che ottenne il maggior numero di voti.

PRESENTAZIONE DI UNA RELAZIONE.

PRESIDENTE. Invito l'onorevole Borghi a recarsi alla tribuna per presentare una relazione. (*Molti deputati occupano l'emiciclo — Conversazioni*).

Prego di fare silenzio e di sgombrare l'emiciclo.

BORGHI, relatore. Mi onoro di presentare la relazione sul disegno di legge per istituire una Commissione speciale per le imposte dirette nel comune di Lampedusa e Linosa. (*V. Stampato, n° 197-C.*)

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

ANNUNZIO DI UNA INTERROGAZIONE DEL DEPUTATO MOCENNI AL MINISTRO DELL'INTERNO SOPRA ALCUNI FATTI AVVENUTI IN SIENA.

PRESIDENTE. Essendo presente l'onorevole ministro dell'interno, do lettura di una domanda d'interrogazione a lui rivolta:

« Ai termini dell'articolo 72 del regolamento, mi prego d'avvertirla che desidero rivolgere una interrogazione al signor ministro dell'interno circa le aggressioni a mano armata e ferimenti recentemente avvenuti in Siena.

« Mocenni. »

Prego l'onorevole ministro dell'interno di dichiarare se e quando intenda rispondere a quest'interrogazione.

DEPRETIS, ministro dell'interno. Nella seduta di domani dichiarerò se e quando potrò rispondere.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro dell'interno, secondo la facoltà concedutagli dal regolamento, si riserva di dichiarare nella seduta di domani se e quando potrà rispondere alla interrogazione del deputato Mocenni.

SEGUITO DELLA DISCUSSIONE DEL DISEGNO DI LEGGE PER LA COSTRUZIONE DI NUOVE LINEE DI COMPLEMENTO 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 complemento della rete ferroviaria del regno.

L'onorevole Borelli G. B. ha facoltà di continuare il suo discorso.

BORELLI G. B. Signori! La prima parola che uscirà dalle mie labbra sarà di ringraziamento per il favore generoso che voi accordaste alle mie disadorne parole e di gratitudine all'onorevole presidente che, interpretando benignamente l'intenzione della Camera, volle conservarmi la parola nella presente tornata.

Voi, signori, voleste quasi rimeritarmi perchè, avendo fatto parte di questo Parlamento fin dal maggio 1876, non abbia mancato, come era mio dovere, ad alcuna seduta, nè della Camera, nè degli Uffici, nè delle Commissioni, nè di qualunque adunanza. Voi voleste ricompensarmi di questo mio dovere colla vostra indulgente e benevola attenzione, della quale approfitterò, senza abusarne, per dirvi brevi cose che ieri nell'improvvisazione mi sfuggirono dalla memoria.

Parlandovi del porto di Marsiglia io dimenticai di dirvi che l'Italia con i suoi cento porti, colla sua posizione in mezzo a tre mari, trovasi in questa singolare condizione, di vedere cioè i piroscafi che vengono dai lontani mari rasentare quasi le sue coste per approdare a due porti stranieri quali sono quelli di Trieste da una parte e di Marsiglia dall'altra. Di qui sorge la necessità e l'obbligo di provvedere urgentemente affinchè i nostri porti, e principalmente quello di Genova (*Rumori*) che è il più cospicuo d'Italia...

PRESIDENTE. Prego di far silenzio.

BORELLI G. B. possano mettersi in condizioni di facilitare al più possibile i loro scali, di guisa che per mezzo delle arterie ferroviarie le merci ed i viaggiatori che vi arrivano possano avere il loro transito attraverso il suolo italiano per i più lontani paesi.

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 30 APRILE 1879

Ho dimenticato anche di dirvi, su questo stesso argomento, che la ferrovia che ieri ho propugnata, quella di Cuneo-Ventimiglia-Nizza, era quella che dovrebbe formare una derivazione dalle ferrovie francesi, dal porto di Marsiglia, onde viaggiatori e merci, trovando una distanza minore a percorrere passando per la Valle del Po, ed attraverso il Gottardo, per penetrare nel centro dell'Europa, scelgano appunto questa linea colla quale si attirerebbe nel nostro paese un grande transito.

Ho dimenticato ancora di dirvi le ragioni per cui l'Italia dovette cedere quel lembo di territorio di cui vi ho parlato, e questo era, dirò così, il periodo sentimentale del mio discorso. L'Italia, riconoscente del concorso prestato dalla Francia, soddisfatta dei suoi primi trionfi che aprivano la via al compimento dei suoi destini, non sospettosa, nella ebbrezza delle sue vittorie, di ulteriori avvenimenti che non devono mai dimenticarsi nella vita politica delle nazioni, quasi sposa novella, fiduciosa nelle cure amorevoli che le dimostrava la sua alleata che aveva contribuito a farla di minorenne, padrona, l'Italia, o signori, colta nei lacci delle carezze che le prodigava la Francia, cedette quel lembo di territorio che doveva servirle come baluardo per la sua difesa. (*Bravo!*)

Finalmente ho dimenticato di rispondere ad un principio di economia ferroviaria ieri pronunciato dall'oratore che mi ha preceduto; il qual principio sente molto, se non di sofisma, almeno di speciosità. (*Conversazioni*)

PRESIDENTE. (*Con forza*) Prego di far silenzio, gli stenografi non possono raccogliere il discorso che l'oratore pronuncia.

BORELLI G. B. Il principio di economia ferroviaria, ieri sostenuto dall'onorevole Gabelli, può formularsi in questo senso: la importanza delle ferrovie sta in ragione della importanza e quantità delle esportazioni e delle importazioni. Quindi egli prendeva argomento per combattere acutamente la costruzione delle nuove ferrovie. Io direi all'onorevole Gabelli, se fosse presente (*È qui*), che questo suo argomento potrebbe molto bene invertirsi: vale a dire, si potrebbe affermare che la importanza e la quantità delle importazioni e delle esportazioni è in ragione dei mezzi di viabilità che possono fornire le ferrovie. Se la Svizzera, il Belgio, la Francia e l'Inghilterra hanno maggiori esportazioni che non abbia l'Italia, non potrebbe ciò attribuirsi alla ragione che queste nazioni hanno quella compatta rete ferroviaria che serve mirabilmente a queste importazioni ed esportazioni? Se l'Italia ha minore quantità di esportazioni (non parlo delle importazioni, perchè è meglio averne il meno possibile), non

potrebbe ciò dipendere appunto dai minori mezzi che essa possiede per queste esportazioni? La valle del Po è una delle valli più ricche di Europa sia per prodotti agricoli, sia per prodotti serici. Se la valle del Po potesse avere maggiori mezzi di viabilità per la esportazione, non è egli vero che essa potrebbe moltiplicare questi suoi prodotti, ampliare le sue industrie e curare quella grave piaga che ella ha sempre deplorata della emigrazione? Noi vedremo fra poco, o signori, allora quando sarà stato discusso e approvato il disegno di legge, di cui è relatore l'onorevole Ranco, sulla concessione da farsi al signor Cirio dei vagoni refrigeratori per trasportare dall'Italia le frutta fresche, gli agrumi e varie altre sostanze alimentari, noi vedremo, signori, come questa esportazione servirà a moltiplicare i prodotti agricoli di tal genere del nostro paese, e frutterà a noi la ricchezza di molti milioni. (*Benissimo!*)

Signori, dette queste cose, mi accingo a darvi l'appendice del mio discorso che vi ho annunciata ieri, e che ne sarà la coda però senza veleno. Senza far atto di superbia, io credo che anche i nostri colleghi militari potranno trovarvi qualche interesse ad ascoltarmi, su ciò che mi rimane a dire.

Signori, fino a questi ultimi tempi prevalse la massima strategica che nei paesi montagnosi la difesa dovesse farsi lungo le valli ed agli sbocchi; onde tutta quella serie di fortificazioni che abbiamo in queste valli ed a questi sbocchi lungo le Alpi e gli Apennini. Ma anche la strategia fa i suoi progressi; e questa massima ebbe molto a modificarsi dopo che il Jomini, scrittore delle guerre napoleoniche, ha svelato il segreto di Napoleone, che era quello di superare a qualunque costo i valichi alpini, e poi girare le posizioni, come ha fatto appunto nelle guerre che ieri ho descritte e più splendidamente nel 1800 col prodigioso passaggio del Gran San Bernardo. Il generale Dufour celebre generale svizzero vincitore del Sunderbund, ha stabilito per massima che allorquando, in un paese montagnoso, il nemico ha potuto sorpassare i suoi valichi ha riportato metà della vittoria. Molti dei nostri egregi scrittori, senza andar fuori di paese, fra i quali posso citare il Ricci, i fratelli Mezzacapo, il Parrucchetti, il Veroggio, il Fasolo, il Martini, il Massari sino al Dabormida e molti nostri colleghi militari che onorano questo Parlamento, i quali sono scrittori pregevolissimi, come il Gandolfi, il Velini, il Baratieri, il Marselli ed altri, hanno stabilito per massima che la vera difesa d'Italia si debba fare sui valichi alpini. In questo intento l'onorevole nostro collega l'ex-ministro Ricotti ha istituito le compagnie alpine che furono poi allargate dal suo

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 30 APRILE 1879

successore il generale Mezzacapo. Ma credete voi che le compagnie alpine siano sufficienti ad opporre valida resistenza alle invasioni? Se noi consideriamo tutto quel largo circuito che si estende da Cà di Bona alla Pontebba che ha una proiezione di migliaia di chilometri, che ha venti o trenta valichi alpini possibili, come potrà un corpo di 9000 alpini, — quando vi saranno, — occupare questi valichi per respingere il nemico?

Per questo io credo che ci voglia qualche mezzo sussidiario, come io ho suggerito umilissimamente in una nota del mio lavoro, e questo mezzo sarebbe che l'esercito italiano avesse un corpo di 10, 12 o 15 mila uomini raccolti massimamente fra i coscritti delle nostre montagne, che fosse addestrato negli esercizi militari a percorrere e conoscere quelle valli, che fosse munito di una piccola cavalleria ed artiglieria di montagna, e che ad ogni minaccia di invasione si trovasse pronto a rimontare rapidamente le valli per poter sussidiare le compagnie alpine.

Ma..., anche qui c'è un ma. Come mai in questo largo circuito potrà un corpo per quanto numeroso di armati opporsi a tutte le invasioni che saranno minacciate da vari punti?

Per ovviare a quest'inconveniente fu suggerito un mezzo, ed è questo, che dalla nostra grande linea di fortificazione della riva destra del Po, vale a dire di Casale, Alessandria, Piacenza, Bologna, ecc., diramassero a guisa di raggi tanti tronchi ferroviari, i quali potessero trasportare celeremente ai vari sbocchi i corpi d'esercito destinati alla difesa. Io credo che questo mezzo non sia abbastanza efficace. Non ve ne dirò le ragioni, perchè non vorrei dire qualche sproposito; ma noterò soltanto un inconveniente gravissimo secondo la mia opinione.

Allorquando saranno minacciati i nostri sbocchi alpini, dovendosi trasportare le truppe e dovendo questi rami ferroviari attraversare le nostre pianure e passare per città e paesi, sarebbe uno scompiglio generale, un ostacolo grandissimo al nostro commercio ed un grave danno alle nostre popolazioni il dover lasciare libere queste ferrovie. Io ho suggerito un mezzo più semplice, già pubblicato fin dal 1873 o 1874, che è quello della *ferrovia subalpina strategica del Piemonte*, la quale distaccandosi dalle valli del Tanaro che sono in comunicazione ferroviaria colla nostra linea di fortificazione, e percorrendo i contrafforti delle nostre Alpi e dei nostri sbocchi alpini, andrebbe a raggiungere la ferrovia subalpina del basso Piemonte, che è ora in progetto e molto raccomandata, siccome ha detto ieri l'onorevole Favale nel suo caustico discorso. Questa ferrovia subalpina circonderebbe tutto il Pie-

monte, e servirebbe al trasporto rapidissimo del corpo d'armata verso quelle valli che sono più minacciate da un'invasione, per difendere i loro valichi alpini.

Il primo tronco di questa ferrovia sarebbe già come stabilito venendo ad essere rappresentato dal tronco Cuneo-Mondovì che trovasi in quarta categoria, ma che potrebbe benissimo, con l'appoggio del Governo e specialmente del ministro della guerra, essere trasportato nella terza per una più pronta esecuzione.

Questa ferrovia, come diceva, distaccandosi dalle valli già indicate del Tanaro, all'altezza, per esempio, di Mondovì, percorrendo i cospicui comuni che trovansi agli sbocchi delle Alpi con una popolazione di oltre 50 mila abitanti, verrebbe a raggiungere la ferrovia Cuneo-Ventimiglia, giacchè quella ferrovia distaccandosi da Cuneo, e rimontando la valle destra del Gesso, alla distanza di otto chilometri, prima di entrare nella valle di Vermenagna, incontrerebbe un grosso comune che ha per nome Boves, laddove avrebbe una biforcazione di cui una linea si dirigerebbe verso la valle suddetta della Vermenagna per andare al litorale attraverso il Colle di Tenda, l'altra si dirigerebbe verso Mondovì e le valli del Tanaro e costituirebbe appunto il primo tronco della ferrovia subalpina per l'estensione di trenta chilometri. Per tale modo questo primo tratto della ferrovia subalpina riunirebbe le valli del Tanaro e quelle che vi susseguono della Corsaglia, dell'Ellero, del Pesio, ecc., colla valle di Vermenagna, valli tutte minacciate dall'invasione dal lato indifeso della Francia.

Raccomando grandemente allo studio dei nostri egregi colleghi militari e del ministro della guerra, che mi duole non vedere presente, questo primo tronco della linea subalpina, aspettando che le condizioni finanziarie del paese possano dare il compimento dell'intera *ferrovia strategica subalpina del Piemonte*.

Finalmente, signori, vengo alla conclusione.

Questa conclusione peraltro non la farò io, ma la farò fare dalla stessa Giunta parlamentare, la quale ha il merito di avere evocato, direi quasi, dal suo sepolcro questa ferrovia che ho tanto propugnata.

Io potrei lasciare alla Giunta stessa l'incarico e la responsabilità di fare la proposta per la costruzione di questa ferrovia. Io potrei servirmi delle armi che mi dà la relazione così bene elaborata che la Commissione ci ha presentata per mezzo del suo valentissimo relatore onorevole Morana, surrogato poi dall'egregio pur valente onorevole Grimaldi.

Io potrei trovare in questa relazione sufficienti argomenti per dimostrarvi l'importanza grandis-

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 30 APRILE 1879

sima di questa ferrovia, poichè in quella relazione si raccomanda quasi ad ogni pagina di dare la preferenza a quelle ferrovie che concilino insieme gli interessi economici, commerciali, internazionali e militari.

Ora, io domando, havvi in Italia un'altra ferrovia che concilii meglio e fonda insieme questi interessi come quella che ho propugnata?

Questa relazione raccomanda di dare la preferenza a quelle ferrovie che porteranno un grande transito per il paese.

Infatti si dice: « Il transito non solamente sulle ferrovie che attraversa crea sul suo passo una serie d'industrie e di commerci, da far fecondare la prosperità della nazione che attraversa. »

Ora questa ferrovia è destinata appunto a far deviare dalle linee francesi, ed a trasportare in Italia questo transito.

Essa raccomanda molte altre cose. Raccomanda di fare scomparire la prevalenza del porto di Marsiglia su quello di Genova; ed io ho ieri molto insistito su questo punto, dimostrando come la ferrovia Cuneo-Ventimiglia-Nizza sia destinata appunto a paralizzare in parte questa prevalenza. Ho sempre ripetuto che eravamo minacciati da questa prevalenza, e che dobbiamo fare in modo che i nostri porti facciano concorrenza seria a quello di Marsiglia.

La relazione raccomanda le linee interne per difesa; ma se noi questa difesa possiamo farla sui nostri confini, oggetto a cui è destinata la linea di cui vi ho parlato, le linee interne naturalmente non saranno più così necessarie.

La relazione dice, che sono da preferirsi le ferrovie che mettono ai confini come la Ivrea-Aosta, quella di Domodossola al Sempione, ecc. Ma la Cuneo-Ventimiglia li supera quei confini e si porta direttamente sul territorio francese.

La relazione dà come cardini su cui posa ragionevolmente il maggiore concorso dello Stato, *la grandiosità delle opere* che non potrebbero mai essere sopportate dagli smunti bilanci delle provincie e dei comuni. Ma la ferrovia Cuneo-Ventimiglia dopo quella del Ceniso e del Gottardo sarà la più grandiosa attraverso le Alpi.

Raccomanda quelle ferrovie che favoriscono *sotto forma d'imposta o più direttamente con accrescere il prodotto delle linee internazionali e nazionali*. La ferrovia Cuneo-Ventimiglia, sia per mezzo dei dazi d'entrata, sia con un prodotto d'esercizio dei più profittevoli sarà utilissima alle finanze dello Stato.

Ma per abbreviare, vengo all'ultimo criterio che dà la relazione, in favore di questa strada. Essa divide le ferrovie in internazionali e nazionali, ecc., dando naturalmente la preferenza a queste due prime. Ma signori, una ferrovia che apre un nuovo adito al mare e mette tutta l'alta Italia in relazione col litorale, è evidentemente nazionalissima! Una ferrovia che mette tutta la valle del Po, in relazione col mezzodi della Francia, col litorale della Spagna e dell'Africa per mezzo di Marsiglia, non è essa grandemente internazionale? Dunque voi vedete che io potrei tirare una conclusione molto a me favorevole, giacchè io non avrei che a leggervi ciò che disse al proposito la relazione: « Non fu per noi dubbio che lo Stato dovesse interamente costruire le linee internazionali e nazionali di maggior rilievo a totali spese dell'erario pubblico. »

Signori, questa proposta non sono io che la faccio, è la Giunta che me la somministra. Ma siamo onesti e generosi. Sacrifichiamo noi tutti qualche cosa sull'altare delle *quasi ristorate finanze*. Io il primo, nel progetto di legge delle costruzioni ferroviarie che si discute, darò l'esempio di un grande sacrificio per la finanza dello Stato.

Io non dimanderò nulla in favore di questa ferrovia!

Io sono persuaso che il Governo saprà tutelare fermamente i nostri grandi interessi commerciali, saprà validamente tutelare la nostra difesa e, convinto dell'importanza commerciale e strategica della ferrovia di cui ho parlato, si darà carico di provvedervi. Quindi mi limito a presentare un ordine del giorno compilato in questi modestissimi termini: « La Camera, riconosciuta l'importanza commerciale, internazionale e strategica della ferrovia Cuneo-Ventimiglia-Nizza per il colle di Tenda e val di Roia ed all'uopo colla variante per val di Nervia, invita il Governo a prendere in considerazione tale ferrovia e darle il suo appoggio per qualunque eventualità. » (*Bene! Benissimo!*)

Aveva preparato un altro ordine del giorno per la linea subalpina strategica del Piemonte, ma non lo presento per la stessa ragione, della grande fiducia cioè che ho negli uomini che siedono al Governo; io raccomando loro questa ferrovia, persuaso che per il bene del paese, per la difesa della patria vorranno seriamente studiarla e promuoverne l'esecuzione. (*Benissimo!*)

Signori, l'ultima mia parola sarà di ringraziamento, profondamente sentito, per l'attenzione benevola e continuata che prestaste al mio troppo lungo discorso. (*Bene! Bravo!*) — (*Molti deputati vanno a stringere la mano all'oratore*)

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 30 APRILE 1879

ANNUNZIO DI UNA INTERPELLANZA DEL DEPUTATO PANATTONI INTORNO ALL'APPLICAZIONE DELLE CONVENZIONI INTERNAZIONALI DELLE MARCHE E DELLE PRIVATIVE INDUSTRIALI.

PRESIDENTE. È giunta al banco della Presidenza una domanda d'interpellanza del tenore seguente:

« Il sottoscritto domanda d'interpellare i ministri di grazia e giustizia, di agricoltura e commercio e degli affari esteri, intorno alla applicazione delle convenzioni internazionali delle marche e delle privative industriali.

« Panattoni. »

Prego l'onorevole ministro di grazia e giustizia, che veggo presente, di voler dichiarare se e quando intenda rispondere a questa interpellanza.

TAIANI, ministro di grazia e giustizia. Se all'onorevole Panattoni non dispiace si potrebbe svolgere questa sua interpellanza dopo finita la discussione della legge sulle nuove costruzioni di strade ferrate.

PRESIDENTE. Consente, onorevole Panattoni?

PANATTONI. Accetto, e faccio preghiera che, appunto terminata la discussione della presente legge, sia posta all'ordine del giorno la mia interpellanza.

PRESIDENTE. Così rimane stabilito.

SEGUITO DELLA DISCUSSIONE DEL DISEGNO DI LEGGE PER LA COSTRUZIONE DI NUOVE LINEE DI STRADE FERRATE.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Plebano.

PLEBANO. Signori, sebbene si tratti di uno dei più vasti, dei più complessi, dei più gravi problemi che mai abbiano potuto essere presentati all'esame del Parlamento, io non vi farò su questo progetto di legge che brevi e succinte osservazioni d'ordine generale.

Dopo le molte discussioni a cui ha dato luogo questo disegno di legge nel paese dacchè il problema si venne agitando; dopo i dotti discorsi che già abbiamo udito; ed in prospettiva di quelli che si faranno certo ancora da parte di uomini competentissimi; io peccerei di presunzione, se supponessi di poter dire qualche cosa di utile e di nuovo. Io mi limiterò ad esporre i dubbi che alla mia mente si presentarono nello studio di questo disegno di legge; mi limiterò a manifestare l'impressione che ne ho sentita: dubbi che tuttora esistono, impressione che finora non è modificata.

Io vi manifesterò questi dubbi; vi manifesterò questa mia impressione, perchè se mai avvenisse che nel corso della ulteriore discussione e dubbi e impressione svanissero, sarei felice di poter aggiungere il mio voto a quello di coloro che approveranno questo disegno di legge.

Se poi per avventura i miei dubbi permanessero, la mia impressione non venisse modificata, le poche osservazioni, che avrò l'onore di esporre, varranno a giustificazione del mio voto.

Signori, io non sono tra coloro i quali pensano che oggi si possa andare con mano larga nell'abolizione delle imposte, nella riduzione delle entrate dello Stato, ritenendo che a tutto si possa riparare con facilità mediante le economie: io credo anzi che vi sia in tale concetto una grande illusione che io non divido. Penso però che l'elemento delle economie debba tenersi in grandissimo conto, se davvero vogliamo seriamente arrivare a quella trasformazione, a quella riduzione delle imposte, che è nel voto di tutti. Ma mi affretto a dichiarare che, tra le economie che credo necessarie, giuste, indispensabili, non vi sono quelle che riguardano le spese che abbiano per effetto di migliorare seriamente, ed efficacemente la condizione economica del paese. Io non credo che l'Italia abbia ad immobilizzarsi nelle condizioni in cui è; mentre il mondo cammina, deve camminare anch'essa. E quindi è certo che delle spese nuove se ne debbono fare, sempre quando si tratta di affrettare davvero e senza illusioni il cammino sulla via del progresso.

Non è mia opinione che le ferrovie siano per se stesse, e da se stesse, la verga magica capace di ogni desiderabile progresso, di qualsiasi miglioramento economico.

Io non divido l'opinione di coloro i quali mostrano ritenere che basti gettare, per così dire, qualche ruotaia attraverso un deserto, farvi correre una vaporiera, perchè questo deserto diventi un giardino. Io non credo questo; ma sono nel tempo stesso ben persuaso che le ferrovie, fatte opportunamente, con mezzi adeguati, fatte là dove vi sono gli elementi della produzione e del commercio, possono essere e sono di efficacissimo aiuto al progresso economico di un paese.

Non è certo quindi col noioso ritornello di una gretta economia che io verrò qui a turbare le splendide e grandiose immagini che questo progetto di legge ci presenta. Le economie io le voglio, e credo di averle propugnate con coraggio in ogni circostanza; ma non voglio quelle economie che osteggiano il progresso economico del paese. Anzi, a scanso d'equivoci sul conto mio, dichiaro francamente e nettamente che non solo nella questione

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 30 APRILE 1879

delle ferrovie, ma ovunque e sempre, quando si tratterà di una qualche proposta che realmente ed efficacemente possa contribuire al miglioramento economico del paese, quella proposta avrà il mio voto; avrà il mio voto compatibilmente però coi mezzi di cui si possa disporre. Imperocchè è mio pensiero che non bisogna mai dimenticare quel proverbio, triviale se volete, ma abbastanza espressivo, che consiglia i privati come i paesi a non far mai il passo più lungo che la gamba non comporti.

Signori, l'idea originaria di questo progetto, l'idea che vi ha dato causa è questa: l'Italia in fatto di ferrovie si trova al disotto non solo di tutti i paesi civili, ma anche al disotto persino dei paesi che noi teniamo in conto di semi-barbari. È questo un concetto ben spiccato e chiaro della relazione della Commissione. Di fatti l'egregio autore della relazione si è sforzato con molte, dotte osservazioni, con grande ricchezza di quadri, di dati e di cifre, di dimostrare che realmente l'Italia, in materia di ferrovie, si trova in tale desolante condizione.

Or bene qui sorge un primo mio dubbio, e questo dubbio si è che tutti questi raggugli fra l'ammontare dei chilometri delle ferrovie e la popolazione, fra l'ammontare dei chilometri delle ferrovie e la superficie dei quali l'onorevole autore della relazione così largamente si è valso, poco, o per meglio dire nulla affatto esprimano. Pare a me che se vi è caso in cui simili raggugli siano senza significato, è precisamente il caso in cui si tratta di determinare quale sia la condizione della viabilità vuoi ordinaria vuoi ferroviaria di un paese.

Basta infatti gettare uno sguardo su alcuno di quei quadri che corredano la relazione, per persuadersi, direi quasi a colpo d'occhio, che i risultati di quei calcoli non esprimono gran cosa. Noi troviamo, ad esempio, in quei quadri che gli Stati Uniti d'America, i quali hanno la più ricca rete ferroviaria del mondo, in ragione di superficie figurano con 23 metri di ferrovia ogni chilometro quadrato; troviamo che le colonie inglesi d'Australia, paesi che hanno fatto dei prodigi economici, paesi dove le ferrovie e grandi e piccole solcano il territorio finora occupato, per ogni parte, sono rappresentate con metri 0,4 per ogni chilometro quadrato. Per contro l'Italia, che al dire del relatore si trova nella condizione depressa che egli lamenta, l'Italia figura per 26 metri per ogni chilometro quadrato.

Altrettanto può dirsi del ragguglio con la popolazione. Dio buono! chi crederà, per esempio, che il Belgio sia meno ben servito in fatto di ferrovie, che abbia un organismo ferroviario men buono, meno completo della Svizzera? Ebbene il Belgio

figura, per ogni 10,000 abitanti, con una cifra di 6640 metri e la Svizzera invece con 8710 metri.

Bastano questi esempi, che potrebbero essere moltiplicati, per mostrare che cosa siano tutti questi calcoli di ragguglio. Il fare la somma dei chilometri di ferrovia di un paese è un calcolo molto semplice, molto facile, ma, me lo perdoni l'onorevole relatore, è anche un calcolo molto superficiale.

Quando si volessero stabilire con qualche sicurezza le condizioni ferroviarie di un paese, vi sarebbero ben altri elementi ben altre considerazioni di cui bisognerebbe tener conto.

I piccoli Stati non si possono confrontare ai grandi. Bisogna tener conto della configurazione fisica di ciascun paese. Un paese tutto piano come il Belgio, non si può paragonare alla Svizzera, all'Italia che sono frastagliate da montagne.

La superficie degli Stati Uniti d'America, ad esempio, di cui una parte non è ancora acquistata alla civiltà, la superficie delle colonie inglesi dell'Australia, non si possono paragonare con quella della Francia o dell'Inghilterra.

La popolazione bisogna vedere come si trova distribuita, se abbondano i grandi centri industriali o se il movimento economico del paese è concentrato.

E poi per giudicare della condizione ferroviaria di un paese, bisogna esaminare le sue reti in rapporto ai suoi bisogni determinati da mille cause diverse.

Per citare ancora un esempio noterò che l'Inghilterra dove in fatto di ferrovie come in tutto vi è la vera libertà, vi sono molte linee parallele, molte ferrovie che partono ed arrivano allo stesso punto. Troviamo colà perciò spesso numerosi chilometri che nulla aggiungono nel senso del miglioramento effettivo della situazione ferroviaria.

Non aggiungerò altre considerazioni, sebbene molte se ne possano fare in questo tema. Ma io ho voluto fermarmi un momentino su questi raggugli per popolazione, per superficie, che si trovano nella relazione, perchè mi pare che essi abbiano formato importante argomento per l'onorevole autore della relazione, non soltanto per giudicare delle condizioni d'Italia nei suoi rapporti coll'estero, ma anche per giudicare delle condizioni delle varie parti d'Italia. Io credo che nè nell'uno, nè nell'altro caso, questi raggugli dicano molto.

Quando si voglia seriamente giudicare delle condizioni ferroviarie dell'Italia in rapporto all'estero, e delle varie parti d'Italia fra di loro, bisogna scendere ad altri calcoli, bisogna tener conto di altri elementi.

Del resto io non intendo certo di dire che in

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 30 APRILE 1879

Italia, in fatto di ferrovie, vi sia niente da fare, non sostengo certo questa tesi, chè sarebbe troppo facilmente combattuta; io dico soltanto che quando considero le condizioni in cui, in fatto di ferrovie, l'Italia si trova, io non sento tutto quel rossore che ha manifestato l'onorevole relatore nella sua relazione. Non credo che l'Italia, tenuto conto della sua condizione passata e presente, dei suoi mezzi, dei suoi bisogni reali, sia, in fatto di ferrovie, inferiore a qualsiasi altro paese d'Europa. E sa la Camera perchè ciò io non credo? Perchè se è vero che molto resta da fare, è pur vero che moltissimo abbiamo fatto.

A buon conto io non credo di dire cosa inesatta affermando che in questi ultimi anni, ossia da che l'Italia esiste come nazione, è essa il paese che, in fatto di ferrovie, ha lavorato di più di tutti gli altri paesi di Europa. Io ho raccolto qui alcune cifre di confronto che mi permetterò di ricordare perchè provano appunto questo mio asserto. Il Belgio nel 1864 aveva in esercizio 1906 chilometri di ferrovia, e ne ha ora 3589; vale a dire che dal 1864 in poi ne fece 1682, ossia aumentò di circa il doppio la sua rete. La Francia ne aveva 11,102; ne ha ora 22,671, cioè ne fece 11,569, aumentando di circa il doppio. L'Inghilterra ne aveva 18,563; ne ha oggi 27,152, cioè aumentò di circa un terzo. La Svizzera ne aveva 1132; ne ha ora 2404; aumentò poco più del doppio. L'Italia nel 1859, escluso il Veneto, non aveva che 1472 chilometri in esercizio; ne aveva nel 1864, 2592; ne ha oggi 8263, vale a dire che ne fece 5671, ossia triplicò e più ancora la sua rete.

Io credo quindi che non si possa dire che l'Italia ha fatto poco. L'Italia in questi anni ha fatto molto: e, se badiamo alle spese che per fare ferrovie si è addossate, tanto più ci confermeremo in tale avviso.

Anzi, a dir vero, io temo che da qualche pessimista potrebbe dire che si è fatto troppo.

Nè manca qualche fatto a far nascere tale dubbio. Qualche giorno fa io leggeva una dotta pubblicazione di una distinta persona, praticissima di questa materia, e che attinse i suoi dati a fonti ufficiali. Ed io ho trovato un fatto in questa pubblicazione che mi ha colpito, ed è il seguente.

Nel 1875 in Italia si ebbe un movimento di 21,500,000 chilometri treni per viaggiatori; ebbene, dei posti offerti così al pubblico appena il 30 per cento fu occupato; il 70 per cento percorse le linee vuote. È un fatto che, dico francamente, mi ha colpito. Ho letto un altro fatto nella stessa pubblicazione, di analoga natura; ho letto che vi sono delle linee (che sono anche indicate, ma non importa ora ricordare quali siano) sulle quali corrono quattro

treni al giorno di andata e ritorno, e che non rendono la spesa del servizio.

Di fronte a tali fatti, francamente, anch'io divento un po' pessimista, e comincio a domandare a me stesso se noi non abbiamo fatto troppo in fatto di ferrovie.

E se poi guardo al carico che le sovvenzioni ferroviarie portano sul bilancio dello Stato, io mi trovo a mille doppi confermato in questo concetto, e mi sovviene alla mente il pensiero di quello scrittore, il quale diceva che quelle grandiose macchine che si chiamano le ferrovie finiscono per essere un imbarazzo per i popoli che non producono molto e che non risparmiano, mentre sono uno strumento di fortuna per i popoli che sanno produrre e risparmiare molto.

Tutto ciò io non l'ho voluto ricordare per farmene un argomento a combattere la legge; tutt'altro! io non voglio combattere niente; esprimo i miei dubbi e le mie opinioni, niente più, niente meno. Ma ho voluto ricordarlo perchè, mi piace ripeterlo, mi pare davvero che non sia il caso di dire, come ha fatto l'onorevole relatore nella sua relazione, che l'Italia ha da arrossire per le sue condizioni ferroviarie.

Ora, entrando un momento nell'esame del progetto (e parlo del progetto della Commissione, perchè è quello che è in discussione), del progetto, cioè, che fu così ampiamente illustrato dalla bella relazione dell'onorevole Morana, entrando nell'esame di questo progetto, mi si affaccia per prima una grave e delicata questione.

È una questione di giustizia distributiva, è la perequazione ferroviaria tra le varie provincie del regno, che è messa avanti, e la quale certo troverà più facile accoglimento che la perequazione della imposta fondiaria. Il relatore ha impiegato molte pagine e molte cifre intorno a questa questione. Io dico francamente che non l'avrei sollevata; nè mi ci fermerò molto. Non l'avrei sollevata perchè, anche da un piccolo accenno che ho visto ieri, temerei correre il rischio di turbare nella Camera quella calma che sempre, ma tanto più in un argomento così grave come quello che esaminiamo, è indispensabile.

Ma poichè la questione fu messa avanti nella relazione, mi pare sia dovere, sia necessità avere il coraggio di dire su di essa il proprio avviso.

Ora io non dirò che, se davvero tale questione dovesse trattarsi qui, bisognerebbe modificare alquanto gli elementi che intorno ad essa la relazione presenta, bisognerebbe introdurre qualche altro criterio nei quadri e negli stati che furono inseriti nella relazione, non escluso lo Stato che indica le

imposte che si pagano nelle varie parti del regno; io ciò non dirò, e non dirò neppure che non basta indicare il numero dei chilometri di ferrovia che ci sono più di qua che di là, ma che bisognerebbe fare anche un altro calcolo, il calcolo cioè di tutto ciò che hanno costato all'erario dello Stato le ferrovie nelle varie parti del regno. Ma neppure in questo calcolo ci voglio entrare, e non ci voglio entrare benchè abbia qui i dati, e la mano correrebbe volentieri a presentarli, perchè, lo ripeto, non voglio sollevare alcuna discussione passionata.

Ma, poichè si tratta di fare la perequazione ferroviaria tra le varie parti dello Stato, io indicherò soltanto un altro calcolo che mi sono preso il gusto di fare. Io volli vedere come questa perequazione sarà per riuscire, volli vedere che cosa ne sarà della situazione ferroviaria delle varie parti del regno dopo che questo progetto e tutti i progetti di ferrovia che sono in corso saranno eseguiti; e mi sono venute fuori le cifre che vado ad indicare.

Come è noto alla Camera, nella relazione c'è uno stato il quale divide l'Italia in cinque gruppi e stabilisce per ciascuno di questi gruppi quale sia attualmente il numero dei chilometri di ferrovia ogni 10 mila abitanti. In tale quadro vediamo che l'Italia settentrionale, come dice la relazione, ha 3104 metri di ferrovia per ogni 10 mila abitanti; l'Italia centrale ne ha 4213; l'Italia meridionale 2644; la Sicilia 1942; la Sardegna 3109.

Ebbene, io ho fatto lo stesso calcolo pel futuro, pel giorno cioè in cui quest'ampio, grandioso progetto di legge sarà un fatto compiuto, e ho trovato che allora l'Italia settentrionale avrà 4199 metri di ferrovia ogni 10,000 abitanti, che l'Italia centrale ne avrà 5463, che l'Italia meridionale, la quale ora ne ha 2644, ne avrà 4511, che la Sicilia, la quale ora ne ha 1942, ne avrà 4218, che la Sardegna infine da 3109 passerà a 6108. Come vedete, per quanto questi dati possono esprimere, la perequazione è fatta abbondantemente. Ma, signori, io mi domando un'altra cosa: è davvero una questione di giustizia che si ha da trattare qui? Francamente io non lo credo; credo che questo concetto di una questione di giustizia in questa materia solo in Italia è possibile, solo in Italia dove tutti parliamo di libertà, di attività privata, di decentramento e poi invociamo tutto dal Governo. In altri paesi, in Inghilterra, io penso, che se un concetto simile di perequazione, di giustizia, in materia di ferrovie venisse davanti al Parlamento, probabilmente riceverebbe un accoglimento di ilarità. Ed invero, ma dove arriviamo, o signori, se sul serio mettiamo avanti in questa materia una questione di giustizia? La questione di giustizia se c'è tra provincia e provincia, non si

può escludere tra circondario e circondario, tra comune e comune, la giustizia è una: dove arriviamo? Io non lo so. Altro che socialismo della cattedra, io temo che arriveremo a fare del socialismo in pratica.

No, la questione di giustizia qui non c'è, io non credo che ci siano provincie più favorite e provincie meno favorite, vi è l'Italia la quale in ogni sua parte deve essere, ed è egualmente cara a tutti. Ma, e ciò non deve essere dimenticato, le ferrovie si fanno dove, come e quando i veri interessi economici lo richiedono, e non altrimenti. E purtroppo io credo che in Italia l'elemento economico in materia di ferrovie sia stato troppo dimenticato, e forse là sta la ragione non ultima per cui le ferrovie, questi grandissimi strumenti di pubblica prosperità in Italia funzionano poco bene e danno pochi risultati.

Ora permettetemi di fare qualche breve osservazione sulle idee fondamentali del disegno di legge che stiamo discutendo.

Sono due queste idee in sostanza. L'Italia non ha un sistema ferroviario completo; l'Italia fece delle ferrovie, ma prima della fortunata unificazione del regno le ferrovie si facevano con un concetto tutt'altro che unitario; dopo, non si è arrivati ancora a coordinare le varie linee in un sistema unisono, armonico in ogni sua parte; quindi bisogna provvedere. Questo è il primo concetto che informa il disegno di legge.

Lo Stato deve far tutto, lo Stato deve incaricarsi di provvedere completamente a questa bisogna. Ecco il secondo concetto.

Siccome però in molte ferrovie, oltre all'interesse generale, vi è anche l'interesse locale in maggiore o minore proporzione, così si manifesta l'idea delle categorie; per cui si dividono tutte le ferrovie da farsi in cinque parti: nella prima delle quali deve far tutto il Governo, nelle altre quattro devono in proporzioni diverse concorrere gli enti locali.

Questi in sintesi sono i concetti fondamentali che dominano il disegno di legge.

Ora intorno a questi concetti io ho nell'animo altri dubbi. Io comprendo che nella mente di chi regge un gran paese ci debba essere il concetto completo, uniforme, unisono del come debbano un giorno essere organizzate le ferrovie; io comprendo e credo anzi che sia saggio, prudente, necessario, che il Governo di un gran paese prestabilisca nella sua mente quali sono in massima le ferrovie che è utile o necessario siano fatte o completate, quali sono quelle che meglio favoriscano il movimento commerciale del paese, massime nei suoi rapporti coll'estero, quali sono quelle che meglio si adattano o sono necessarie ai disegni militari per la di-

fesa del paese; credo che ciò sia saggio e prudente consiglio. Ma dove incominciano a sorgere i miei dubbi è quando mi si presenta, non solo un piano generale, che sarà anche eccellente, io non entro a discuterlo, ma mi si presenta la proposta di attuarlo tutto in una volta, ed in ogni sua parte. Ecco dove sorgono i miei dubbi, e dubbi abbastanza gravi!

Non sarebbe egli più saggio, io domando, non sarebbe più prudente, pur tenendo fisso quel concetto generale, armonico di tutte le ferrovie del regno, di fare un passo alla volta, di andare piano piano a seconda della possibilità, a seconda dei mezzi?

Ed in verità a tale domanda io non saprei rispondere negativamente. A me pare in sostanza, che con questo progetto noi facciamo come quegli, che avendo stabilito d'impiantare un grandioso stabilimento, composto di molte parti e di molti elementi, senza preoccuparsi troppo dei mezzi, senza badare se li possedga tutti o non li possedga, senza preoccuparsi del timore ragionevole, che può sorgere un giorno una circostanza qualunque a dimostrargli che questa o quella parte fu male ideata ed ha bisogno di essere modificata, intraprende tutto in una volta e su tutta la linea il suo disegno, salvo poi a rimanere forse a mezza strada su tutta la linea. A me pare che questo sia ciò che con questo progetto si fa, e francamente lo ripeto, ciò non mi pare nè saggio, nè prudente.

E questo mio dubbio deve pure avere un qualche fondamento, perchè se io non vado errato, è balenato anche alla mente della Commissione; solo che l'onorevole relatore ha dichiarato che vi erano troppi inconvenienti nell'andare ad un passo alla volta, e che quindi quel concetto bisognava abbandonarlo. Ma siccome io questi inconvenienti non li ho trovati accennati nella relazione, nè la povera mia mente sa immaginarli; così il mio dubbio persiste, e temo che persisterà per lungo tempo.

Ma io ho ancora un altro dubbio. Voi avete fatto delle categorie, avete giudicato così, permettetemi l'espressione, a occhio e croce, come suol dirsi, di tutte le ferrovie del regno e le avete classificate. Ma con quali criteri, con quali studi, dietro quali indagini, su quali basi? Io francamente non lo so. Una cosa so però, ed è che in altri paesi, dove si vollero fare delle classificazioni di ferrovie, si studiò per degli anni prima di arrivarci. E qui ci si viene a presentare una divisione delle strade in categorie, mi si perdoni la frase, ma insomma, una divisione improvvisata.

Vi accorderete alla discussione degli articoli, alla discussione di queste famose categorie che cosa avete fatto. Sentirete che coro di lamenti sorgerà

da ogni parte; perchè con questa divisione di categorie, non so, può darsi che abbiate contentato qualcuno, ma avete scontentato molti. E quel che sarà qua dentro è nulla. È quello che si sentirà in paese! Ora io vi domando: è proprio oggi il momento di destare nel paese questa agitazione che potrebbe esser seria davvero, più che qualche altra agitazione fittizia che nei sentimenti delle nostre popolazioni non ha nè base, nè radice.

Ma non ho finito coi miei dubbi. Ne ho ancora qualche altro. Ne ho uno che è dei più gravi. Lo Stato deve far tutto. Quella attività locale, quella attività privata che ha fatto solcare di ferrovie il Belgio, quell'attività locale, quell'attività privata che ha dato tutte le ferrovie dell'Inghilterra, quella attività locale che anche in Italia diede splendidi esempi, quella attività locale è dimenticata, è conculcata, è resa impossibile. Il Governo fa tutto? Lo Stato è la gran Provvidenza! In verità, quando ho visto nella relazione e nel progetto questo concetto, io mi sono domandato se era davvero dagli uomini della Sinistra parlamentare italiana che doveva venire un progetto simile. Io non voglio aggiungere altro; ma dico che me ne sono grandemente meravigliato.

Eppure è così. Il Governo con questo progetto è fatto il grande arbitro, il grande distributore di tutte le ferrovie del regno; il Governo fa le ferrovie dove lo crede, ed impone agli interessi locali di concorrere nella spesa, salvo poi a pagare egli quando i corpi locali non lo possono. Mentre dove l'attività privata si manifesta, dove l'attività privata non ha bisogno che di un po' di efficace aiuto, là quest'aiuto si nega, o si promettono dei sussidi meschini, impossibili, da darsi se e quando vi saranno fondi, se e quando al beneplacito del Ministero regnante piacerà. Ecco cosa fa questo disegno di legge.

Signori, lasciatemi dire francamente l'animo mio. Io credo che con questo disegno di legge si arriverà a far fare allo Stato qualche grande linea, ma si chiude per molti anni la speranza a tutto il resto d'Italia di migliorare la propria condizione ferroviaria.

Non dico che questo sia il concetto del Governo che propose il disegno di legge, nè della Commissione che lo ha modificato, ma dico che il risultato sarà questo e non altro.

Signori, in quei duemila chilometri circa di ferrovie che voi avete relegato alla rinfusa nella quarta e specialmente nella quinta categoria, vi saranno molte illusioni lo so, vi saranno molte speranze impossibili, ma v'è anche qualche altra cosa: v'è l'espressione vera dei bisogni locali. Sono quelle fer-

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 30 APRILE 1879

rovie che penetrano in ogni parte del territorio, che vanno in cerca delle popolazioni, che portano loro il ferro e le macchine necessarie alle industrie, che ne esportano i prodotti, sono quelle ferrovie che formano i necessari confluenti delle grandi linee e senza le quali le grandi linee saranno sempre poco produttive.

Or bene, quali sono i concetti della Commissione intorno alle ferrovie locali? L'autore della relazione gli ha esposti. Egli ha su questo tema delle ferrovie locali scritto cose che io certo non sarei in grado di dire così bene. Mi permetto perciò di ricordarne un periodo solo. Sentite che cosa dice l'onorevole relatore parlando di queste ferrovie d'interesse locale:

« Ora la mancanza od il difetto di ferrovie secondarie in un paese potrebbe produrre questo inconveniente; facilitare alla merce estera la concorrenza sul mercato interno, dove la merce paesana arriverebbe carica di spese di produzione non solo per le tante cause che rendono più costoso l'impianto e l'esercizio delle officine, ma per i più difficili e costosi trasporti; mentre dall'altro canto i produttori nazionali si vedrebbero esclusi dal mercato estero, appunto perchè il costo delle lunghe percorrenze ferroviarie unito a quello dei trasporti più difficili e costosi che la mancanza di ferrovie locali impone, eleverebbe strabocchevolmente il prezzo della merce, oltre il limite segnato dal prezzo corrente del mercato estero.

« E questo prova fin d'ora come non abbiano ragione coloro i quali non vagheggiano che linee internazionali e nazionali, lasciando in completo abbandono le terre ove le industrie ed i commerci dovrebbero appoggiarsi per prosperare; imperocchè un simile sistema schiacci gli sforzi dei nostri produttori sotto il peso dei costosi trasporti. »

Io non saprei dire nulla di più esatto per mostrare il compito e l'importanza delle ferrovie locali. Ricorderò solo, o piuttosto ripeterò, una cosa, ed è, che è appunto la mancanza di questi confluenti che in molte parti d'Italia fa sì che le ferrovie siano per il bilancio dello Stato un aggravio. Ebbene, dopo che nella relazione sono manifestati questi concetti, che certo io non posso non dividere, che fa il disegno di legge quanto alle ferrovie locali?

E perchè non si è pensato che nelle provincie stesse ove è più fitta la rete ferroviaria mancano ancora quasi del tutto le ferrovie locali, e nelle altre provincie anche le strade ordinarie fanno difetto? Come non si è pensato che il problema ferroviario considerato dal vero suo punto di vista, se può volere completate le grandi linee, richiede sia provveduto alla più facile viabilità locale?

Io non lo so. Ma io ho promesso di essere breve,

e manterrò la promessa: mi resta però un ultimo e non meno degli altri grave dubbio da manifestare, e riguarda i mezzi finanziari.

Un mio amico inglese, il quale ama molto l'Italia, e ne segue con amore le vicende, giorni sono mi fece questa domanda: che cosa è succeduto di miracoloso in Italia che, mentre, ora son quasi appena pochi mesi, stavate continuamente lambicandovi il cervello per tirare avanti sino in capo all'anno, ora, tutto in un momento, avete potuto abolire imposte per cento milioni, e decretare ferrovie per miliardi? È questa, signori, l'impressione che si ha all'estero delle cose nostre. Ed io confesso francamente che a quella domanda così improvvisa mi sono trovato un pochino sconcertato; però non volendo mostrare che un membro del Parlamento non conoscesse abbastanza bene le cose del proprio paese, ho risposto che la questione del macinato è una questione di trasformazione d'imposta, che certo il ministro delle finanze ci avrebbe provveduto e che la Camera avrebbe votato le imposte che fossero necessarie per non lasciar vuoti nel bilancio, perchè tornare al disavanzo nessuno lo vuole; e che quanto alle ferrovie noi le facciamo a credito. (*Movimenti*)

Non so se ho risposto bene per tutto, ma certo è che alle ferrovie si tratta di provvedervi col credito. Ora io non oppugno tale sistema; credo che nei limiti del ragionevole sia opportuno ed anche giusto di fare le ferrovie col credito, imperocchè è giusto di portare un poco sulle spalle dei posteri il peso di lavori che in sostanza finiranno per essere più utili a loro che a noi.

Non faccio quindi a tale riguardo alcuna questione. Non faccio neppure la questione circa al titolo speciale, che si tratta di creare, non discuto cioè se questo credito si debba avere mediante un titolo particolare, o mediante emissione di rendita; è questa una questione, della quale occorrendo, potremo occuparci più tardi. Non voglio per ora neppure turbare la compiacenza che la Commissione ha manifestato nell'affermare che non si tiene aperto il libro del Debito pubblico, quando invece di emettere ogni anno rendita, si ricorra all'emissione di titoli speciali. Infine non parlerò neppure d'un'altra questione che ha sollevato a questo riguardo la relazione della Commissione, o per meglio dire, di un altro principio che essa ha stabilito, ed è che i capitali necessari si abbiano a richiedere tutti all'interno escludendo assolutamente il capitale straniero, onde dare al risparmio italiano un utile mezzo di collocamento; come se in Italia ci fosse abbondanza di risparmio e deficienza di mezzi da collocarlo, e come se, quando si tratta di procurarsi i

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 30 APRILE 1879

mezzi necessari per fare un'opera, il senso comune, mi si perdoni l'espressione, il senso comune non suggerisse d'allargare, per quanto è possibile, la sfera delle offerte per avere delle condizioni migliori. Passo sopra tutte queste cose, forse potrà venire ancora l'occasione di trattarne. Ma ciò che non posso pretermettere, ciò su cui ho bisogno di arrestarmi un istante, sono parecchie esplicite dichiarazioni fatte dalla Commissione in questo tema speciale di mezzi necessari all'esecuzione del progetto. E siccome non voglio correre il rischio di non riferirle esattamente, prego la Camera di permettermi di leggere alcuni periodi della relazione.

Nel capitolo terzo relativo alla questione finanziaria si dice così:

« La prima indagine volgevasi sulla natura stessa della legge sottoposta al nostro esame, imperocchè altri credesse che il concetto finanziario dovesse prevalere sul tecnico ed economico. Ma evidentemente ciò non poteva essere.

« Infatti non sarebbe stato possibile d'ammettere che il legislatore dopo d'aver disposto la costruzione d'un certo numero di linee ferroviarie, ne arrestasse l'esecuzione per difetto di fondi.

« Non neghiamo che la questione di spesa si connette intimamente con tutto ciò che alla costruzione medesima si riferisce; ma questo legame se può esercitare la sua azione fino al punto di circoscrivere infra certi limiti di tempo e di spazio l'espansione della costruzione, non deve giungere al punto di soffocarla, e rendere nulla la volontà della legge.

« Se così non fosse, ammesso che i calcoli preventivi del costo delle varie linee, all'atto della costruzione non corrispondessero alla spesa reale, ne conseguirebbe che non tutte le ferrovie previste e decretate sarebbero eseguite, la qual cosa certo sarebbe oltremodo disdicevole.

« Dal momento che la legge determina quali linee debbono essere intraprese ed ultimate nel periodo stabilito, bisogna ritenere che tutte volle fossero costruite; e quando mai le somme stanziare non bastassero, si dovrebbe ricorrere al Parlamento per nuove provviste di fondi, non già arrestare il compimento dell'opera.

« Egli è certo che se la legge fosse precipuamente una legge finanziaria, diversamente procederebbero le cose. In questo caso la somma destinata alle nuove costruzioni, venendo ad esaurirsi, porterebbe seco la cessazione dei lavori. Ma tale interpretazione indurrebbe nella necessaria conseguenza di intraprendere la costruzione delle linee delle varie categorie successivamente; cominciando dalla prima per passare alla seconda e così via via; la qual cosa

in verità darebbe origine a seri inconvenienti, ed impedirebbe, molto probabilmente, il compimento delle linee designate nel periodo prestabilito. Ciò evidentemente non solo non è nello spirito della legge, ma viene contraddetto perfino dalla lettera di essa.

« Diffatti l'articolo 26 (25 della Commissione) avendo proporzionato la cifra annuale a spendersi fra le varie categorie, ha dimostrato con ciò come si sia voluto dar mano alla costruzione di tutte quante ad un tempo, nei limiti della erogazione annuale per ciascuna di esse fissata.

« Da queste ragioni convinta la vostra Commissione ammise che eravamo in presenza di una legge di costruzione con tutte le sue conseguenze: onde ne consegue che per corrispondere al voto della legge tutte le linee debbono essere condotte a termine, nel tempo designato, anche quando, risultando insufficiente la somma, occorressero novelli fondi. »

Non proseguo per non annoiare la Camera; del resto bastano i periodi che ho letti.

Da queste dichiarazioni nette e precise a me pare che ne vengano fuori queste altrettanto nette e precise conseguenze: 1^a che i 900 milioni a carico dell'erario e 210 a carico degli altri enti non sono sufficienti (questo è nettamente dichiarato); 2^a che la Commissione non è in grado di dire oggi, con quella sicurezza che per fare una legge di spese è necessaria, qual è la spesa ulteriore che si richiederà; e si capisce facilmente come non sia in grado di dirlo, nè potrebbe dirlo neppure il Governo, poichè si tratta di progetti non dirò ideali, ma di progetti per la maggior parte dei quali manca ancora ogni studio anche solo generale; in ultimo la deduzione che viene fuori dalle dichiarazioni della Commissione si è che essa della questione della spesa non si preoccupa troppo, nè crede necessario di preoccuparsene; i lavori si devono intraprendere, le ferrovie si devono fare; ai mezzi ci pensi cui tocca.

ZANOLINI. Dica della maggioranza della Commissione.

PLEBANO. Sarà, ma la maggioranza è la Commissione.

In verità queste dichiarazioni hanno prodotto in me un senso di dolorosa meraviglia; mi pare che la Commissione abbia per un momento dimenticato che essa era una Giunta legislatrice che aveva davanti a sè un gravissimo problema da risolvere, ed abbia creduto di essere una Giunta, un consesso di interpreti dinnanzi ad una legge già fatta, la quale com'è bisogna eseguirla, senza lambiccarsi il cervello a fare altre questioni. Ecco ciò che a me pare

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 30 APRILE 1879

necessario supporre per giustificare in qualche modo le dichiarazioni della Commissione.

Essa infatti parla dello spirito e della lettera della legge proprio come se fosse una legge fatta, e non si trattasse di articoli di legge che stiamo facendo oggi.

Ma, signori, la questione dei mezzi è gravissima ed essenzialissima, non solo perchè, piaccia o non piaccia all'onorevole Commissione, senza mezzi le ferrovie non si fanno, ma anche perchè l'elemento dei mezzi è uno dei criteri indispensabili per determinare se una ferrovia si debba fare o no. È solo mettendo in confronto il carico, l'aggravio che i mezzi necessari all'opera ci imporranno, coi vantaggi che dall'opera possono sperarsi, che può seriamente decidersi se l'opera convenga o no che sia intrapresa. Ma se non sappiamo quali mezzi si richiedono e, a dir vero, qui per molti casi almeno non sappiamo neppure quali risultati otterremo, come si può determinare ciò che convenga e ciò che non convenga fare? A me pare che questo, che sono venuto disadornamente esponendo, sia il modo di ragionare il più semplice, il più elementare, e non riesco a capire perchè in questa circostanza si debbano proprio sconvolgere i principii della logica.

Ma v'ha di più. L'onorevole relatore ha mostrato, spingendosi sino all'esame dei bilanci di oltre mezzo secolo a venire, ha mostrato con molti dati che i nostri bilanci possono comportare la spesa necessaria per far fronte al servizio dei nuovi titoli che si tratta di emettere. Io non entrerò nell'esame di questa questione; essa fu già dibattuta altra volta, ed abbandonata volentieri, a chi il voglia, la cura di esaminarla ancora. Ammetto di buon grado che i nostri bilanci comportino quella spesa senza squilibrio, ma a quali condizioni? Ce le dice lo stesso onorevole relatore; a condizione che non si oltrepassi la spesa di 50 milioni effettivi all'anno. Ma ora noi già sappiamo, per dichiarazione stessa della Commissione, che la spesa complessiva dei 900 milioni non basta, non sappiamo fin dove si dovrà andare, qualcuno parla di due miliardi, altri di più, altri di meno, ma in sostanza è certo che i 900 milioni saranno superati di molto. Quindi in che condizione ci troveremo? Una delle due: o bisognerà, una volta iniziati tutti questi lavori, prostrarre il termine del loro compimento, invece cioè che in 18 anni, compierli in 36, in 40, e quindi fare i lavori per tardi nostri nepoti, lasciando intanto una serie di opere incompiute senza vantaggio, ossia vistosi capitali senza frutto. Oppure bisognerà aumentare il carico annuale del bilancio, il quale, a detta della Commissione, non può comportare che quello che si tratta di stanziare ora. Dunque? Io, francamente non so farmi la idea concreta della strada che la Commissione

ha voluto seguire e quale sia la meta a cui essa ha pensato di giungere.

Ma vi ha qualche cosa ancora: e i comuni, le provincie, gli enti minori interessati in questa questione? Il relatore ne ha fatto un quadro esatto, che del resto noi tutti conosciamo; ci ha dipinto quale è la condizione di questi enti, i quali non hanno i mezzi per far camminare i loro bilanci, i quali non troverebbero (lo dice il relatore), non troverebbero più chi prestasse loro un quattrino. Ora a codesti enti come si fa a dire: dateci 210 milioni. A dir vero però la Commissione non ha dimenticato tale stato di cose ed ha cercato la via d'uscita: ha detto: facciamo la cassa delle ferrovie ed ecco risolta la questione. E codesta della cassa è una bella idea, ma perchè la cassa valga qualche cosa bisogna metterci i quattrini dentro. Ora per enti i quali non possono tirare avanti coi loro bilanci, per enti i quali non hanno credito, per enti ai quali il relatore dice che nessuno presterebbe un centesimo, ma per questi enti chi è che metterà dei quattrini nella cassa? Io francamente non lo so, e mi pare che non lo sapeva neanche la Commissione. (*Si ride*)

Ma essa fu feconda di espedienti, ed anche qui ha trovato la via d'uscita. Non c'è che un mezzo, essa disse, quello di rendere il Governo garante dei prestiti che si faranno ai comuni.

Senonchè, me lo permetta la Commissione, c'è un proverbio, almeno nei paesi miei, il quale è raramente smentito ovunque, il quale dice: Chi è fideiussore è pagatore. Quando si tratta di fare il fideiussore a enti che non hanno il credito di un centesimo, a enti che mancano dei mezzi per fare le loro spese obbligatorie, io domando, se non vi è a temere che quel proverbio abbia ad essere in questa circostanza ampiamente confermato dal fatto.

Tanto fa allora lasciare a parte l'apparecchio della cassa e dire senz'altro che pagherà il Governo; purtroppo in definitiva sarà quello che deve avvenire.

Io ho promesso di esser breve, non voglio tediare ulteriormente la Camera... (*Voci. No! Parli! parli!*) ...e mi riassumo; io ho voluto manifestare i dubbi che mi si sollevarono nell'animo allo studio del progetto, e nulla più; non era mio scopo di persuadere chicchessia perchè so bene di non avere nè autorità, nè mente di far tanto. Ed i miei dubbi li riassumo in queste parole:

Io credo che questo progetto di legge pecchi innanzitutto di imprudenza, perchè esso mette avanti una serie di lavori immensi senza avere i progetti studiati, senza conoscere la spesa che porteranno, senza avere oggi la cortezza di possedere tutti i

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 30 APRILE 1879

mezzi di soddisfarvi, anzi già sapendo sin d'ora che tutti i mezzi non vi sono. E questo progetto di legge non risolve nel vero suo concetto il problema ferroviario, perchè non si cura che delle grandi linee, trascurando e rendendo impossibile ogni miglioramento della viabilità locale.

Questo progetto di legge, infine, a creder mio, non tiene conto dei principii della scienza e della giustizia perchè respinge l'attività privata ed esagera il compito che al Governo spetta.

Ma qualcheduno mi dirà: che cosa volete? Dite che intendete si facciano le ferrovie, e intanto combattete in certo modo, debolmente sì, ma combattete il progetto: quali sono dunque i vostri concetti? I miei concetti sono semplicissimi e li posso manifestare, per così dire, in una frase. Il problema ferroviario di un paese è difficilissimo nel suo studio concreto, ed io non intendo certo trattarlo; ma considerato astrattamente e soprattutto senza preoccupazioni, a me pare sia abbastanza semplice. Formare o completare quelle linee che toccano ai grandi interessi economici del paese, principalmente nei suoi rapporti coll'estero, e servono ai bisogni della difesa, questo mi pare compito del Governo; e deve adempierlo a poco a poco in proporzione dei mezzi. Tutto ciò che esce da tali confini, entra per me nella sfera più o meno ampia degli interessi locali e deve dagli interessi locali essere promosso. Siccome però non c'è ferrovia d'interesse locale nella quale in qualche modo l'interesse generale non sia coinvolto, quindi ha obbligo lo Stato, ed io credo che sarebbe essenzialmente giusto, di stabilire un sistema di sufficienti, bene appropriati sussidi, mediante i quali l'attività privata, gli interessi locali siano aiutati nello svolgimento delle opere ferroviarie.

Ecco quali sono, succintamente espressi, i miei concetti.

Se il progetto di legge che abbiamo avanti agli occhi verrà riformato in guisa che più o meno si accosti a questi concetti, io lo voterò di gran cuore, ma se esso rimarrà qual è, con mio rincrescimento io gli darò la palla nera.

PRESIDENTE. L'onorevole Saladini ha facoltà di parlare.

SALADINI. Una parola, sebbene non autorevole per tecnica competenza, nè per esperienza di cose, può tuttavia quando imparziale e coscienziosa essere cagione che una proposta trascurata per circostanze non incolpabili forse ad alcuno si addimostri di vitale importanza e sia presa in considerazione da chi ha maggiore autorità e dottrina, sì che difesa da questi ed accettata dai più, venga poi ad ottenere il meritato trionfo.

È perciò che ho osato prendere la parola in que-

sta discussione generale. Mi sforzerò per quanto sia possibile di essere breve e chiaro, sebbene ciò non sia dato...

GRIMALDI. Non si sente, venga un po' più giù.

SALADINI. Parlerò anche più forte, ho polmoni buoni. Dunque, mi sforzerò di esser breve e chiaro, e di parlare ad alta voce per essere bene ascoltato.

Mi sono iscritto in favore del progetto perchè finirò coll'accettarlo, inchinandomi ad un'impellente necessità politica; ma mi sia concesso di muovere prima alcune obiezioni generali. Spero che ogni dubbio sgombrerà dall'animo mio del tutto dopo la risposta che sarà data dal Governo e dalla Commissione. Spero così di poter dare tranquillamente il mio voto. Del resto, che si possa parlare alquanto contro un progetto, sebbene poi si sia decisi di votare in favore, è cosa che mi hanno insegnato vecchi parlamentari, che a me possono essere maestri.

I miei dubbi non si riferiranno alle considerazioni aritmetiche dell'onorevole Gabelli, che, per quanto profonde e ragionate, non mi hanno molto impensierito, perchè io credo che valga ad un paese molte volte più essere ardito in materia di progresso ferroviario, di quello che l'essere timoroso osservatore delle cifre.

L'onorevole Gabelli ha detto che l'Italia non ha tutto questo bisogno di ferrovie, tenendo essa il posto medio tra la Germania e la Francia riguardo al rapporto fra l'importazione e l'esportazione ed il numero dei chilometri di ferrovia; ha dimostrato che da noi le ferrovie sono poco produttive quindi ha concluso non doversene costruire delle altre.

Ma, non crede l'onorevole Gabelli che questa produttività aumenterà anche nelle linee esistenti coll'aggiunta di altre? Come egli sosteneva, così giustamente, essere necessaria, perchè producano le linee ferroviarie, perchè producano queste arterie principali di comunicazione, essere necessaria prima la costruzione delle linee ordinarie, delle strade comunali che sono le vene necessarie a portare la circolazione alle arterie, così mi pare che egli dovrebbe convenire che quando siano costrutte le varie trasversali, le quali possono meglio porre in comunicazione le longitudinali esistenti, e quando siano fatte le longitudinali mancanti, parallele agli Appennini, per meglio avvicinare tra loro le linee interne, dovrebbe convenire che, aggiunte queste nuove comunicazioni, non possa a meno di aumentare grandemente la produttività della nostra rete ferroviaria; del resto, io lascio rispondere meglio all'onorevole Gabelli stesso, prendendo un suo pregevole scritto stampato l'anno scorso nella *Nuova Antologia*, dove leggo queste parole:

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 30 APRILE 1879

« Se da una parte le ferrovie sono mezzo di lavoro e di attività, e il movimento ferroviario è conseguenza dello stato economico, dall'altra sono le ferrovie fattori e incentivi di continuo progresso, e diventano in parte cause dopo essere state effetti: ne consegue che le ultime costrutte apportano sulle prime un tributo, un aumento di vitalità che concorre e si somma con l'aumento che le prime stesse producono da sole. »

GABELLI. Chiedo di parlare per un fatto personale.

SALADINI. E più innanzi leggo:

« Per tutti i fatti che vediamo in Italia potrà essere discutibile il vantaggio per il paese e per lo Stato di continuare nella via di immobilizzare enormi capitali in nuove costruzioni ferroviarie; ma non è altrettanto discutibile che, qualunque siano e comunque condotte, nuove linee, meno forse qualche caso eccezionalissimo, e la cui eccezionalità è facile riconoscere, aumenteranno sempre i redditi, la vita, il valore delle linee adesso esistenti. »

E più innanzi ancora trovo che mette come formula in materia di questioni ferroviarie che l'aggiunta delle linee nuove, considerata la questione nel suo complesso, e tenuto conto dei fatti di una intera rete, è sempre utile alle linee esistenti; o in altre parole, che l'introito delle linee esercitate crescerà domani, se nuove linee vengano comunque ad allacciarle.

Queste parole ieri mi vennero subito alla mente quando l'onorevole Gabelli faceva così tetra pittura del presente e dell'avvenire delle nostre reti ferroviarie, e così io, ricorrendo all'onorevole Gabelli, ho potuto assicurarmi dai timori esposti dall'onorevole Gabelli. (*Bravo! — Ilarità*)

Ma poi vi ha un'altra ragione che all'onorevole Gabelli non si affacciò, ma che si affaccia a tanti di noi da questa e da quella parte stessa della Camera dove siede l'onorevole preopinante; una ragione che, secondo me, tutte le altre vince a favore della costruzione di nuove ferrovie. « La costruzione delle ferrovie (scrive l'onorevole Minghetti di recente in uno de' suoi pregiati scritti) non ha solo uno scopo economico, ma eziandio politico, anzi principalmente politico; e basta (soggiunge egli) ricordare la Storia d'Italia, le sue guerre intestine, le divisioni passate, le tendenze municipali o regionali non ancora spente, per esser persuasi come senza un principio di ferrovie, l'unità della patria sarebbe stata ritardata; e ancor oggi esse sono il più efficace argomento per mantenerla e consolidarla. »

Ed è questa considerazione importantissima, che nonostante le molte ragioni che pur si sollevano nell'animo mio contro il progetto, me lo farà accet-

tare. Però sento il dovere di manifestare queste dubbiezze; e chi sa che, come dissi, non mi siano tolte del tutto dagli schiarimenti che daranno il Ministero e la Giunta parlamentare.

Dapprima mi verrebbe vaghezza di chiedere: Siamo noi competenti a discutere un progetto di tal mole?

Onorevoli ministri; voi presentaste già la legge elettorale. È la seconda volta che in questa legislatura vien posta innanzi una tal legge, con lungo studio ed amore meditata.

Da molti anni, da quando la Sinistra parlamentare era una minoranza, questa legge fu posta a capo del suo programma. Dopo, è vero che fu posta in coda; ma poco ciò importa; fatto sta che non si cessò di ripetere dagli uomini di Governo, in ogni occasione, e nei banchetti elettorali, ed innanzi alla Camera, e dappertutto, di ribadire questo concetto, che non è solo un desiderio, ma che è un bisogno della nazione la riforma elettorale, l'estensione del suffragio.

È chiaro il significato di tutto ciò. Equivale a riconoscere che il paese non ha oggi quella sicura ed ampia rappresentanza dei suoi interessi generali che dovrebbe avere. E riconoscendosi ciò dal Governo, alla vigilia di questo rinnovamento della base elettorale; quando ancora alcune classi sono ingiustamente escluse dal diritto di rappresentanza; quando colla proposta dello scrutinio di lista il Governo viene in certo modo ad accusare l'origine troppo ristretta del nostro mandato ed a far comprendere che oggi il deputato rappresenta troppo localmente il collegio, alla vigilia di un volontario scioglimento della Camera, possiamo noi, signori, venire a discutere un progetto di tanta importanza? Non sarebbe più logico il pensare solamente a fare, nel miglior modo possibile, questa nostra abdicazione e lasciare alla nuova Assemblea ringagliardita e ribattezzata dalla vergine fonte elettorale, la discussione ampia e sicura degli interessi economici del paese? Non dovrebbe parere superiore alle nostre forze il voler noi prima di morire risolvere una questione di questa natura che contempla, non gl'interessi del presente, ma dell'avvenire d'Italia? Una questione in cui tutti gl'interessi, di tutti i collegi, di tutte le regioni sono in giuoco? Un progetto che impegna per un miliardo e più, e per un quinto di secolo i bilanci dello Stato, e forse per altrettanto i bilanci delle amministrazioni locali? Una legge che non si rifà due volte nella vita non di una, ma forse di più generazioni? Una legge che ha bisogno di essere votata con tutte le garanzie possibili? Una legge che, come ben diceva l'onorevole Favale, fornisce una pericolosa e possente arma

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 30 APRILE 1879

al potere esecutivo? Una legge, insomma, in cui si tratta di dare un sistema ferroviario completo adattato ai bisogni, ai mezzi, alle speranze legittime ed oneste di tutte le parti d'Italia; una tanta opera, ripeto, ci sentiamo noi, decrepiti, la forza di compierla? Ed anche compiendola, che dirà il paese, il quale è pur facile ad accusare lo Stato di subire influenze estranee alle considerazioni economiche e d'interesse generale? Non potrebbe pensare che le strade ferrate sono e furono sempre una moneta elettorale d'eccellente titolo? Non potrebbe prendere in poco buona parte il nostro progetto? E considerarlo forse come un'enorme strenna per le prossime elezioni?

Ma lasciamo questi scrupoli, facciamoli cadere dinanzi alla dichiarata urgenza di questa legge ed alle aspettative che ormai devonsi soddisfare. Dinanzi a questa pratica considerazione, facciamo pure scivolar via la questione tutta di principio, se cioè non fosse più vantaggioso, in un paese nel quale la politica s'infiltra attraverso ad ogni questione finanziaria ed economica, di allontanare dallo Stato tanta responsabilità di opere pubbliche di lavori ferroviari, se non fosse il caso di volgere attenzione al regime inglese, dove lo Stato è interamente disinteressato in proposito di simili costruzioni, dove lo Stato non si preoccupa di sapere se una parte del paese sia meno o più favorita di comunicazioni, ma aspetta che le condizioni locali stesse si facciano tali da offrire di per sé chi domandi e intraprenda la costruzione di linee. Non fermandomi dunque su ciò ed aspettando risposta che mi tranquillizzi, io esporrò un altro dubbio, dubbio, direi quasi, elementare, non nuovo, ma che mi permetterete di manifestare qui, non avendo avuto l'occasione di manifestarlo nella circostanza della discussione del bilancio dell'entrata, dove forse era più opportuno. Abbiamo noi i dati necessari ancora per calcolare con qualche probabilità quale e quanta annualità passiva possano sopportare i nostri futuri bilanci, specialmente abolita tutta la produzione della tassa del macinato nel 1883? Io non sono certo nè economista, nè finanziere; non sono che un semplice scolaro; ma precisamente perchè umile scolaro, mi ricordo gl'insegnamenti elementari, e so che uno di essi si è quello di non anticipare mai sui guadagni incerti, spendendoli prima dell'assoluta certezza di averli.

È vero che abbiamo votato compatti di prendere atto delle dichiarazioni del Ministero, e di mantenere gli intendimenti della Sinistra; ma, venendo alla sostanza, e lasciando la forma, quale sicurezza ci offrono le dichiarazioni del Ministero, e le nostre stesse? Non abbiamo udito da questa parte stessa

della Camera uomini egregi farci tetra enumerazione di cifre, e presentarci tutt'altro che florida e rassicurante la situazione dei nostri futuri bilanci? Non abbiamo udito anche da questa parte esclamare: ma dove vogliamo trovare i mezzi per far fronte a tante spese e per l'esercito, e per i lavori pubblici, e per migliorare la sorte dei comuni, e per sopperire all'abolizione del macinato? Abbiamo udito parlare del coraggio delle economie da una parte, e del coraggio delle spese dall'altra, dell'intento di diminuire le entrate per sollevare i contribuenti, e dell'intento contemporaneamente di accrescerle per mantenere intatto il pareggio; e davvero queste affermazioni, un poco contrastantesi, non sono le più chiare del mondo per una mente povera qual è la mia, e non addestrata ai miracoli dell'arte finanziaria. I disegni di legge accennati dal Ministero, ed in parte presentati, non paiono, almeno al modo con cui furono accolti alla loro enunciazione, avere troppo rassicurato. Ed ora, con tali incertezze, io chiedo, sarebbe prudente votare migliaia di milioni subito dopo decretata l'abolizione di questa tassa così produttiva? La tassa del macinato deve abolirsi; certo è una delle più inique; ma dal riconoscere la mostruosità d'una tassa al fare della sua abolizione il punto di partenza delle nostre riforme finanziarie ci può correre qualche differenza. So che la mia voce potrà suonare un poco, alzandosi da questi banchi (*Sinistra*), ma sento di dovere avere il coraggio delle mie convinzioni. Non sono affatto convinto che la riforma del sistema tributario tanto invocata, promessa ed aspettata dalla Sinistra, dovesse cominciare a questo modo; non sono affatto convinto che le classi non abbienti possano essere molto sensibilmente sollevate dalla soppressione del macinato. Ho occasione anch'io di trovarmi spesso in mezzo alla classe operaia, in mezzo alle classi nullatenenti ed ho sempre sentito lamentare la mancanza di lavoro, la mancanza di mezzi per comperare il pane; non ho sentito mai da questa classe lamentare le tasse. (*Bisbiglio*)

Per queste classi quando manca la mercede giornaliera, sia o non sia caro il pane, si presenta egualmente la situazione finanziaria coll'impronta della miseria e della colpa!

Il sollievo dei nulla abbienti non è per me un problema di diminuzione di tasse, è un problema tutto morale ed economico di sviluppo e d'aumento di lavoro industriale ed agricolo, d'associazione pel risparmio e per la mutua assistenza, di guerra al vizio ed alla speculazione sotto qualunque forma si presenti, anche sotto la forma governativa. (*Bene!*)

Credo che di questo problema non debba aspettarsi la soluzione dal Governo e dalle leggi nostre,

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 30 APRILE 1879

ma si debba aspettare dall'azione individuale; il Governo non potrà far altro che favorire il decentramento perchè possa svilupparsi quest'azione individuale. (*Bene!*)

Non è certo un mio pensiero questo, è un pensiero ispiratomi dalla dottrina e dalla scienza di uomini egregi.

Citerò fra le altre l'autorità d'un illustre scrittore inglese che recentemente Roma onorava qual ospite. Lo Smiles scriveva nel suo celebre *Self-Help*: « No laws, however stringent, can make the idle industrious, the thriftless provident, or the drunken sober. Such reforms can only be effected by means of individual action, economy and Self-denial. »

Tali riforme possono solamente compiersi per mezzo dell'azione individuale.

Sapete qual è davvero un problema tutto di tasse? È quello del sollievo delle piccole proprietà. E questo non si risolve certo con le *leggi* presentateci, ma secondo me con una grossa legge, con la legge per la perequazione fondiaria, l'unica che racchiude il segreto per poter mantenere il pareggio, togliendo aggravii ai comuni e diminuendo tasse inceppanti troppo lo sviluppo economico, la perequazione fondiaria sulla quale mi duole che pochissimi hanno insistito, quella perequazione che, permettetemi ingenuamente di dirlo, non credo che possa ottenersi in questa legislatura.

Perdonate la digressione. Ho insistito su queste dubbiezze intorno agli intendimenti del Governo nel desiderio che la luce venga e m'illumini sì da poter dare con piena fiducia il mio voto. E vorrei che più che le parole, i fatti stessi del Ministero, mi convincessero che io ho torto di temere, di dubitare. Ma per ora:

Ogni viltà convien che qui sia morta.

Io scordo le preoccupazioni finanziarie, mi piego alle necessità politiche cui sopra ho accennato. Però se la necessità ne spinge a votare un miliardo e più per nuove costruzioni ferroviarie, almeno io domando che in questa proposta di completamento per la rete ferroviaria, siano comprese tutte le linee più importanti e di carattere nazionale. Facciamo pure un'opera ardua, ma facciamola giusta. (*Bene!*) Non si trascuri alcuna delle grandi linee che congiungono le città primarie fra loro e queste con i più vicini porti commerciali di prima categoria. Non si trascurino quelle che allacciano le precedenti alle grandi linee commerciali degli Stati limitrofi; non si trascurino le grandi vie attraversanti le catene delle Alpi e degli Appennini.

Quanto alle linee secondarie si potrebbe scusare

qualche omissione, ma quanto alle primarie, a quelle che presentano i caratteri cui ho accennato, è un dovere nello Stato, presentando un simile progetto, di farsene proponente, iniziatore: ed è perciò che io vengo a richiamare l'attenzione del Governo sopra una gravissima omissione nel progetto, e chiedo vi si ripari.

Vorrei prevenire che l'onorevole presidente potesse ripetermi la raccomandazione di non trattare questioni speciali nella discussione generale, sebbene l'esempio datomi da qualche oratore che mi ha preceduto mi potesse autorizzare a procedere oltre senza scrupolo.

PRESIDENTE. Quelli se n'erano dimenticati, onorevole Saladini. Ella però, come vedo, si ricorda della mia raccomandazione, e son sicuro che vi si atterrà. (*ilarità generale*)

SALADINI. È precisamente perchè la ricordo che osservo non essere mio assunto di combattere alcune delle linee iscritte nel progetto. Io sostengo il concetto in massima di dover completare questo progetto con una linea nazionale ed internazionale importantissima. Io non discorrerò di argomenti tecnici, non presenterò tracciati, nè emendamenti a tracciati, come rivali, come sostituzioni da farsi a linee contemplate dal progetto: qui non si tratta di lotta, e non sarebbe certo il momento questo nella discussione generale, per favorire piuttosto una provincia che un'altra; si tratta di riconoscere come, non poche provincie, ma l'intera Italia sia interessata ad impedire questa dimenticanza d'una linea longitudinale interna nel versante orientale da Roma a Venezia ed alle Alpi. Questa parmi tesi degna di aver qui il suo svolgimento. (*Approvazione*)

Difficil cosa è nelle grandi imprese il desiderio di contentar tutti; questo ci dice con bella ed ornata parola la relazione della Giunta, riconoscendo essa stessa come fosse impossibile che il progetto si presentasse completamente soddisfacente, ed invitando i trascurati, i dimenticati a proporre essi stessi il rimedio all'ommissione. Io non fo che accogliere questo invito.

Onorevoli signori, quando nel giugno 1877 io pure univa la mia debole voce a dimostrare la necessità di studi più profondi ed elaborati sulle costruzioni ferroviarie e dava ampio voto di fiducia alla Commissione che questa necessità aveva compreso, io ritenni che la Commissione avrebbe, del tempo concessole, usato, per fermare la sua attenzione, oltre che su tutto il resto, certamente sul punto dubbio, contestato, ma importantissimo della questione dei valichi appenninici del versante orientale tra la Porretta e Fossato. La Commissione, assorta in altre assai importanti questioni, sebbene

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 30 APRILE 1879

considerasse grave anche questa, pure credè di risolverla, non risolvendola, cioè lasciandone la soluzione a tempi più maturi, non pregiudicando, come si suol dire, la scelta da farsi pel valico coll'obbiettivo di Roma.

Il non voler pregiudicare la scelta quando è giunto il momento di decidersi è una gran bella scappatoia. *Un gran scappafatiche*, soleva dire Massimo d'Azeglio, è il dubbio in certe questioni importanti.

La Commissione, mi pare, avrebbe dovuto osservare prima di tutto come era stata posta la questione innanzi al Parlamento; quali principii direttivi aveva inteso il Parlamento che fossero applicati in questa legge.

L'onorevole Farini, è bene ricordarlo, diceva nella seduta del 4 giugno 1877 essere d'interesse supremo del paese che, mentre si attendeva il promesso disegno di legge per la costruzione di ferrovie, si stabilissero prima e fino da allora i criteri generali ai quali avrebbe dovuto il progetto informarsi. E fu dietro la sua iniziativa che furono esposte e come fissate in quella memorabile seduta le massime generali che dovevano informare il progetto.

Si stabilì prima di tutto dal Governo che il progetto doveva essere complessivo, nulla doveva trascurare, ed equamente soddisfare a tutte le provincie del regno. Si stabiliva pure che provvedesse a tutte le necessità ferroviarie, e classificasse le varie linee studiate a seconda della loro importanza nazionale.

Si riconosceva che una delle più grandi lacune era quell'enorme romboide racchiuso tra le due trasversali Ancona-Foligno, Bologna-Pistoia da una parte, e le linee Bologna-Ancona-Pistoia-Foligno dall'altra.

L'onorevole Baccarini lo avrebbe chiamato addirittura il deserto, se non gli fosse stata ben nota la fertilità di quelle terre.

Si riconosceva che ove le considerazioni militari avessero dovuto prevalere nella scelta del valico, non sarebbe stato possibile senza sacrificare una troppo grande massa d'interessi, di limitarsi ad un valico solo. Si richiamavano, è vero, i giudizi sul valico appenninico già dati da una Commissione militare la quale proponeva una ferrovia trasversale da Pontassieve ad Imola preferibilmente, oppure a Faenza, quando altre considerazioni finanziarie e commerciali favorissero più quest'ultima che quella; ma, nel richiamare questi giudizi, si notava essere stati dati quando la capitale era a Firenze; quando l'Italia versava in condizioni politiche e militari ben diverse.

E l'onorevole Farini, competentissimo, ricordava

che interessi militari importanti sotto l'aspetto logistico volevano che dalla valle del Po, dalla Romagna si scendesse al versante mediterraneo più a mezzogiorno con una linea quasi parallela all'andamento generale dell'Appennino.

PRESIDENTE. Onorevole Saladini, se mi fosse permesso di distinguere il presidente dal deputato Farini, io vorrei fare una preghiera per quest'ultimo.

Non voglia, onorevole Saladini, tirare in scena la mia maggiore o minore autorità, o parlare di qualunque opinione che io possa avere espressa da deputato alla Camera su questo argomento. Ella conosce quale è la mia posizione; di dover assistere, cioè, come spettatore muto ed imparziale alla manifestazione di tutte quante le opinioni.

Ora, il citare una mia opinione in un senso, può dare occasione a commenti della medesima in un senso opposto; mentre a me è tolto di dire quale sia il commento che ritengo migliore. Nè io certamente voglio abbandonare il posto, al quale mi ha elevato la benevolenza de'miei colleghi, per trattare d'interessi materiali, nonostante che io pure rappresenti alcuni di questi interessi.

Per conseguenza mi raccomando a lei, ed ai colleghi che parleranno dopo di lei, affinché vogliano omettere quello che posso aver detto io, la sola volta in cui ho parlato di strade ferrate alla Camera, cioè nel giugno del 1877. (*Segni di approvazione*)

SALADINI. Io soddisferò volentieri alla raccomandazione dell'onorevole presidente, ma osserverò solamente che io non ho fatto che citare senza commentare, e mi guarderei bene dal commentare parole che sono così chiare, che hanno di per sè tanto valore. (*ilarità*).

È precisamente una linea siffatta che vengo a chiedervi, cioè che non chiedo io, ma che chiedono Roma, Venezia, una gran parte dell'Umbria ed una gran parte della Romagna.

Il Governo, allora rappresentato dall'onorevole Zanardelli, rispondeva di trovarsi perfettamente all'unisono rispetto ai concetti suaccennati, ed affermava di voler apprestare con lungo studio e grande amore un'ampia proposta la quale abbracciasse tutta la rete ferroviaria del regno e prometteva che questa proposta sarebbe fatta con vivo sentimento di giustizia distributiva; confessava inoltre, il ministro, coll'onorevole Baccarini, che la regione dell'Emilia è la più scarsamente dotata di ferrovie, e per colmare la vasta lacuna ad oriente della linea di Porretta, dichiarava non dovesse tenersi conto degli studi precedentemente fatti quando noi non avevamo ancora la fortuna di essere a Roma, e che

ora si dovesse essenzialmente avere per obiettivo la capitale.

Dopo le parole di uomini così autorevoli, dopo le dichiarazioni fatte dal Governo stesso in quella seduta, avremmo dovuto aspettarci che nel progetto sarebbero stati presentati o due valichi tra Porretta e Vergato, uno esclusivamente militare, e l'altro militare, commerciale e politico coll'obiettivo di Roma, oppure se una forza maggiore avesse obbligato ad un valico solo si sarebbe anteposto a qualunque altro quello coll'obiettivo di Roma.

Ebbene, il progetto ripetutamente ci è venuto innanzi sempre con questa grave mancanza; vi si contemplan tutte o quasi tutte le ferrovie richieste in Italia, e si lascia in dimenticanza il valico promesso coll'obiettivo di Roma, che è una linea, come vedete, reclamata da mezza Italia; e tutto al più, non potendone tacere, la si pone tra gli ideali non consentiti a noi di avere nè ora, nè in un avvenire recente.

Ma io mi domando: a che allora fare un progetto di completamento di tutte le ferrovie quando confessate che una delle più belle, delle più utili e quindi delle più produttive non possa esservi compresa, non permettendocelo le nostre condizioni economiche? Ma allora, perchè non aspettare a fare questo progetto complessivo? A che, io mi chieggo, decantare la giustizia distributiva, quando riconoscendo che l'Emilia è una delle regioni più scarsamente dotate di ferrovia, quando non potendo negare che anche il Veneto è una delle terre più prive di ferrovie, voi non potete accordar loro ciò che si accorda alle altre provincie? Vengono forse in campo le ragioni finanziarie? Ma se badiamo alle risorse ordinarie del nostro erario, noi dovremo confessare di non poter sostenere la spesa di alcuna ferrovia. Se badiamo ai prodotti, come vi è già stato fatto osservare da altri, delle linee esistenti, ed al tempo che per le linee principali occorre onde ricavare un prodotto che compensasse le spese d'esercizio, troveremo che non solo pei valichi appenninici, ma per tutte le linee anche litoranee la preoccupazione finanziaria dovrebbe arrestarci. Non ostante ciò tuttavia, se per altre ragioni, se per la considerazione, come sopra dissi, che le ferrovie da noi, oltre ad essere cagioni di sviluppo grandissime delle industrie e dei commerci, sono fattori indispensabili della nostra unità politica, come saggiamente osservava anche l'onorevole relatore, se per ciò si è voluto passar sopra alla preoccupazione della finanza, ed accingerci egualmente senza esitare a questa grande impresa, non può parere lecito, secondo me, e ragionevole l'addurre la difficoltà finanziaria per una sola linea e fra le più importanti.

Se al criterio del costo si fosse voluto subordinare il progetto, allora avremmo visto ridurlo assai, impicciolirlo sino alle linee più semplici e facili, dichiarando di volere poi costruire le altre solo quando l'erario lo permettesse; oppure il progetto sarebbe stato ridotto a due o tre linee delle più importanti ed interessanti la difesa dello Stato, e a tutte le altre si sarebbe lasciato al tempo e alla iniziativa locale il mezzo di costruirle, concedendo solo piccoli sussidi chilometrici; ma chiamarci a votare in blocco una spesa di più di un miliardo di costruzioni nuove, e dirci che non vi si può comprendere la linea arteriale da Roma a Venezia perchè costa parecchi milioni, ciascuno capisce che non è ragione attendibile.

Bisogna però rendere giustizia alla Commissione: essa capì prima di ogni altro, capì assai meglio che non i tecnici e gli uomini dicasteriali che fra le proposte dei valichi appenninici ve ne era una che andava distinta fra tutte le altre, per i suoi criteri di superiorità, mentre le altre si presentavano come secondarie, non affatto coordinate ad un vasto concetto. Quindi la Commissione tacque di queste e lodò solo la linea studiata dagli ingegneri Monti e Romano che per la valle del Tevere e del Savio, per Perugia-Cesena e Ravenna metterebbe in diretta comunicazione Roma con Venezia: capì che il valico con l'obiettivo di Roma, come l'onorevole Baccarini stesso aveva dimostrato, doveva esistere indipendentemente da qualunque altro obiettivo, che non poteva confondersi con l'altro valico che aveva per obiettivo Firenze, che non si trattava nè di una succursale alla Porrettana, nè di una linea strategica per la difesa della piazza di Bologna, ma si trattava di una linea longitudinale interna mirante alla capitale da un lato, ai valichi alpini orientali dall'altro.

Ma ecco che la Commissione pure si spaventò della grandiosità dell'opera, ed obiettò essere stata posta la questione sopra un terreno troppo esteso, e non sembrarle giunto il momento di occuparsi del bello e dell'utile portato al suo ideale.

Ma perchè allora, io domanderei, si ammette di dover contemplare nel progetto ed in prima categoria delle ferrovie nazionali ed internazionali rispondenti a vasto concetto? Non sono tutte quante connesse ad un piano di perfezionamento?

Come si può solo battezzare di ideale e non attuabile oggi questa linea transappenninica verso Roma, proprio perchè ha il vantaggio sulle altre di esser coordinata ad un complesso di linee che una volta compiute possono darci un perfetto congiungimento. E perchè le stesse obiezioni non si sono por-

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 30 APRILE 1879

tate in campo per la linea Roma-Solmona, la quale, e si fece benissimo, fu posta in prima categoria?

Gli stessi criteri che servirono a convincere della importanza nazionale di un valico appennino, da Roma verso il mezzogiorno, dovevano convincere di farne un altro verso l'oriente centrale e settentrionale.

L'onorevole Minghetti scriveva a proposito della Roma-Solmona:

« Roma solo dal lato dell'oriente non ha traccia di ferrovia; eppure le provincie che dalla capitale vanno all'Adriatico, sono quelle che gli antichi Romani chiamavano suburbane e che sono destinate a fornirle di ogni comodità della vita. »

E nello stesso scritto, in altra parte, riferendo un brano della relazione della Commissione generale per la difesa dello Stato, che riconosce l'assoluta indispensabilità di difendere con la maggiore energia Roma, e di farne una piazza forte, l'onorevole Minghetti non esitava ad affermare che « se anche non si voleva far di Roma una piazza forte ma soltanto preservarla da una aggressione, o come dicono i moderni da un colpo di mano di gente sbarcata dal mare, è evidente che alla difesa della città conferisca una comunicazione diretta e rapida con gli Abruzzi, e con tutte le provincie adriatiche. »

Ora le ragioni ed il giudizio di mente così illuminata a favore di una comunicazione per il lato orientale verso gli Abruzzi, non devono pur militare a favore di una comunicazione per l'Oriente verso Venezia? Per la ferrovia Aquila-Solmona si ammette l'utilità economica ed in casi determinati militare, e si sente la convenienza di lasciarla a spese dello Stato tutta; per la nostra, che interessa pur la capitale, ci sembra giusto che si possa far ben altro che lasciarla nel limbo in aspettazione di un Messia, che venga chi sa quando mai a levarla. La Roma-Solmona, costa circa 60 milioni; e qui le difficoltà finanziarie tacciono; il valico dell'Appennino con l'obbiettivo di Roma, facendo il solo tratto Cesena-Perugia, costerebbe non più della stessa cifra, e qui le difficoltà finanziarie si risvegliano. E sta bene che non si risvegliano nemmeno per la linea tanto desiderata, che io, sebbene non meridionale, riconosco necessaria, la linea Reggio-Calabria ad Eboli-Romagnano, per le valli del Noce e di Diano; linea che costa 163 milioni, dei quali 146,700 a spese dello Stato, cioè più che non tutte le altre linee della seconda categoria prese insieme. Ma, io dico, se si debbono trovare i danari per una linea che è nazionale sì, lo riconosco, ma che in parte è litoranea, e perciò non può avere grande interesse militare, se oltre questi 146 milioni s'iscrivono poi come conseguenza di questa linea me-

ridionale, altre due linee in terza categoria da Cosenza e da Catanzaro, le quali addossano allo Stato un'altra spesa di circa 25 milioni, cosicchè in tutto si viene ad avere un aggravio di 170 milioni; se ciò avviene, io dico, perchè non egualmente si ammette di passare sopra alla spesa per la nostra, che indubitatamente è tutta interna, quindi strategica, e che è vantaggiosa al commercio nazionale ed internazionale? Aggiungerò che questa linea, ancorchè la si volesse costruire tutta, giungendo sino a Gemona, non potrà mai costare, tutt'al più, che i due terzi della linea meridionale a cui ho accennato.

La Commissione si giustifica in certo modo, dicendo che per la questione dei valichi appenninici l'amministrazione della guerra non ne ha richiesto che uno solo, quello di Faenza-Pontassieve, e che quindi, per deferenza al Ministero della guerra, la Commissione ha iscritto quello soltanto. E sia pure. Ma prima io potrei chiedere se è stato posto bene il quesito innanzi al Ministero della guerra. Se si è fatta studiare al Ministero della guerra anche una linea con l'obbiettivo di Roma. Se il Ministero della guerra poteva confondere i due obbiettivi così distinti di *succursale* alla Porrettana e di linea tendente a Roma.

Ma anche ammettendo che si debba rispettare questo parere competentissimo, perchè non si deve, nello stesso tempo, dare ascolto a tutte le richieste, a tutte le ragioni esposte, a tutti i voti di tanti cittadini italiani? E questi voti si noti che da Venezia fino a Roma si estendono, e ad unanime voce con ripetute petizioni al Parlamento si è insistito per ottenere questo importante valico.

Giovi ancora ricordare che le pubblicazioni tecniche degli egregi ingegneri Monti e Romano hanno dimostrato chiaramente che l'adriatico-tiberina, ossia la linea Mestre-Ravenna-Cesena-Perugia, diramata a Rimini da una parte, a Ferrara dall'altra, e da Mestre in direzione del corso della Pontebba e del Brennero abbrevierebbe la distanza da Roma a Mestre, ossia a Venezia, di 143 chilometri; da Roma a Ravenna di 146; ad Udine di 155; a Chioggia di 149; a Gemona di 175; a Trieste di 213. E col tronco Ravenna-Rimini si otterrebbe il vantaggioso abbreviamento di chilometri 103 da Brindisi a Chioggia; 109 da Brindisi ad Udine; 97 da Brindisi a Venezia; 96 a Gemona; di 167 da Brindisi a Trieste.

Tutto ciò mi pare che debba contare per qualche cosa. Altrimenti, se si volesse stare solo al giudizio dei militari, io potrei ricordare l'accusa stessa che si legge nella relazione, mossa a certi Governi, i quali facevano studiare i potenti mezzi di avvicina-

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 30 APRILE 1879

mento mondiale ai soldati e non agli statisti. Ma anche tenendo conto dei voti militari, sarà bene di rammentare che il Menabrea, molto prima del 1870, indicava già come da Venezia a Roma si dovesse, trasportata ivi la capitale, inevitabilmente correre per la linea marcata dallo stesso meridiano; ed è precisamente questa stessa che passa per Cesena-Perugia.

Gioverà ricordare anche che nel 1868 il generale Cugia, allora ministro, ad una Commissione, che indicava il tracciato della linea più diretta per la Pontebba da Venezia verso l'Emilia, rispondeva: io sarò sempre il vostro alleato, perchè l'importanza politico-militare di questa linea è evidente. Gioverà infine non dimenticare i giudizi di tanti uomini competenti del Parlamento, e soprattutto le parole del generale Garibaldi, il quale, anche ultimamente, univa il suo voto formale a favore dell'adriatico-tiberina; e noi tutti sappiamo che la sua voce non si è mai elevata a difendere un interesse gretto e locale. (*Bene!*)

E giacchè ho ricordato la parola di un' illustre nostro uomo, mi sia concesso pure ricordarvi quella di un grande nostro statista. In varie pubblicazioni queste parole sono state già ricordate, ma mi pare torni conto dell'opera il farle risuonare in quest'Aula solenne. Il conte di Cavour, quando l'unità d'Italia e Roma capitale erano ancora un sogno, nel 1846 scriveva (scriveva in francese forse perchè nel mondo diplomatico allora l'italiano era ben poco letto e da chi viveva in quel mondo ei voleva farsi capire):

« Lorsque les sentiments actuels de la Cour romaine se seront modifiés, Rome ne tardera pas à devenir le centre d'un vaste réseau de chemins de fer, qui relieront cette auguste cité avec les deux mers Méditerranée et Adriatique, ainsi qu'avec la Toscane et le royaume de Naples. Ce système, dont l'exécution offre, c'est vrai, quelques difficultés matérielles qui ne sont pas toutefois au dessus des forces de l'industrie moderne, assure à Rome une position magnifique. Centre d'Italie et en quelque sorte des contrées qui entourent la Méditerranée, sa puissance d'attraction déjà si considérable recevra une prodigieuse extension. Située sur la route de l'Orient à l'Occident, les peuples de tous les pays accoureront en foule dans ses murs pour y saluer l'ancienne maîtresse du monde, la métropole moderne de la Chrétienté, qui malgré les vicissitudes sans nombre auxquelles elle a été sujette, est encore la ville plus riche en précieux souvenirs et en magnifiques espérances. »

Che direbbe oggi il conte Di Cavour? Le sue spe-

ranze in materia politica si sono compiute; hanno superato forse la sua aspettativa. Egli direbbe: affrettiamoci, giacchè il possiamo, a compiere le altre speranze in materia economica e in questa delle ferrovie. (*Bene!*)

Potrei dilungarmi, ma non voglio abusare più oltre della pazienza della Camera. E poi sarà data occasione nello svolgimento dell'ordine del giorno, che in molti presenteremo alla Camera, ad oratore di me assai più valente convalidare la nostra proposta con più forti argomentazioni, che io non sappia. Ma per evitare possibilmente che io ripigli la parola, permettetemi che io prevenga un'obbiezione che m'aspetto sicuramente da alcuni avversari per locali interessi alla nostra linea.

I sostenitori della linea Forlì-Arezzo diranno che la Camera, ove dovesse levare dalla categoria delle linee dell'avvenire una delle quattro inscritte col l'obbiettivo di Roma, dovrebbe dar la preferenza alla linea Forlì-Arezzo, che fu riconosciuta come il miglior valico dalla Commissione tecnica degli ingegneri. Ma è facile opporre che questa Commissione nel suo riferimento confessava di non aver potuto entrare nel campo di considerazioni così estese e generali come quelle che si riferiscono alla linea tiberina, parendole non essere questo il suo compito. Essa si limitava alle osservazioni tecniche sul tracciato, riguardo all'altimetria ed al costo delle linee. Ed anzi, per questa parte, lodava la linea Perugia-Cesena per la sua traversata facile dell'Appennino a Monte Coronaro, lasciando ai legislatori la discussione di altre più gravi questioni.

Si capiva, come non sollevandosi a discutere criteri nazionali ed internazionali, impicciolendo l'esame della cosa alle proporzioni di una linea succursale alla Porrettana, si potesse trovare preferibile la linea Forlì-Arezzo, la quale per la Commissione tecnica aveva il vantaggio di abbreviare la percorrenza da Bologna a Roma di 43 chilometri, mentre la linea Perugia-Cesena l'abbreviava solo di 17. Allora non si considerava la linea adriatico-tiberina tutta intera, ma solo un tratto di questa, Cesena-Perugia. Considerandola interamente, il calcolo viene molto diverso. E poi l'itinerario cui si deve mirare, per noi non è certo quello di Bologna-Roma. Il valico dell'Appennino per Roma non avrebbe, secondo me, molta ragione di essere, se non avesse a meta un abbreviamento assai più importante che non sia quello per Bologna. L'obbiettivo vero, principale del valico nostro è l'avvicinamento a Venezia, e in questo la linea Tiberina supera la Forlì-Arezzo di tanto che questa non può più seriamente competere.

La Giunta parlamentare sebbene non abbia avuto

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 30 APRILE 1879

tempo di fare un particolareggiato esame, tuttavia ha capito che la linea Forlì-Arezzo, una volta proposta ed ammessa la linea Faentina, non avrebbe più ragione di essere perchè avente quasi gli stessi caratteri, e perchè non è possibile forare a sì breve distanza l'Appennino, non è ammissibile costruire una terza linea parallela. Ha capito anche come un'altra linea da Sant'Arcangelo a Fabriano, la quale a buon diritto viene domandata dalle provincie Marchigiane era linea interprovinciale.

PRESIDENTE. Onorevole Saladini!...

SALADINI. Mi lasci lodare la Commissione. Ho quasi finito.

PRESIDENTE. Se si riservasse di parlare delle linee nella discussione degli articoli.

SALADINI. Mi affretto al fine. Io lodo la Commissione per avere saputo distinguere queste linee dalle altre.

Infatti la Sant'Arcangelo non ha nulla a che fare con il valico da noi sostenuto e perciò è stata messa in quinta categoria, sebbene io spero che non vi rimarrà perchè merita di essere pure compresa in una categoria superiore.

La Commissione ha capito infine l'importanza e la superiorità della Cesena-Perugia, che di per sé forse non varrebbe tanto, se non fosse prima e centrale parte della grande arteria Adriaco-Tiberina, dichiarata nella relazione stessa tipo del bello e dell'utile.

Qui potrei ricordare, per dimostrare che la questione è tutt'altro che d'interesse locale, che la provincia stessa di Forlì, che sarebbe interessata a sostenere piuttosto la linea Forlì-Arezzo, che ogni altra, ha compreso che dinanzi all'interesse generale di una linea di carattere nazionale doveva far tacere il suono della propria campana, e sebbene potesse appigliarsi al parere favorevole dell'accennata Commissione tecnica, pure con due voti presentati al Parlamento l'anno scorso, chiede non già la Forlì-Arezzo, come per isbaglio è scritto nell'elenco delle petizioni, sbaglio che forse dimostra che non si sono potute leggere, ma chiede la concessione in genere di quella linea che meglio soddisfi all'obbiettivo di Roma, la quale si colleghi alla Ravenna-Rimini, onde abbreviare le distanze con Brindisi. E questi sono tutti criteri ai quali non soddisfa che l'Adriaco-Tiberina.

Or dunque, se la sua superiorità s'imponeva persino a chi localmente ha interessi quasi contrari, tanto più deve imporsi a noi che abbiamo l'obbligo di mostrarci veramente imparziali.

Forse la gran mole dei reclami, delle petizioni, degli opuscoli, ha sopraccaricato di lavoro la Giunta talmente che, in questa questione così grossa, l'ha

indotta a tenerne la soluzione per ultima, e quindi poi la strettoia del tempo togliendo la possibilità di fare un lungo esame l'ha persuasa di farne un rapido cenno in lode, lasciando alla Camera di prenderla meglio in considerazione. La Commissione non può certamente aver avuto intenzione di vederci tra i soccombenti rassegnati. Infatti, diceva il relatore, che i soccombenti più volentieri si rassegneranno quando le loro ragioni furono valutate, e quando vi si opposero altrettante ragioni. E nel nostro caso non è possibile la rassegnazione, perchè non veggiamo opporsi nessuna obbiezione, non veggiamo opporsi altro che la dichiarazione d'una bellezza troppo perfetta nella nostra linea; e questa è una ragione che anzi ci dà diritto ad atteggiarci anche più sicuri nella bontà della nostra causa dinanzi al Parlamento, chiedendo che se si vuol votare quest'immenso progetto, lo si voti, ma veramente completo, includendovi questa ferrovia che si riconosce così utile e produttiva.

L'onorevole Morana ricorderà che nella discussione dell'abolizione del dazio d'uscita sugli zolfi, questione che interessava la Sicilia e la Romagna, a noi rispondeva, con la dottrina e competenza a cui c'inchiniamo sempre riverenti, l'onorevole Luzzatti, dicendo che la industria mineraria più agevolmente può sostenere il peso del dazio che la mancanza di comunicazioni facili. E diceva che, compiuta la viabilità, dopo sarebbe venuto il momento di atterrare l'ultimo vincolo allo sviluppo di questa industria. Ora è appunto nella questione delle costruzioni ferroviarie che si può applicare questo saggio concetto dell'onorevole Luzzatti, e precisamente in questa questione del valico, la cui linea può attraversare, ove si accetti la nostra proposta, la valle del Savio, che è la valle delle Romagne dove trovansi tutte le miniere di zolfo.

L'onorevole Morana stesso ricordava che non bisogna dimenticare che esistono in questo nostro mondo degli impegni morali anche per i legislatori e per i Governi, e che codesti impegni, quando non vengano rispettati, possono produrre tristissime conseguenze. Ripeteva, a proposito di una ferrovia di prima categoria, che le concepite speranze, una volta deluse, arrecano spesso dolorosi effetti. Ebbene, è su queste massime che io richiamo l'attenzione vostra o signori. Una gran parte di Romagna, Venezia, Roma, Ravenna stessa, territori tutti vasti e fertili che sarebbero attraversati dalla linea Adriaco-Tiberina, hanno concepito a buon dritto la speranza, dopo aver visto in che modo era stata posta la questione dinanzi al Parlamento, che questo valico coll'obbiettivo della capitale fosse fatto. Le dichiarazioni del Governo in faccia alla Camera hanno rin-

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 30 APRILE 1879

vigorito questa speranza. Rammenterò ancora che l'onorevole Zanardelli, oltre le parole accennate più sopra, oltre la proclamazione solenne di dover subordinare al concetto della capitale ogni altro, parlando della scorciatoia Rimini-Ferrara, diceva: « Quanto a questa, io la riconosco tanto più importante perchè, oltre ad essere la scorciatoia da Brindisi per l'Italia settentrionale e pel Brennero, si connette con una di quelle linee che debbono passare l'Appennino, movendo da Cesena o da altro punto per venire a Roma.

Ora si noterebbe questo curioso fatto, che si trova nel progetto la Rimini-Ferrara, e non si trova la linea primaria cui fin d'allora si riconosceva dovere quella connettersi. Il mantenere questo impegno, il corrispondere a queste speranze così legittime col porre fuori dal progetto totalmente questa linea e col raccomandarla solo al perfezionamento possibile nei secoli futuri, è qualche cosa che sa un po' di mistificazione, di quella mistificazione a cui accennava l'onorevole relatore quando diceva, ripetendo parole dell'onorevole Bonghi, che simili burle allentano le fibre morali e uccidono il germe stesso d'ogni operosità privata e pubblica.

Egli è per tutte queste considerazioni che noi, prima di passare alla discussione degli articoli, ci aspettiamo dalla Camera un voto il quale in massima riconosca occorrere, per l'interesse generale della nazione, un valico dell'Appennino sul versante orientale coll'obbiettivo di Roma coordinato alla grande arteria che si chiama Adriaco-Tiberina. Abbiamo piena fiducia che gli stessi sostenitori delle altre linee per valichi secondari vorranno dare l'esempio pei primi di un voto veramente patriottico.

Io stesso, sostenitore alcun tempo fa della Cesena-Arezzo, ho dovuto sacrificarla a questo interesse assai superiore dell'Adriaco-Tiberina. Noi abbiamo piena fiducia infine che e Governo e Commissione, compresi della discrezione e della ragionevolezza della nostra proposta, e della importanza dei criteri che ci hanno guidati a farla, vogliano senza difficoltà benignamente accoglierla. (*Bene! Bravo!*)

PRESIDENTE. L'onorevole Gabelli ha facoltà di parlare per un fatto personale. Lo prego d'indicarlo.

GABELLI. L'onorevole Saladini si è ingegnato, rileggendo alcune parole di un mio scritto stampato nell'*Antologia*, di mettermi in contraddizione con me stesso.

Io son grato, molto grato all'onorevole Saladini, che forse non ha, nella parte tecnica, cognizione intera delle cose ferroviarie, di dare una certa preferenza agli scritti miei e di leggerli. Debbo tuttavia pregarlo di leggerli interi, quando li legge. Io capisco benissimo che con due righe di scritto si

possa appiccicare un uomo, ma vorrei almeno che le due righe fossero lette intere e che l'appiccagione avvenisse in forza delle due righe.

Io ho accidentalmente qui lo scritto citato dall'onorevole Saladini, e l'ho qui appunto perchè me ne servii ieri nel sostenere la mia tesi davanti alla Camera. Questo scritto conclude precisamente il contrario di quello, che mi ha fatto concludere l'onorevole Saladini. Esso contiene alcune tabelle che l'*Antologia* non ha pubblicato e nelle quali c'è la serie degli aumenti chilometrici sulle linee vecchie e delle diminuzioni chilometriche sull'intera rete italiana.

L'onorevole Saladini ha un po' confuso il reddito chilometrico sull'intera rete, di cui io ieri parlava, ed il reddito sulle reti vecchie; ed è giusto ed esatto che l'aggiunta di linee nuove aumenti sempre il prodotto delle reti vecchie; ma è dall'altra parte giusto ed esatto quanto io ieri diceva che l'aggiunta di linee nuove se non è proporzionata ai progressi economici del paese, diminuisce il reddito medio chilometrico; questo io diceva ieri e questa è precisamente una delle due, come io le chiamo in quello scritto, leggi di economia ferroviaria, e delle quali l'onorevole Saladini una ha letto, e l'altra ha ommesso.

« La costanza e l'estensione dell'esperienza, sulla quale queste proposizioni trovano fondamento, permettono di considerarle come due leggi di economia ferroviaria; la prima delle proposizioni è la seguente: Il reddito di una rete utile viene di regola generale aumentato sempre dall'apertura di linee nuove » (e questo ha letto l'onorevole Saladini).

« Il reddito medio di una rete ferroviaria può diminuire, restare costante, od aumentare in forza dell'aggiunta di nuove linee, a seconda del rapporto, in cui cammina il progresso economico del paese, e secondo la lunghezza ferroviaria e lo spessore delle reti. »

Ieri a questa seconda legge io ho aggiunto anche la lettura dei numeri, per dimostrare che in Francia il coefficiente del reddito chilometrico restava costante, in Inghilterra il reddito chilometrico si accresceva ed in Italia il reddito chilometrico diminuiva.

Mi permetta la Camera di aggiungere un'altra spiegazione. Questo scritto ebbe origine quando l'onorevole Depretis presentò le convenzioni per l'esercizio delle due reti longitudinali, e per la costruzione di parecchie altre linee.

In quelle convenzioni vi era un articolo che in certo modo toglieva affatto la possibilità di creare linee nuove, perchè le chiamava tutte concorrenti, e toglieva all'industria privata la possibilità di andare avanti in modo alcuno e di fare qualche cosa.

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 30 APRILE 1879

Ed allora io diceva che all'Italia questa possibilità doveva essere lasciata, che non doveva il Governo impedire la costruzione di linee nuove per mantenere il reddito sulle linee vecchie, ed aggiungeva che il reddito delle linee vecchie si sarebbe sempre aumentato. Era questa la dimostrazione che io dava, ed è in perfetto accordo colle teorie, che ieri furono da me sviluppate.

VOTAZIONE PER LA NOMINA DELLA COMMISSIONE GENERALE DEL BILANCIO.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la votazione per la nomina della Commissione generale del bilancio. Ora si procederà al sorteggio dei nomi di 15 onorevoli deputati incaricati di fare stasera lo spoglio dei voti.

(Si fa il sorteggio dei nomi.)

Gli onorevoli deputati Indelli, Nocito, Minich, Minghetti, Ballanti, Zarone, Codronchi, China-glia, Mongini, Ceresa, Saluzzo, Visocchi, Maiocchi, Gentinetta e Del Carlo, si riuniranno stasera alle 9 per procedere allo spoglio delle schede della votazione testè dichiarata chiusa.

SEGUITO DELLA DISCUSSIONE SULLE COSTRUZIONI DI STRADE FERRATE.

PRESIDENTE. Ora spetta di parlare all'onorevole Trevisani Giovanni.

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

TREVISANI GIOVANNI. Benchè io mi fossi iscritto per parlare contro il disegno di legge, tuttavia mio intendimento non è quello di combatterne l'insieme, ma solamente quella parte che è relativa alla provincia del Principato Ulteriore. Io rinuncio per ora alla facoltà di parlare, e parlerò invece agli articoli 5 e 9; prego quindi l'onorevole presidente di volermela concedere allorquando verranno in discussione tali articoli.

PRESIDENTE. Ella è già iscritto in quegli articoli. Do facoltà di parlare all'onorevole Bizzozero.

(Non è presente.)

Allora perde il suo turno.

L'onorevole Di Sambuy?

(Non è presente.)

Perde esso pure il suo turno.

L'onorevole Guarini?

GUARINI. Per non essere trascinato nello sdruc-ciolo, contro le prescrizioni dell'onorevole presi-dente, rinuncio a parlare, riservandomi all'articolo 30 sul quale sono già iscritto, e cedo il mio turno all'onorevole Bartolucci-Godolini.

PRESIDENTE. Cede, o rinuncia?

GUARINI. Cedo il mio turno.

PRESIDENTE. Onorevole Bartolucci-Godolini, ha facoltà di parlare.

BARTOLUCCI-GODOLINI. Pregherei la Camera di vo-lermi permettere di farlo domani.

PRESIDENTE. Ma, onorevole Bartolucci, in 3 giorni di discussione non hanno parlato che 6 oratori! Faccio osservare che sono 162 gli iscritti sugli arti-coli *(Oh! oh! — Si ride)* oltre ad una ventina che rimane ancora iscritta nella discussione generale e sugli ordini del giorno.

CARBONELLI. Parli, o rinunci a parlare.

PRESIDENTE. Sono le 5 1/2, e non abbiamo discusso neppure tre ore. Essendo Ella già iscritto, potrebbe conservare il suo turno d'iscrizione.

BARTOLUCCI-GODOLINI. Potrei mantenere il mio turno, ma se la Camera me lo permettesse, parlerei domani in principio di seduta, e gliene sarei rico-noscentissimo. *(Sì! No! Parli!)*

PRESIDENTE. Onorevole Bartolucci, mantiene la sua iscrizione?

BARTOLUCCI-GODOLINI. Io mantengo il mio turno, se è possibile parlare al mio turno; diversamente parlerò ora.

PRESIDENTE. Io non posso accettare una dichiara-zione condizionata in questo modo. Allora prenda il turno dell'onorevole Guarini.

BARTOLUCCI-GODOLINI. Piglio volentieri il turno dell'onorevole Guarini.

PRESIDENTE. Inoltre Ella non vuol parlare adesso e chiede alla Camera di rimettere la seduta a do-mani.

BARTOLUCCI-GODOLINI. Mi sento alquanto indispo-sto. Chiederei di parlare domani. Del resto pro-metto che sarò brevissimo.

PRESIDENTE. Dunque l'onorevole Bartolucci prega la Camera, sentendosi indisposto, di rimandare a domani il seguito della discussione. *(Rumori)*

È inutile far rumori; se c'è qualcuno che ha da far opposizione a questa proposta la proponga; io la porrò ai voti.

Voce a sinistra. Ceda il turno.

PRESIDENTE. Ma quello che viene dopo farà la stessa domanda. A questo modo non s'esce più dalla discussione; quindi pongo ai voti di rimandare la discussione a domani.

(La Camera delibera di rimettere a domani la di-scussione.)

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 30 APRILE 1879

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

CELESIA, relatore. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge per la proroga delle facoltà al commissario straordinario di Firenze. (V. *Stampato*, n° 213-A.)

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita agli onorevoli deputati.

La seduta è levata alle 5 35.

Ordine del giorno per la tornata di domani:

1° Votazione di ballottaggio, per la nomina della Commissione generale del bilancio, qualora occorra;

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

Discussione dei progetti di legge:

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

4° Trattamento di riposo degli operai dell'arse-

nale marittimo di Napoli e del cantiere di Castellammare;

5° Aggregazione di alcuni comuni al circondario di Palermo;

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 (*Urgenza*);

8° Obbligo di contrarre il matrimonio civile prima del rito religioso (*Urgenza*);

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

10° Facoltà di sperimentare sulle ferrovie il trasporto delle derrate alimentari e vegetali in vagoni così detti refrigeranti (*Urgenza*);

11° Ordinamento degli arsenali della regia marina (*Urgenza*);

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

13° Compimento della Facoltà filosofica letteraria della Università di Pavia (*Urgenza*).

Prof. AVV. LUIGI RAVANI
Reggente l'ufficio di revisione.

