

CLXXX.

TORNATA DEL 1° MAGGIO 1879

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE FARINI.

SOMMARIO. *Petizioni. — Congedi. — Risultamento della votazione per la nomina della Commissione generale del bilancio — Votazione di ballottaggio per la nomina di sette membri di detta Commissione. — Annunzio di una domanda d'interpellanza del deputato Bonghi al ministro della pubblica istruzione circa ad una interpretazione non retta dell'articolo 1 della legge 9 luglio 1878, contraria all'intenzione del legislatore e dannosa ai maestri elementari delle provincie meridionali. — Si stabilisce di tenere una seduta straordinaria per lo svolgimento della interrogazione presentata dal deputato Mocenni nella tornata precedente, e per la discussione di alcune leggi urgenti. — Presentazione di un disegno di legge pel trasferimento della sede del mandamento di Torreorsara in Roccagloriosa. — Seguito della discussione del disegno di legge per la costruzione di nuove linee di compimento della rete di strade ferrate del Regno --- Il deputato Bartolucci-Godolini parla della convenienza di compiere la nostra rete di strade ferrate, adottando i sistemi più economici di costruzione; e fra questi raccomanda specialmente quello a sezione ridotta, che può, nelle presenti condizioni del nostro paese, riuscire di somma convenienza ed utilità --- Discorso del deputato Lugli, nel quale egli enumera alcuni inconvenienti del disegno di legge sulle costruzioni di strade ferrate, e propone alcune modificazioni. — La votazione di ballottaggio per la Commissione generale del bilancio è dichiarata chiusa. — Il deputato Allicvi con un suo discorso, pur riconoscendo la necessità di dar incremento alla costruzione di strade ferrate, fa estese considerazioni critiche sul disegno di legge --- Discorso del deputato D'Amico in appoggio del disegno di legge, nel quale combatte le accuse fatte dagli oppositori, ed in ispecial modo dai deputati Gabelli e Plebano — Il deputato Gabelli parla per un fatto personale.*

La seduta ha principio alle ore 2 pomeridiane.

Il segretario Melodia legge il processo verbale della tornata precedente, il quale è approvato, quindi il seguente sunto di petizioni:

2063. Il municipio di Santa Margherita Belice, fa voti al Parlamento perchè sia presa in considerazione e tradotta in legge la proposta presentata dal deputato Friscia, tendente ad ottenere il distacco del circondario di Sciacca dalla provincia di Girgenti e l'aggregamento a quella di Palermo.

2064. Pizzorni Edoardo presidente del Comitato promotore della ferrovia tra Genova ed Alessandria per le valli Stura ed Orba, sottopone considerazioni alla Camera tendenti a dimostrare la convenienza che sia data la preferenza a quella linea.

PRESIDENTE. L'onorevole Luigi Emanuele Farina chiede un congedo di otto giorni, per affari di famiglia.

(È accordato.)

ANNUNZIO DELL'ESITO DELLA VOTAZIONE PER LA NOMINA DELLA COMMISSIONE GENERALE DEL BILANCIO.

PRESIDENTE. Proclamo il risultato della votazione per la nomina della Commissione generale del bilancio:

Schede n° 255 — Maggioranza 128.

1.	Il deputato Baccarini	ebbe voti	170
2.	» Cairoli	»	167
3.	» Nervo	»	165
4.	» Brin	»	164
5.	» Gandolfi	»	164
6.	» Merzario	»	164
7.	» Miceli	»	164
8.	» Nicotera	»	162
9.	» Baccelli	»	159
10.	» Mussi Giuseppe	»	159
11.	» La Porta	»	159

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 1° MAGGIO 1879

12.	Il deputato Seismit-Doda ebbe voti	159
13.	» Ranco »	154
14.	» Salaris »	154
15.	» Zanardelli »	154
16.	» De Renzis »	152
17.	» Crispi »	150
18.	» Abignente »	148
19.	» Lovito »	148
20.	» Puccioni »	147
21.	» Primerano »	146
22.	» Balegno »	144
23.	» Melchiorre »	141

Il deputato Maurogònato ebbe voti 85, Boselli 79, Corbetta 77, Perazzi 77, Ricotti 76, Luzzatti 73, Codronchi 72, Incagnoli 28, D'Amico 17, Favale 17, Sella 14, Plebano 13, Minghetti 12, Cancellieri 9 (nato nel 1825), Della Rocca 9 (nato nel 1838), Leardi 8, Umana 5.

Schede bianche 7, ed altri voti dispersi dati ad altri deputati.

Quindi proclamo eletti gli onorevoli Baccarini, Cairolì, Nervo, Brin, Gandolfi, Merzario, Miceli, Nicotera, Baccelli, Mussi Giuseppe, La Porta, Seismit-Doda, Ranco, Salaris, Zanardelli, De Renzis, Crispi, Abignente, Lovito, Puccioni, Primerano, Balegno, Melchiorre.

Ora si dovrà procedere al ballottaggio per la nomina di altri sette membri di questa Commissione; ed il ballottaggio sarà tra gli onorevoli Maurogònato, Boselli, Corbetta, Perazzi, Ricotti, Luzzatti, Codronchi, Incagnoli, D'Amico, Favale, Sella, Plebano, Minghetti e Cancellieri, i quali ottennero il maggior numero di voti.

Si fa la chiama.

DEL GIUDICE, *segretario, fa la chiama.*

PRESIDENTE. Si lascerà l'urna aperta.

ANNUNZIO DI UNA DOMANDA D'INTERPELLANZA DEL DEPUTATO BONGHI AL MINISTRO DELLA PUBBLICA ISTRUZIONE.

PRESIDENTE. È giunta alla Presidenza la seguente domanda d'interpellanza:

« Il sottoscritto intende d'interpellare il ministro dell'istruzione pubblica circa un'interpretazione non retta dell'articolo 1 della legge 9 luglio 1876, contraria alle intenzioni del legislatore, e dannosa ai maestri elementari delle provincie meridionali.

« Bonghi. »

Non essendo presente l'onorevole ministro dell'istruzione pubblica, prego l'onorevole presidente del

Consiglio di dargli comunicazione di questa interpellanza.

DEPRETIS, *presidente del Consiglio.* Comunicherò questa domanda all'onorevole ministro dell'istruzione pubblica.

PRESIDENTE. Secondo la riserva fatta ieri dall'onorevole presidente del Consiglio, l'invito a dichiarare se e quando intenda rispondere all'interrogazione dell'onorevole Mocenni, che rileggo:

« Desidero interrogare il signor ministro dell'interno circa le aggressioni ed i ferimenti recentemente avvenuti in Siena. »

L'onorevole presidente del Consiglio ha facoltà di parlare.

DEPRETIS, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno.* Prego l'onorevole Mocenni e la Camera di acconsentire che questa interrogazione sia svolta in una seduta straordinaria da fissarsi dal nostro egregio presidente, eccettuando però la giornata di domani, nella quale sono impegnato per la mattinata.

PRESIDENTE. L'onorevole presidente del Consiglio propone che l'interrogazione dell'onorevole Mocenni sia svolta in una seduta straordinaria da stabilirsi per un giorno che non sia quello di domani. Siccome sabato vi sono gli uffici e domenica vi è già una seduta straordinaria fissata per l'esposizione finanziaria, così si potrebbe stabilire una seduta straordinaria per lunedì mattina.

Acconsente l'onorevole Mocenni?

MOCENNI. Io mi permetterò di osservare che si tratta di una interrogazione la quale potrebbe essere svolta in pochi minuti. I fatti che dovrei narrare sono abbastanza gravi e tali che non mi sembra opportuno il differimento di questa interrogazione.

La città nostra non usa ai fatti che l'hanno giustamente così commossa, certo non sarà molto soddisfatta nel vedere rimandata ancora la risposta del Ministero. Sono sicuro d'altronde che l'onorevole ministro dell'interno abbia a quest'ora presso di sé tutti i documenti per saperne più di me stesso. Del resto mi rimetto a ciò che deciderà la Camera.

MINISTRO DELL'INTERNO. Rispondo all'onorevole Mocenni che, ad eccezione di domani, lascio all'onorevole presidente della Camera la facoltà di fissare la giornata, e sia pure quella di sabato, per lo svolgimento di questa interrogazione.

Quanto poi all'essere io fornito di tutti i documenti, come ritiene l'onorevole Mocenni, faccio osservare che io non posso avere che dei dispacci telegrafici, giacchè la sua interrogazione essendo stata annunciata soltanto nella seduta di ieri, il servizio postale non può avermene fornito.

MOCENNI. Perdoni l'onorevole ministro dell'interno

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 1° MAGGIO 1879

se insisto, ma il primo reato rimonta al 16 marzo, e credo di sapere che a quest'ora il Ministero ha ricevuto tutte le informazioni possibili. Posso anche assicurare che è stato chiesto un rinforzo di guardie di sicurezza pubblica e di carabinieri, di cui si ha deficienza in Siena. Ella converrà che, dopo un mese e mezzo, non pretendo troppo se credo che il ministro dell'interno sia informato.

MINISTRO DELL'INTERNO. Per meglio rispondere desidero di essere maggiormente informato.

PRESIDENTE. L'onorevole presidente del Consiglio e ministro dell'interno chiede che l'interrogazione dell'onorevole Mocenni venga svolta in una seduta straordinaria da determinarsi.

Ora, l'onorevole presidente del Consiglio escludendo la seduta di domani, sabato mattina essendoci gli uffici, come ho già detto, ed essendo già stata deliberata una seduta straordinaria per domenica, non se ne può fissare un'altra prima di lunedì.

MOCENNI. La seduta straordinaria durerà cinque minuti. Vuole incomodare tutti questi signori per lo svolgimento di una interrogazione?

PRESIDENTE. Ma infine bisogna concretare qualche cosa. Ella dunque si oppone alla seduta straordinaria?

Voci. In principio di seduta.

PRESIDENTE. Verremo ai voti, essendoci contestazione. Li prego di prendere i loro posti.

TENANI. Io proporrei che lunedì la seduta, invece di cominciare alle due, cominciasse al tocco e mezzo.

PRESIDENTE. L'onorevole Tenani propone che invece di tenere una seduta straordinaria, lunedì si incominciassero i nostri lavori al tocco.

TENANI. Al tocco e mezzo.

PRESIDENTE. È meglio dire al tocco, poichè altrimenti si comincia alle due e mezzo.

Il presidente del Consiglio accetta?

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. Io mi permetto di fare una osservazione. La Camera deve considerare tutto il lavoro che ha dinanzi a sè. La Camera ha approvato all'unanimità la massima di riservare le sue sedute ordinarie per esaurire la discussione della legge sulle costruzioni ferroviarie; e se essa considera tutti gli altri disegni di legge di diversa natura che deve pure esaminare, discutere e votare prima che la Sessione sia chiusa, se considera che anche all'ordine del giorno d'oggi ci sono nove o dieci schemi di legge, alcuni dei quali non richiedono lunga discussione, deve persuadersi che se vuole discutere tutte queste leggi nelle sue sedute ordinarie, non riuscirà ad adempiere al suo compito.

Mi pare quindi che non ci sarebbe nulla di male se si deliberasse di tenere una seduta straordinaria

per discutere l'interrogazione dell'onorevole Mocenni; e si potrebbe anche mettere all'ordine del giorno qualcuna delle piccole leggi che stanno all'ordine del giorno della tornata d'oggi.

PRESIDENTE. L'onorevole presidente del Consiglio insiste perchè si tenga una seduta straordinaria nelle ore antimeridiane di lunedì, nella quale si svolga l'interrogazione dell'onorevole Mocenni, e si discutano altre leggi, che egli indicherà, fra quelle le quali si trovano già all'ordine del giorno, e furono dichiarate d'urgenza.

L'onorevole Tenani insiste nella sua proposta?

TENANI. No, signore.

PRESIDENTE. Allora pongo ai voti la proposta dell'onorevole presidente del Consiglio.

Coloro che approvano questa proposta sono pregati di alzarsi.

(La proposta è ammessa.)

Quindi lunedì mattina alle 10 si terrà una seduta straordinaria per lo svolgimento dell'interrogazione dell'onorevole Mocenni, e per la discussione dei disegni di legge che saranno in seguito iscritti all'ordine del giorno.

PRESENTAZIONE DI UN DISEGNO DI LEGGE.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro guardasigilli ha facoltà di parlare.

TAIANI, ministro di grazia e giustizia. Mi onoro di presentare alla Camera un disegno di legge per il trasferimento della sede del mandamento di Torrorsaia in Roccagloriosa. (V. Stampato, n° 215.)

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole ministro guardasigilli della presentazione di questo disegno di legge, il quale sarà stampato e distribuito agli onorevoli deputati.

DE DOMINICIS TEODOSIO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. L'onorevole De Dominicis Teodosio ha facoltà di parlare su questa presentazione.

DE DOMINICIS T. Pregherei il presidente e la Camera di dichiarare l'urgenza di questo disegno di legge, essendo cosa che importa alla salute di quelle popolazioni.

PRESIDENTE. L'onorevole De Dominicis fa istanza affinchè piaccia alla Camera di dichiarare urgente questo disegno di legge presentato dal ministro guardasigilli.

(L'urgenza è accordata.)

Riprendiamo ora la discussione generale della legge sulle costruzioni di strade ferrate. Il primo cui spetta di parlare è l'onorevole Bartolucci-Godolini al quale cedette ieri la sua volta l'onorevole

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 1° MAGGIO 1879

Guarini. L'onorevole Bartolucci-Godolini ha facoltà di parlare.

BARTOLUCCI-GODOLINI. Compio innanzitutto il dovere di ringraziare la Camera per avermi permesso di parlare oggi piuttosto che al termine della seduta di ieri. Io la ringrazio; e, per rispondere nel miglior modo che io possa alla sua cortesia, prometto che cercherò di essere brevissimo (*Bravo!*) e di farle così riguadagnare quella mezz'ora di tempo che, per causa della mia indisposizione, si può essere perduta nella tornata di ieri.

Al punto cui è giunta la discussione, e dopo che autorevoli colleghi hanno trattato parecchie delle questioni le quali sorgono dall'esame del disegno di legge, che da più giorni si sta discutendo, non è mio intendimento di tediare la Camera diffondendomi su vari punti del vasto tema. Io mi restringerò ad un punto solo che può per avventura sembrare meno degli altri importante... (*Conversazioni*)

PRESIDENTE. Facciano silenzio.

BARTOLUCCI-GODOLINI... ma che agli occhi miei apparisce di così alto rilievo, che dalle deliberazioni le quali sul medesimo saranno prese, può in gran parte, a mio avviso, dipendere la possibilità stessa della attuazione di questo progetto.

Io ammetto che il complemento delle nostre linee di strade ferrate sia non solo un vivo desiderio del paese, ma oramai, direi, una vera necessità. Se vogliamo migliorare le condizioni della stessa industria ferroviaria, se vogliamo fare qualche cosa di efficace per spingere il paese su quella via di progresso economico per la quale ci hanno preceduto le più potenti nazioni, dobbiamo compire le nostre strade ferrate. Non importa che in qualche parte d'Italia si difetti ancora grandemente di strade rotabili ordinarie. Mel perdoni l'onorevole mio amico Gabelli, ma io all'autorità sua, che è certo grandissima, contrappongo quella di un uomo di fama oramai mondiale più che europea, intendo parlare dell'ingegnere Krantz direttore dei ponti e strade in Francia, e direttore generale dell'ultima mostra universale di Parigi.

Ebbene egli ha scritto: « In un paese che non possiede nè strade, nè canali navigabili, la ferrovia costituisce una necessità di prim'ordine. Essa è la condizione indispensabile d'ogni sviluppo ulteriore. Non si deve pensare neppure a riprodurre la lenta evoluzione della Francia in fatto di vie di comunicazione. La saggezza comanda di saltare le tappe intermedie che la Francia ha dovuto percorrere, e di cominciare là dove essa ha finito. »

Ma l'opera è grande, e i mezzi vogliono essere proporzionati allo scopo. I 750 milioni dell'onorevole Baccarini sono diventati 900 fra le mani del-

l'onorevole Commissione, e questi alla loro volta sono saliti al miliardo e 80 milioni nelle mani dell'onorevole ministro Mezzanotte.

È un *crescit eundo* che ci deve seriamente impensierire. Lo Stato, col pareggio del suo bilancio, col credito pubblico in buone condizioni, non avrà difficoltà di procurarsi i capitali necessari per le costruzioni ferroviarie, ma i comuni coi loro 700, le provincie coi loro 100 milioni di debito, gli uni e le altre con un debito di 40 a 50 milioni sui loro bilanci saranno in grado di mettere insieme il concorso di oltre 200 milioni che la legge loro richiede?

Ecco un dubbio che rimane sempre, malgrado quanto possa risponderci a ciò che disse nella tornata di ieri l'onorevole Plebano, intorno alla tassa sulle ferrovie.

Ma ammettiamo che non vi siano difficoltà, e che i concorsi possano con più o meno fatica essere approntati; sarà sempre della più alta importanza il provvedere che i limiti della spesa prevista non siano ecceduti.

Ma v'è un altro punto sul quale mi pare che dobbiamo concentrare tutta la nostra attenzione, un punto che deve essere segnalato principalmente all'attenzione del Governo, ed è che si riesca a compire nel miglior modo che si possa questo nostro sistema ferroviario, perchè se noi non riusciamo a costruire tutte le diramazioni che sono destinate a portare la vita e il movimento nelle arterie principali, io temo assai che invece di migliorare le condizioni dell'industria noi non le peggioriamo; io temo assai che non abbiamo ad essere riservati a vedere perpetuarsi il fatto che col crescere dei chilometri in esercizio diminuisca il reddito chilometrico.

Ora, o signori, per soddisfare alle due condizioni da me enunciate, che possono sembrare fra loro ripugnanti, ma che pur è d'uopo tener ferme se si vuol fare il vantaggio vero del paese, non eccedere cioè da un lato i limiti della spesa prevista, e dall'altro integrare nel miglior modo possibile il nostro sistema ferroviario, mi pare che non vi sia che una sola via, ed è di rinunciare nel maggior numero dei casi alle grandiose e troppo dispendiose costruzioni. Convengo che le reti principali, quelle di vantaggio nazionale ed internazionale, debbono essere compiute col sistema delle linee a grande velocità; ma per le altre io non so vedere questa necessità; per tutte le altre credo che seguendo l'esempio di Stati illuminati e più ricchi di noi si debba risolutamente entrare in un sistema di costruzione e di esercizio assai più economico.

La Camera comprende che io intendo principalmente parlare dei sistemi economici di costruzione,

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 1° MAGGIO 1879

e massime del sistema ridotto; nè mi preoccupa il timore di essere messo nel novero dei sostenitori del progresso del *gambero*; se, come vedremo ora, questo genere di progresso si è fatto strada fra le più civili e potenti nazioni, converrete, o signori, che in ogni caso ci troveremo in buona compagnia.

Sapete meglio di me come, e per il magro interesse che realizzano, può dirsi quasi ovunque, gli ingenti capitali impiegati nelle grandiose costruzioni ferroviarie, e per la costante preponderanza del movimento delle merci su quello dei viaggiatori, la quale fa sì che in ispecie nelle linee secondarie, la grande velocità, scopo precipuo delle linee di primo ordine, perde in gran parte la sua importanza, si sieno potuti immaginare sistemi economici di ferrovie, pei quali, riducendo la larghezza del binario e il raggio delle curve, diminuendo il peso delle guide di ferro, il così detto peso morto dei convogli e la velocità delle loro corse, aumentando alquanto il limite delle pendenze, proscribendo ogni opera e cosa di lusso, e adottando, in una parola, una quantità di temperamenti che sarebbe inutile l'enumerare, perchè oramai sono noti a tutti, si sono potute restringere nei più angusti confini così le spese di costruzione, come quelle di esercizio.

Ragguardevoli ingegneri italiani calcolano che le ferrovie ridotte potrebbero costare in Italia da 45 a 50 mila lire al chilometro; così mi pare calcolino l'ingegnere Rivera, l'ingegnere Oudinot ed altri. Le ferrovie normali che sono state costrutte finora in Italia quanto costano in media? Costano 304 mila lire al chilometro. Parmi quindi che metta il conto di adoperare i sistemi economici.

Quanto all'esercizio, ho qui, desunte da una relazione dell'ingegnere Biglia, le spese di esercizio di alcune linee ridotte della Prussia, della Svezia e della Norvegia, e variano dalle 2 alle 4 mila lire, mentre quelle delle nostre ferrovie normali variano dalle 7 e 8 a 12 e 13 mila lire al chilometro, e si elevano anche a somma maggiore a seconda del traffico.

Questo sistema applicato dapprima a linee di una importanza puramente locale, si è venuto sempre perfezionando, tanto che ora, come si trovano macchine con le quali si possono superare con tutta sicurezza pendenze considerevoli, per esempio, del 70, e perfino del 75 per mille, e girare curve assai ristrette, di un raggio, per esempio, di 20 metri, ed anche meno, pendenze e curve, che però reputo eccessive, e da non adottarsi che in casi di estrema necessità, ed in linee di poca importanza; così si trovano carrozze di sistema ridotto che in fatto di comodità non lasciano nulla a desiderare e non

hanno nulla da invidiare ai comodi compartimenti delle nostre strade ferrate ordinarie.

Solamente adunque chi non tenga dietro con premura allo svolgersi di questo sistema potrebbe confondere le ferrovie ridotte coi *tramways*, coi qua i non hanno nulla di comune, poichè questi costituiscono una terza ed ultima categoria nell'ordine delle strade ferrate.

Perfezionato così il sistema, se ne è allargata talmente l'applicazione che oramai non vi è paese del mondo, il quale non abbia più o meno estese linee di ferrovie a sistema ridotto.

Ve ne sono in tutti i paesi d'Europa, nell'America del Nord, del Centro e del Sud, in Australia, nelle Indie, in una parola dappertutto.

In Francia, dove le grandi compagnie delle strade ferrate avversavano le ferrovie a sistema ridotto ora non solo le incoraggiano ma le sussidiano; ed il Governo, spinto dall'opinione pubblica, da qualche tempo ha presentato un disegno di legge per dare il massimo incremento possibile, a questo genere di costruzioni.

Da un quadro che ho potuto procurarmi, risulta, per esempio, che in Svezia fino dal 1874 vi erano 1085 chilometri di ferrovie ridotte in esercizio; 2401 in costruzione o in progetto. Negli Stati Uniti d'America ve ne erano 2380 in esercizio; e nientemeno che 12,155 in costruzione; e così più o meno in tutti gli altri Stati.

E noi, o signori, con 8200 e più chilometri di ferrovie normali, non ne abbiamo che 130 di ridotte; ed ora stiamo esaminando un disegno di legge, il quale sopra 4400 e tanti chilometri di ferrovie normali, non ne contempla che 400 o 450 di ridotte. Siamo forse più ricchi, o per non so quale fortunata combinazione, le ferrovie rendono presso di noi, più che non rendano negli altri paesi? Così fosse! ma pur troppo è il contrario: delle nostre ferrovie, la rete principale, quella dell'Alta Italia, dà, se non erro, un prodotto netto, o in altri termini un interesse, sul capitale impiegato nella costruzione, del 4 al 4 1/3 per cento; le ferrovie romane dell'1 1/2 per cento; le meridionali dell'1 1/5 per cento, e le altre sono tutte passive, la media del prodotto lordo non uguagliando la media delle spese di esercizio. È adunque da meditare seriamente sulla necessità di introdurre presso di noi le ferrovie a sezione ridotta; è da vedere con calma se il presente disegno di legge ne incoraggi, ne agevoli fra noi la costruzione.

L'articolo 19 del disegno ministeriale, che corrisponde all'articolo 18 della Commissione, stabilisce, è ben vero, che per le ferrovie le quali non possono far parte di una linea o rete principale, debbano

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 1° MAGGIO 1879

adoperarsi i sistemi più economici di costruzione. Ma l'onorevole Commissione si affretta a dichiarare che in questo articolo non si è inteso punto di parlare delle ferrovie a sezione ridotta. Io so bene che si può costruire molto economicamente anche una linea a sezione normale; ma so ancora che persone competentissime sostengono che non sarà mai possibile di esercitarla con poca spesa. E per ciò che riguarda le spese di costruzione, nessuno potrà mai sostenere che l'economia, la quale si può avere col sistema ridotto, possa ugualmente ottenersi col sistema normale.

Non mi pare adunque che con questo articolo l'onorevole Commissione abbia voluto introdurre nelle nostre strade secondarie tutta quella economia della quale abbiamo bisogno, e che solo il sistema ridotto è capace di dare.

Ma è debito di giustizia il confessare che l'onorevole Commissione si propone d'incoraggiare il sistema ridotto. « Siamo d'avviso » (leggesi a pagina 28 e 29 della relazione) « che lungi dal mettere gli animi in guardia contro le costruzioni a scartamento ridotto, debbasi la scelta di questo sistema incoraggiare con ogni genere d'allettamenti. E di fatto l'onorevole Commissione ha migliorato in certi casi, senza dubbio, le condizioni del concorso governativo, e di ciò dobbiamo saperle grado; ma duolmi che qui si arresti ogni incoraggiamento. Confesso che quello « ogni genere di allettamenti » mi aveva aperto il cuore a più larghe speranze. La ragione per la quale l'onorevole Commissione non abbia creduto fare qualche cosa di più a vantaggio del sistema ridotto, mi pare sia questa, che cioè essa è convinta che questo sistema possa e debba preferirsi, ma solamente quando si tratta di provvedere a un vantaggio puramente locale.

In una parola per l'onorevole Commissione siamo sempre all'infanzia del sistema; per lei non v'ha successivo svolgimento; e mossa da questa convinzione, mentre l'onorevole ministro ammette che in alcuni casi possano essere costruite a sezione ridotta anche talune delle linee comprese nella terza categoria, l'onorevole Commissione esclude ciò recisamente, tanto che la 4ª categoria è il più alto grado cui questo genere di costruzioni possa aspirare. Tralascierò di osservare se sia questo un mezzo efficace d'incoraggiare il sistema ridotto, e non rileverò neppure se impartasse il porre tanto studio, quanto l'onorevole Giunta ne ha posto, nel determinare i criteri della classificazione delle ferrovie, una volta che, quali si siano i caratteri d'utilità che riscontransi in una data linea, dovesse bastare che essa si presentasse sotto le modeste spoglie dello scartamento ridotto per essere relegata in una delle ul-

time categorie. Ma non posso a meno di domandare; è egli vero che questo sistema non convenga a ferrovie destinate a soddisfare a vantaggi più estesi che non siano i locali.

Cominciamo dal rammentare ciò che ho poc'anzi accennato, che cioè l'onorevole ministro ch'è autore di questo disegno di legge e della cui alta competenza in materia di ferrovie nessuno vorrà dubitare, ammette col suo articolo 20 che in alcuni casi, dei quali convengo debba lasciarsi al Governo l'apprezzamento, possano essere costruite a scartamento ridotto alcune delle linee comprese nella terza categoria. Il che mi sembra provi abbastanza che nella mente di lui questo sistema conviene perfettamente a ferrovie aventi un movimento interprovinciale, ed anche militare, e che perciò in alcuni casi può esser sostituito alle costose costruzioni normali.

Ma oramai non è solamente il parere degli uomini tecnici che ci assicuri di ciò; oramai è largamente venuta in suo sussidio l'esperienza, l'esperienza che coi suoi ammaestramenti dovrebbe fare persuasi e tranquilli anche i più peritosi. Sappiamo infatti per diverse vie, e fra l'altre, per relazioni di distinti ingegneri inviati all'estero a studiare questa questione, che in Iscozia, in Svizzera, in Inghilterra, in Norvegia, nel Belgio, in Francia, in America, estese linee costruite con questo sistema fanno un servizio regolarissimo. Sarebbe ben dispiacevole che il danaro dei contribuenti impiegato in questi studi, non dovesse produrre alcun utile frutto. Sappiamo che su queste ferrovie ridotte i treni possono essere spinti ad una velocità di 40, e perfino di 50 chilometri all'ora, e che le medesime, quantunque ristrettissime, come ad esempio la linea di Festiniog, che ha uno scartamento di soli 61 centimetri, sono capaci di dare un traffico di oltre 21 mila lire a chilometro.

Quali, o signori, delle nostre ferrovie, normali certo nella sezione, ma anormalissime nei prodotti, sono capaci di dare un traffico di questa natura? Nessuna, se si eccettui la rete dell'Alta Italia: per una gran parte delle altre può anzi dirsi che staremmo contenti se si avesse la metà di questo traffico.

Ma si fanno delle difficoltà. Io, per amore di brevità, ed anche perchè sulle altre si può dire che gli avversari del sistema ridotto sieno oramai ridotti essi stessi al silenzio, mi limiterò a parlare della più importante. La difficoltà più seria, quella del congiungimento delle linee a sezione normale si risolverà in ogni caso nella necessità del trasbordo. E a questo riguardo è da notare, come dice l'egregio ingegnere Biglia, che il trasbordo dei viaggiatori, trattandosi di linee secondarie, non ha alcuna

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 1° MAGGIO 1879

conseguenza, poichè dovrebbe aver luogo egualmente, anche quando vi fosse continuità di scartamento.

Lo stesso dicasi delle merci le quali non sono a vagone completo. Rimangono adunque le sole merci a vagone completo; e per queste uomini competentissimi sostengono che le spese di trasbordo si limitano a 20 centesimi per tonnellata. Del resto, signori, sapete che questa difficoltà del congiungimento di linee a scartamento diverso, può essere tolta di mezzo mediante l'apposizione d'una guida sul binario della ferrovia normale. Nella penisola scandinava si esercita da molti anni una linea a sezione ristretta, la quale comunica senza ostacoli con altra a sezione normale. E la ferrovia d'Anversa a Gand, che pagate tutte le spese d'esercizio, dà agli azionisti più del 7 per cento, il quale 7 per cento corrisponde a un interesse di circa l'8 per cento sul capitale primitivo impiegato nella costruzione, la ferrovia d'Anversa a Gand, con uno scartamento di un metro e 10 centimetri, comunica senza ostacolo colle ferrovie dello Stato, che hanno lo scartamento normale d'un metro e cinquanta centimetri.

Che più, signori, l'egregio ingegnere Moreno ha scritto: non è nuova l'idea del binario misto; già da molti anni, per ragioni di concorrenza su gran parte della rete del Great Western in Inghilterra corrono in successione treni dallo enorme scartamento di metri 2 13, e treni ordinari di metri 1 44 di scartamento.

È però nuova l'idea del binario misto come misura economica, e questa, aggiunge, è idea nazionale italiana.

Parmi adunque che se non altro per questo, ossia per una ragione inversa a quella per la quale secondo taluni non si dovrebbero seguire esempi stranieri, si dovrebbe fare oggetto di studio il sistema del binario misto.

Ma a parte ciò, non saprei comprendere come mentre bene spesso, e forse più che non si dovrebbe, si imitano gli esempi che ci vengono dal di fuori, non si dovrebbe farlo allora quando gl'interessi nostri più vitali ce lo consigliano. Non sarebbe certo, a mio avviso, sapienza politica, non sarebbe assennato patriottismo.

Inoltre, o signori, io dimenticava di dirvi o piuttosto di ricordarvi, che il sistema ridotto è stato prescelto anche dagli inglesi per la seconda rete da costruirsi nelle Indie, e ciò dopo maturi studi ed in seguito a rapporto di una Commissione, della quale facevano parte due uomini d'arme, due ufficiali superiori dell'esercito; il che secondo me è una nuova prova, che questo sistema corrisponde

bene alle esigenze d'un esteso movimento così economico commerciale, come militare.

E non si dica che poichè oggi in Italia abbiamo 8200 chilometri e più di ferrovie ordinarie, non si debba più parlare di restringimento di sezione, e che bisogni costruirle tutte della stessa larghezza di binario; imperocchè quando nel 1871 il Governo inglese nelle Indie, adottava la sezione di 99 centimetri per 15,000 chilometri di strade ferrate che gli restavano da costruire, vi esistevano già 8000 chilometri di ferrovia a scartamento di metri 1 676.

Ora dunque se è un fatto oramai constatato che questo sistema può senza difficoltà funzionare in concorso delle ferrovie ordinarie, se su codeste linee a sezione ristretta sono possibili una velocità ed un traffico considerevoli, se l'adozione di questo sistema ha potuto sembrare conveniente a nazioni dotate di una potenza economica tanto superiore alla nostra, come, per esempio, l'Inghilterra, in un paese come l'India, in cui essa ha interessi immensi da tutelare, sia sotto il punto di vista economico e commerciale, sia sotto il punto di vista militare; come non dovrebbe essere conveniente per le strade secondarie presso di noi, dove le condizioni economiche e finanziarie dei comuni, delle provincie e dello Stato ci fanno un dovere imprescindibile di contenere nei più angusti confini le spese? Dico adunque che non si deve esitare, non si deve indugiare a sostituire ovunque si possa, la sezione ridotta alla normale.

Forsechè si dovrebbe attendere per operare questa sostituzione che sia redatto tutto intero quel Codice ferroviario, invocato dall'onorevole relatore della Commissione nella sua relazione, il quale determini i casi in cui questa sostituzione possa avere luogo con vantaggio? Certamente un Codice di questa natura a nessuno potrebbe essere utile tanto quanto a me, che profano alla parte tecnica di questo speciale servizio delle ferrovie, sono stato costretto, come avete potuto udire, a desumere dall'autorità altrui e dall'esperienza specialmente le ragioni della mia tesi; ma appunto perchè scienza ed esperienza mi sembra dimostrino che questa sostituzione può farsi non solo senza pericolo d'inconvenienti, ma con positivo vantaggio, appunto per ciò non mi pare necessario che un Codice determini i singoli casi d'applicazione, come non mi sembra opportuno nè giusto che un articolo di legge li limiti tanto quanto l'onorevole Commissione vorrebbe.

Signori, la questione è grave più che non sembri, e il risolverla in un senso piuttostochè in un altro può influire potentemente sia sulle sorti dell'indu-

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 1° MAGGIO 1879

stria, sia sulla intera condizione economica del paese.

Non è forse la grandiosità delle costruzioni una delle cause non ultime, non è forse quella specie di atonia che regna su tutta la nostra vita economica la causa prima delle condizioni miserevoli, nelle quali versa fra noi l'industria ferroviaria? Adunque, se il completamento delle nostre linee secondarie, aumentando la vita e il movimento della rete principale, può avere per effetto di accrescerne sensibilmente i prodotti, e di modificare sostanzialmente le condizioni dell'industria; se l'industria così ravvivata può dare una mano al paese per fare un nuovo passo sulla via del progresso economico, non vi sarà chi non vegga di quale importanza sia il non rinunciare a nessuno dei mezzi che possono condurci al risultato di veder tradotto in realtà ciò che ora non è che un desiderio: e uno dei mezzi più accorti per conseguire questo risultato, una delle vie più dirette per raggiungere questa meta, è senza dubbio l'adozione dei sistemi più economici di costruzione e di esercizio delle ferrovie.

Tuttavia, o signori, io non vi domanderò che, eccettuate le linee principali, le altre siano costrutte tutte a scartamento ridotto: no; quando si tratta di introdurre sistemi diversi da quelli che sono in azione, comprendo che si voglia andare adagio. Io dunque domanderò solo che alla prima parte dell'articolo 19 della Commissione, sia sostituita la prima parte dell'articolo 20 del Ministero; il che vorrà dire che potranno anche essere costruite a sezione ridotta talune delle ferrovie comprese nella terza categoria, quando il Governo riconosca che non possa portare perturbamento all'esercizio delle reti principali. Io non ho la pretesa di proporvi di risolvere con un articolo di legge una questione d'ordine essenzialmente tecnico: domando solo che la legge lasci sufficiente latitudine perchè il Governo, quando colla scorta dei lumi dei corpi consultivi riconosca ciò potersi fare utilmente, abbia facoltà di applicare la sezione ridotta, piuttosto che lo scartamento normale. La mia domanda è modesta quanto logica, poichè si tratta di una questione che non potrebbe essere risolta con un articolo di legge; essa vuole essere risolta volta per volta. Il Governo, che ha a sua disposizione i lumi del Consiglio superiore dei lavori pubblici e tutto intero un personale tecnico, è giudice competente. Del resto, la proposta ha per sè l'autorità dell'onorevole ministro e dell'onorevole suo predecessore; io credo quindi che la mia domanda sarà favorevolmente accolta.

Ma questo, o signori, non basta, a parer mio, perchè il sistema ridotto possa attecchire fra noi e

prosperare. Bisogna, credo io, fargli un trattamento non dissimile da quello fatto dalla legge allo scartamento normale. E, a questo riguardo, io avrò bisogno nel corso della discussione di pregare l'onorevole Commissione e l'onorevole ministro di non voler insistere nella seconda parte degli articoli 19 e 20 dei rispettivi loro progetti per ciò che concerne la proprietà, la costruzione e l'esercizio delle linee a sezione ridotta. Nella seconda parte di questi due articoli si stabilisce un trattamento speciale, una specie, mi sia lecita la parola, di provvedimento eccezionale a carico di queste disgraziate linee a sezione ridotta. Mentre per quelle a scartamento normale, noti bene la Camera, anche per quelle della quinta categoria, è stabilito che il Governo, il quale ne avrà la proprietà, debba curarne la costruzione e l'esercizio, per quelle a scartamento ridotto, Ministero e Commissione sono d'accordo nel proporre che la costruzione e l'esercizio siano lasciati a rischio e pericolo degli'interessati, ai quali il Governo, per logica necessità della sua proposta, abbandonerebbe anche la proprietà, mentre la Commissione la vorrebbe bensì devoluta allo Stato, ma dopo decorso il tempo della concessione, che, secondo lei, non potrebbe esser maggiore di 90 anni.

Quale, o signori, la conseguenza di siffatto provvedimento? La risposta a questo quesito può desumersi dalla relazione della stessa onorevole Commissione. Ivi infatti, a pagina 25, trattandosi delle difficoltà dell'esercizio, si legge che queste difficoltà sono tante e sì gravi da rendere inattuabile la costruzione di molte linee. E si aggiunge: « L'esperienza infatti c'insegna che molte linee ferrate sarebbero state in questi 18 anni del nostro risorgimento, costruite da provincie e comuni a totali loro spese, se avessero potuto sottrarsi all'onere dell'esercizio. »

Adunque, o signori, quale è la conseguenza di questo fatto? Che ciò che fu vero pel passato sarà vero anche per l'avvenire, e la conseguenza dell'esercizio dato ai concessionari sarà che linee ferrate a scartamento ridotto non si costruiranno. Nè si dica che con questo sistema le difficoltà sono tanto minori. Poichè questo sarebbe un argomento che starebbe contro chi lo adducesse in opposizione alla mia tesi. Lo Stato infatti coll'esercizio delle ferrovie ridotte si caricerebbe in ogni caso di un onere immensamente più lieve. Si è considerato quale enorme aggravio di spese di costruzione e di esercizio di ferrovie normali si addossò allo Stato, colla disposizione che pone a carico dei concessionari la costruzione e l'esercizio, ma specialmente l'esercizio delle ferrovie ridotte? Tutti coloro che si sarebbero contentati di questo mo-

desto sistema, sgomentati dagli oneri loro imposti dalla legge per la sola condizione dello scartamento ridotto, si sono affrettati a rifugiarsi sotto la protezione dello scartamento normale; e così lo Stato per esonerarsi dalla costruzione e dall'esercizio delle ferrovie piccole, si assoggetta all'onere gravissimo della costruzione e dell'esercizio delle ferrovie grandi.

Se si vuole avere un'idea dell'importanza di quest'onere non si ha che a fare un semplice calcolo; si vedrà che una linea a sezione normale in 5ª categoria costa allo Stato assai più che non costerebbe a sezione ridotta in 3ª categoria.

Del resto ormai la disposizione da me lamentata prima ancora di venire in discussione ha, come ho accennato, prodotto in gran parte il suo effetto, e quindi nessuno potrebbe dire con precisione quanti milioni sia per costare allo Stato. Fortunatamente si sarebbe ancora in tempo, e facendo parità di trattamento ai due sistemi, la situazione potrebbe essere ristabilita, poichè io credo che moltissimi fra gli interessati si affrettarebbero a dimandare la sezione ridotta piuttosto che la normale.

Ma il desiderio di giungere alla meta più che la via lunga mi sospinge, e io mi affretto a fare una seconda domanda: quale la ragione di questo trattamento speciale? Secondo l'onorevole Commissione lo Stato può assumere l'esercizio delle ferrovie secondarie ordinarie, perchè utilizza pel medesimo il suo alto personale dirigente, utilizza le sue officine e in gran parte anche il materiale mobile. Nella più disgraziata ipotesi, leggesi a pagina 29 della relazione della Commissione: « Potrà richiedersi forse un piccolo aumento di carri, ma un forte accrescimento non potrebbe divenire necessario se non allora che il traffico assumesse straordinarie proporzioni; nel qual caso le linee diventando remuneratrici, la spesa per l'aumento del materiale riceverebbe largo compenso dal prodotto della ferrovia.

« Non è così, aggiunge la Commissione, per le ferrovie a sezione ridotta. Quivi si richiede un materiale tutto diverso, quivi officine e fabbricati appositi esigonsi; qui tutto un personale meccanico speciale abbisogna. E come se tutto ciò fosse poco, occorrono a ogni linea a scartamento ridotto un materiale proprio, delle proprie officine ed un personale distinto, tutte le volte che non possono (caso molto probabile) mettersi le linee in comunicazione. »

Io capisco che sarebbe cosa molto più omogenea, più armonica, e lasciatemi dire, più simmetrica che lo Stato esercitasse un unico tipo di ferrovie; ca-

pisco che questo sarebbe molto più comodo, ma non in tutte le cose, non sempre è possibile curare la simmetria, e bene spesso per correre dietro a questa che è cosa di forma, si pregiudica e si sacrifica la sostanza; così nel caso presente, per risparmiare allo Stato i pochi fastidi che gli deriverebbero dall'esercizio di linee a scartamento diverso, non si esita a caricarlo della costruzione dispendiosissima e dell'esercizio non meno dispendioso di ferrovie normali, quasichè, se per completare il nostro sistema ferroviario si adottassero su larga scala, unico mezzo forse di riescire, i sistemi più economici, e massime il sistema ridotto, i pochi fastidi i quali si avrebbero nell'esercizio a cagione della differenza di larghezza dei binari, non doversero essere largamente compensati e dai molti milioni che si sarebbero risparmiati nella costruzione e dai molti altri che si risparmierebbero nell'esercizio. Del resto io potrei analizzare uno ad uno i diversi elementi delle difficoltà poste innanzi dalla onerevole Commissione, e rilevarne la vera portata. Potrei dire quanto al materiale mobile, per esempio, che se è vero che, costruita una linea a sezione ridotta, si dovrà fare acquisto di una maggiore copia di materiale mobile, perchè alla circostanza non si potrebbe usufruire quello della vicina linea a sistema normale, è vero altresì che il costo di questa maggior copia di materiale mobile, sarebbe compensato dal minor costo di tutto il materiale mobile della linea.

Quanto alle officine potrei dire che non occorre in ogni linea impiantare una nuova officina, basta aggiungere una terza guida sul binario della linea normale fino alla più prossima officina, perchè tutto il materiale della linea ridotta possa essere riparato in quella officina. Ma il mio giudizio in materia siffatta non potrebbe avere autorità e quindi amo meglio lasciare di ciò ai tecnici gli apprezzamenti e contentarmi di fare un semplice dilemma.

Sono o non sono gravi queste difficoltà? Se non sono gravi, Commissione e Ministero non avranno ragione di insistere nella loro proposta; e se poi sono gravi, io domando: si vuole o non si vuole incoraggiare efficacemente il sistema ridotto? Se si vuole incoraggiarlo, e se le difficoltà dell'esercizio possono essere di ostacolo alla sua esecuzione, non si dovrà certo mettere alle prese con queste difficoltà chi ha minori mezzi per superarle.

Ma quali si sieno le conseguenze del provvedimento che sto combattendo, quale si sia la ragione sulla quale è fondato, è giusto, almeno in se stesso, risponde almeno a qualche concetto fondamentale di equità, pel quale non si creda di poterne facilmente fare a meno?

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 1° MAGGIO 1879

Perdonate, se la domanda è troppo ardita; poichè in verità io non saprei come potrebbe esser giusto in se stesso un provvedimento la cui base, come avete udito, è crollata, le cui funeste conseguenze ho ora segnalato. Non è giusto, e non risponde ad alcun concetto di equità, e lo dimostro.

La ragione principale per la quale si affida al Governo, secondo il sistema della Commissione, la costruzione delle linee a sezione normale, sta in ciò che il Governo deve esserne l'esercente e il proprietario; e sia, perchè così è almeno da ritenere che il Governo costruirà solidamente e per ciò stesso eserciterà bene.

La ragione per cui gli si affida l'esercizio sta nelle difficoltà stesse dell'esercizio; difficoltà che hanno avuto la virtù di operare il miracolo di convertire all'esercizio governativo una parte dei suoi più decisi avversari...

Una voce. L'onorevole Gabelli no.

BARTOLUCCI-GODOLINI. Lei no, ma altri.

... miracolo però anche per noi benefico, perchè ha potuto purgarsi dal peccato di autoritarismo e di statolatria, di cui ci eravamo macchiati. Finalmente poi, la ragione per cui si attribuisce al Governo la proprietà delle linee, non sta tanto nelle difficoltà dell'esercizio, quanto nella importanza delle linee stesse, nel loro grado di utilità, e soprattutto nella larga partecipazione del Governo alle spese di costruzione; talchè si potrebbe dire in due parole, che la proprietà si consolida in capo del primo interessato.

Vero è che l'onorevole Commissione attribuisce al Governo anche la proprietà delle linee di 5ª categoria; con che verrebbe a contraddire al principio da me ritenuto; ma oltre che di ciò non ha potuto dare altra ragione che questa, essere cioè preferibile l'adoperare due sistemi al seguire un solo principio; non può, credo io, la stessa Commissione disconoscere l'importanza delle linee, il loro grado di utilità, la conseguente larga misura del concorso governativo nella spesa di costruzione, essere i criteri più esatti dell'attribuzione della proprietà.

Ora, signori, chi vorrà negare che il primo interessato, nelle linee di 4ª e 3ª categoria sia lo Stato; il quale appunto per ciò è dalla legge chiamato a concorrere in quelle per 6/10, in queste per 8/10 della spesa? Chi vorrà negare che per ciò stesso la proprietà di queste linee debba per giustizia rimanere allo Stato?

E sotto un altro punto di vista, sarebbe prudente che per la semplice ragione di un restringimento del binario, lo Stato rinunciasse alla proprietà di linee, come quelle che fanno parte della 4ª e della 3ª categoria, e che possono perfino inte-

ressare la difesa militare del paese? Se adunque è giusto che la proprietà di queste linee rimanga allo Stato, se d'altro lato non sarebbe prudente, che vi rinunciasse, sarà giusto nei principii stessi adottati dall'onorevole Commissione, che lo Stato ne curi la costruzione e l'esercizio, costruzione ed esercizio, che per le stesse ragioni non sarebbe giusto nè equo lasciare a carico dei minori interessati.

Se v'è motivo per fare un trattamento speciale, questo non potrebbe avere applicazione che alla 5ª categoria, nella quale si trovano linee d'interesse puramente locale, per le quali si potrebbe anche, senza pericolo d'inconvenienti, prescrivere per legge che la costruzione dovesse esser fatta in ogni caso a scartamento ridotto.

Io non so vedere infatti per qual ragione si dovrebbe attribuire allo Stato la proprietà di linee di un interesse così ristretto. Io non so vedere per qual ragione dovrebbe affidargliesene la costruzione e l'esercizio.

Sarebbe assai più provvido limitare la disposizione da me lamentata alla quinta categoria, e trattare al pari di tutte le altre quelle linee della quarta e della terza categoria, le quali, a giudizio del Governo, potessero compatire un restringimento della sezione. Quello di cui nessuno potrà mai persuadersi si è che la differenza di scartamento, piuttostochè quella di categoria, debba partorire oneri diversi ai diversi interessati.

Francamente, o signori, dopo la molta cura posta dalla onorevole Commissione, nel determinare i criteri della classificazione, io credeva che bastasse dimostrare che in una data linea concorrono certi determinati caratteri, perchè la medesima fosse ammessa a far parte di una, piuttostochè di un'altra categoria.

Mi pareva giusto che la più o meno grande massa d'interessi cui una data linea è capace di soddisfare, fosse la stregua principale e direi unica, giusta la quale dovesse essere classificata. Io non immaginava che una semplice differenza nel modo di costruzione dovesse bastare per fare in certo modo sparire tutti questi caratteri, per mettere, direi quasi, questa linea al bando di ogni categoria; perchè, come avete potuto osservare, le linee a scartamento ridotto sono riunite tutte in un quadro, il quale fa bensì parte dell'allegato 22, ma viene a seguito della quinta categoria.

Ma è tempo, o signori, che io mi riassuma. Io ho incominciato dal rilevare la convenienza di completare il nostro sistema ferroviario e la necessità, per riuscirvi, di applicare largamente i sistemi più economici, e massime il sistema ridotto.

Ho sostenuto che la scienza ammette e la espe-

rienza conferma che il sistema ridotto conviene perfettamente a ferrovie aventi un esteso movimento così economico e commerciale come anche militare, e che perciò non dev'essere escluso in alcuni casi dalla 3ª categoria. Credo di aver dimostrato ingiusto il lasciare a carico dei minori interessati la costruzione e l'esercizio delle ferrovie a sezione ridotta, quanto imprudente per lo Stato il rinunciare alla loro proprietà, inefficace, e conducente anzi a conclusione contraria la ragione unica sulla quale questo provvedimento si vorrebbe basato, e funestissime le sue conseguenze. Finalmente ho posto in rilievo che se ci sono ferrovie alle quali sarebbe applicabile senza ingiustizia questo diverso trattamento, sono quelle della 5ª categoria, per non implicare il Governo in interessi di un ordine troppo ristretto.

È in questo senso che nel corso della discussione mi riservo di presentare alcune proposte. Si vorrà non accettarle? Signori, non posso crederlo. Se si vuole che per le molte popolazioni italiane, alle quali si è posto da lunghi anni sott'occhio il seducente quadro della vaporiera che spinge fino a loro il suo fumo vivificatore, sorga finalmente il giorno in cui questo brillante quadro sia tradotto in realtà; se si vuole che in mezzo alle difficoltà della pubblica finanza, si renda possibile il completamento delle nostre linee, il miglioramento dell'industria ferroviaria e dell'intera situazione economica del paese, si deve rinunciare ad ogni sorta di misure restrittive che possono essere di ostacolo all'adozione di sistemi più economici di costruzione e di esercizio delle ferrovie; senza di ciò io temo assai che invece del completamento della rete ferroviaria, noi stiamo qui apparecchiando al paese e a noi stessi una grande delusione.

PRESIDENTE. L'onorevole Nervo cede il suo turno di parola all'onorevole Lugli che perciò ha facoltà di parlare.

LUGLI. Io non potrei incominciare meglio il mio discorso che rivolgendolo all'onorevole Bartolucci-Godolini una parola della più sentita compiacenza, per avere egli trattato con autorità ed ampiezza di argomenti uno dei sistemi che, a mio avviso, debbono rendere possibile la continuazione delle nostre costruzioni ferroviarie. Egli ha così abbreviato a me il compito, inquantochè io mi era proposto di dimostrare come la necessità a noi imponesse di pensare seriamente a questi sistemi, appunto per raggiungere quel fine che la Commissione ha inteso di conseguire col suo disegno di legge, ma da cui, me lo consenta, essa si è di gran lunga allontanata. Io dunque, ripeto, ringrazio l'onorevole Bartolucci-Godolini, e gli dirò che le sue idee, dal più al meno,

sono state tradotte in altrettanti articoli, che io ho presentati alla Presidenza, come modificazione del disegno di legge che ci ha presentato l'onorevole Commissione. Egli leggerà quelle modificazioni, ed io anzi lo prego di studiarle e di introdurre quegli emendamenti che, colla sua autorità, posso sperare saranno tali da rendere il disegno di legge stesso migliore. Nè io credo che la Commissione si opporrà a queste nostre proposte; anzi essa ringrazierà l'onorevole Bartolucci-Godolini, come più tardi ringrazierà me (*Movimenti a sinistra*) per avere senza dubbio migliorato quel disegno di legge, che in oggi, mi si permetta la frase, naviga in alto mare. (*Rumori a sinistra*) E se la Commissione ci sarà favorevole, sono sicuro che l'onorevole ministro dei lavori pubblici in questa questione si unirà di buon grado alla Commissione ed a me, ed accoglierà senz'altro quella parte del disegno di legge, che riguarda le costruzioni economiche delle strade ferrate.

Forse avremo un avversario; e ciò deduco da una apostrofa che rivolgeva ieri l'altro l'onorevole Gabelli all'onorevole Guala, parlando di un ordine del giorno da questi proposto, relativo ai *tramways*. Allora mi parve di capire che l'onorevole Gabelli è nemico di questi sistemi economici; ed io che conosco molto bene quanto sia grande l'autorità dell'onorevole mio amico Gabelli in materia ferroviaria, sentirei molto volentieri i suoi argomenti contro questi sistemi economici.

Detto questo, confesso che avrei preso a parlare molto più volentieri, se l'onorevole ministro avesse esposto il suo modo di vedere in ordine alle proposte sostenute dalla Commissione; in quanto che egli, all'esordire di questa discussione, ha dichiarato di accettare il disegno di legge della Commissione, facendo però delle riserve. Se le riserve che io faccio al disegno di legge fossero per avventura conformi a quelle dell'onorevole ministro, io nulla dovrei aggiungere; ma siccome il ministro si mantiene in un religioso silenzio, io quasi dubito che le riserve da lui fatte alle proposte della Commissione, sieno di natura tale da non infirmarle, e, che per conseguenza, dal più al meno, s'accocci alle proposte stesse.

Partendo da questo concetto, mi permetterò di sottoporre alla Camera alcune considerazioni intorno al disegno di legge della Commissione, che, come ho detto, non credo un progetto pratico.

Quali sono i difetti che presenta questo benedetto disegno di legge propostoci dalla Commissione?

Se dovessi arguire da quanto dissero gli oratori che mi hanno preceduto, si dovrebbe dire che quelle

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 1° MAGGIO 1879

proposte sono difettose; perocchè da alcuni sono credute troppo estese, da taluni altri sono combattute perchè troppo ristrette.

E l'onorevole Commissione in questa diversità di opinioni, che si contraddicono, e che si elidono si trova in una magnifica posizione; e già mi pare di udire l'eloquente parola del mio amico Grimaldi, che combatterà gli argomenti dell'onorevole Gabelli e dell'onorevole Plebano con quanto hanno detto ed affermato gli onorevoli Saladini ed Angeloni.

L'onorevole Gabelli ieri l'altro diceva: che cosa volete farvene di nuove ferrovie? Noi ne abbiamo già troppe. Non diversamente parlava ieri l'onorevole mio amico Plebano.

Non è alla stregua (diceva l'onorevole Gabelli) dei rapporti fra le popolazioni ed il numero dei chilometri di ferrovia, tra le estensioni dei territori e la lunghezza delle linee che si debbono dedurre i criteri, se un paese ha o meno uno sviluppo ferroviario conveniente. Egli anzi escludendo questi criteri, faceva un grande appunto all'onorevole Morana per essersi basato su di essi nel formulare le proposte che discutiamo.

L'onorevole Gabelli, era naturale, trovando che di ferrovie noi ne abbiamo fatte fino troppe, si valeva di quegli argomenti che tornavano utili e convenienti per sostenere la sua tesi. E come l'Italia trovasi in condizione inferiore a quella degli altri paesi in fatto d'importazione e d'esportazione, così l'onorevole Gabelli, con quell'acutezza d'ingegno che tanto lo distingue, afferra questo criterio e ce lo porta innanzi, per dedurne che noi non abbiamo bisogno di un sol metro di più di strade ferrate.

E l'onorevole Plebano che cosa diceva egli? Diceva che il disegno di legge dell'onorevole Commissione si comprende solo in quanto si ha in mira di voler fare la perequazione ferroviaria; ora egli diceva: mentre non si osa di entrare nell'argomento della perequazione fondiaria, si vuole invece a qualunque costo fare la perequazione ferroviaria. E confortava con altri argomenti le deduzioni che faceva nel giorno prima l'onorevole Gabelli.

L'onorevole Saladini per contrario vi diceva questo: noi bisogna che facciamo un'opera ardimentosa, ma giusta; e per questo intento trovava il disegno di legge della Commissione manchevole ed insufficiente. Ma sapete perchè? Perchè quel disegno di legge non contemplava la linea Adriatico-Tiberina. A questo proposito egli diceva: se il disegno di legge deve essere per la sua bontà accettato da tutti, bisogna assolutamente introdurre nell'elenco, magari nella prima categoria, questa linea Adriatico-Tiberina; e faceva, su quest'argomento, dei gravi appunti all'onorevole Commissione, giacchè metteva in con-

fronto questa sua linea, che del resto ha un'importanza non disconosciuta da nessuno, la metteva in confronto, dico, con altre linee che per avventura si trovano iscritte nel disegno di legge: e così con bel modo, con belle frasi, ed in diverse lingue, diceva: escludete la linea *A*, la linea *B*, perchè quelle sono linee che non servono a niente, e fate la mia, che è migliore di tutte. Da ciò egli deduce che quel disegno di legge è troppo ristretto; ed aggiungeva che era disposto ad accettarlo, ma a condizione che o con un articolo di legge, o con un ordine del giorno, si fosse riconosciuta la grande importanza della linea Adriatico-Tiberina.

L'unico che si sia trovato molto soddisfatto delle proposte della onorevole Commissione, se mal non mi appongo, e se la memoria non mi falla, è stato l'onorevole Borelli Giambattista, il quale ha riconosciuto che in esse è compresa la sua linea prediletta, linea anche quella di grande importanza, cioè quella di Cuneo-Ventimiglia-Nizza, e che secondo l'onorevole Borelli deve andare avanti a tutte le altre; egli si compiaceva coll'onorevole Commissione per averla compresa in quel famoso articolo 31, che io chiamerò articolo del limbo (*Ilarità*); dove restano sospese sei linee di maggiore o minore importanza, che però, mi affretto a soggiungere, l'onorevole Commissione vorrebbe eseguite prima di tutte le altre, ma senza dire con quali mezzi; perchè nel disegno di legge non vi ha un baiocco per l'esecuzione di queste linee. (*Ilarità*)

MORELLI SALVATORE. La parola non è parlamentare.

LUGLI. Un soldo se volete. Ora fra questi diversi oratori chi è che ha ragione? La questione è qui, ed è difficile di poter dare una risposta; ma insomma esaminiamola un po' da vicino. Io, per me, credo francamente (come mi pare che opini il mio amico Baratieri), io credo che non abbiano ragione nè gli uni, nè gli altri. Non ha ragione l'onorevole Gabelli, quando propriamente oggi vorrebbe chiudere le porte a qualunque nuova costruzione ferroviaria; non ha ragione quando ritiene che con 8200 chilometri circa di ferrovie, quanti ne ha ora l'Italia, si possa dire che essa abbia quanto basta per i suoi bisogni e per le sue necessità.

Io non ho d'uopo di molti argomenti, onorevole Gabelli, per provarle questo. Io non verrò ad accennare alle 700 od 800 petizioni mandate non da accattoni, ma da corpi morali interessati in queste ferrovie, e nelle quali dimostrando che le linee da loro vagheggiate sono le migliori, non nell'interesse locale, s'intende, ma sempre nell'interesse generale. Io non porterò in campo quest'argomento; ma l'onorevole Gabelli mi somministra egli

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 1° MAGGIO 1879

il mezzo di poter rispondere a questa grave obiezione: egli ha detto, che noi abbiamo un quarto delle strade ferrate che ha la Germania; abbiamo un quarto della rete francese; abbiamo meno della metà della rete austriaca. In queste cifre vi saranno forse degli sbagli, e si potranno rettificare; anzi io sarò fortunato di sentire la correzione che a queste mie affermazioni potrà fare l'onorevole Gabelli. In ogni modo non è con 8000 chilometri che si possa propriamente e seriamente affermare che non è necessario far più un metro di ferrovia. Ma vi è un'altra ragione, onorevole Gabelli, che io mi permetto di sottoporre alle sue considerazioni, ed è questa. Se questi 8200 chilometri si trovassero equamente distribuiti su tutta la superficie d'Italia (*Bene!*) si potrebbe dire: stiamo male, ma stiamo male tutti, perchè tutti ci troviamo nella stessa condizione. Ma, onorevole Gabelli, lei lo sa pure che vi sono due intere provincie che non hanno un solo metro di ferrovia; vi sono diversi capoluoghi di provincia che non sono uniti alla rete ferroviaria. (*Interruzione a bassa voce vicino all'oratore*) Ma insomma che sia Belluno od altra provincia in cui non vi ha ferrovia, torna lo stesso; io dico che ci sono due provincie...

Una voce. Tre.

LUGLI. Tre, tanto meglio! Dunque noi abbiamo, come dico, dei capoluoghi di provincia i quali non si trovano allacciati menomamente alla rete ferroviaria del regno.

Ma lei vuol fare proprio colpa a questi corpi morali che rappresentano queste provincie e questi comuni, se avanzano delle istanze, e se vi dicono: ma noi dobbiamo essere esclusi da questo mezzo di comunicazione che hanno tutte le altre provincie? Potremo noi dire per questo che è gente che viene ad elemosinare? No, onorevole Gabelli, è gente che viene a reclamare il proprio diritto; e noi non possiamo assolutamente negar loro quello che abbiamo concesso a tutti gli altri. (*Bene!*)

Ora io non intendo di aggiungere parole per affermare che qualche cosa, anzi che molto ancora vi sia da fare. Però, siccome noi ci troviamo in condizioni finanziarie molto ristrette, siccome noi non possiamo andare al di là di certi confini senza compromettere quel bilancio al cui pareggio noi tutti abbiamo tanto lavorato, così bisogna trovare quel giusto mezzo di spesa che ci permetta di dare soddisfazione a chi ha diritto di averla, e nello stesso tempo di non venire con questo fatto a perturbare le condizioni economiche e finanziarie del paese.

Ma non è un compito molto facile questo; e mi si permetta anche di dirlo, non creda, secondo il mio debole avviso, non creda la onorevole Commis-

sione di avere sciolto questo problema. Alla Commissione è sembrato che il disegno di legge presentato dall'ex-ministro dei lavori pubblici portasse l'impronta della fretta in cui venne redatto. L'occhio per me vuol dire che il disegno di legge che fu presentato dalla passata amministrazione era incompleto, dirò di più, era un disegno di legge difettoso.

Che cosa volete? Sarà una questione di gusto, a me invece quando lessi quel disegno di legge, mi lasciò un'impressione che, lungi dall'aver l'impronta della fretta, mi sembrava il risultato di studi profondi.

Con questo non dico che il disegno di legge dell'ex-ministro dei lavori pubblici possa dirsi tale che nessun appunto fosse possibile, e che non potesse dar luogo a miglioramenti; ma trovo però che esso non poteva essere tacciato di difetti gravi.

Infatti consentitemi un poco che io richiami alla vostra memoria le disposizioni di quel disegno di legge. Quanto al riparto delle linee, cosa dice l'ex-ministro dei lavori pubblici? « Vi ha bisogno di fare delle nuove ferrovie, conviene che queste siano ripartite in diversi gruppi, in diverse categorie; quelle in cui l'interesse si può riconoscere generale, di comprenderle in tre categorie e graduarle a norma della rispettiva loro importanza; dove invece prevalgono interessi locali, l'onorevole ex-ministro proponeva di farne due categorie speciali la quarta e la quinta, distribuite anche queste nella prima o nella seconda in relazione alla loro importanza.

Ora questi concetti fondamentali sono stati prodotti nel disegno di legge della onorevole Commissione? Mi pare di sì. Dunque, almeno per questa parte, consentitemi che io dica che quel progetto non si può dire difettoso e redatto in fretta, come disse ed affermò in lettere cubitali la Commissione. La relazione è lì e tutti la possono leggere. Ma facciamo un passo avanti. Quanto al riparto della spesa, fra quello che deve contribuire lo Stato e quello che devono dare i corpi morali interessati vi ha poi una grande differenza fra i due progetti? Io non lo credo. Grandi differenze sostanziali in questa parte non vi sono. Ma, o signori, se per la divisione delle linee in gruppi, se per il concorso alle relative spese non vi è grande differenza, le differenze vengono poi e si verificano in tutto il resto del progetto.

Permettetemi dunque di dire che queste modificazioni introdotte hanno, a mio avviso almeno, peggiorato il progetto di legge, dico di più, l'hanno reso impossibile, e ve lo proverò.

Che cosa dice il progetto di legge dell'ex-ministro Baccarini nelle successive disposizioni? Vi dice que-

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 1° MAGGIO 1879

sto, che le linee, qualunque esse sieno, comprese nella prima, seconda, e terza categoria, come quelle che rappresentano interessi più o meno generali, debbono essere costrutte dallo Stato e da esso esercitate; ma quando si tratta di linee in cui l'interesse prevalente è il locale, che cosa dice il progetto stesso? Dice che quanto a queste linee il Governo domanda la facoltà di poterle affidare ai corpi morali non solo, ma a società, ma a privati che ne domandino la concessione.

L'onorevole Commissione ha creduto proprio di dar di frego a queste disposizioni, ed io ho detto che la Commissione ha fatto molto male.

Sapete, signori, che cosa doveva fare la Commissione, se voleva migliorare il progetto ministeriale? Secondo me, doveva completarlo con ciò che fosse data facoltà al Governo di dare delle concessioni non solo per le costruzioni, ma anche per l'esercizio; inquantochè, o signori, trattandosi di linee di interesse locale, io credo che noi faremo opera migliore affidando all'industria privata la loro esecuzione, sciogliendo così il Governo da un'infinità di questioni, e portando al Governo stesso un contingente d'attività e di mezzi che altrimenti lo Stato non si potrebbe procurare.

Ecco, secondo me, dove pecca fortemente il disegno di legge della Commissione quando pretende che concessioni non sieno date per la esecuzione delle linee d'interesse locale.

Ma la Commissione mi dice: no, non è vero, non è esatto quello che voi dite: noi abbiamo escluso la concessione per le linee di 2^a e di 3^a categoria, ma per la 4^a e la 5^a l'abbiamo ammessa. Onorevole Marselli, io mi ricordo bene dell'articolo da lei ricordato, ma quale condizione ha apposta quest'articolo per la concessione? Ella vuole che ogni volta che una concessione si dà, il Governo venga qui davanti alla Camera a chiederne l'autorizzazione? (*Segni affermativi del deputato Marselli*) Grazie tante!

Il Governo dovrebbe venire a dire alla Camera volta per volta: signori, mi si domanda una concessione, la volete dare?

Ma allora perchè si fa questa legge che stiamo discutendo?

Voi qui fate con questa legge un piano regolatore; mettete in questo piano regolatore le condizioni che volete, ma dopo il Parlamento, secondo il mio debole avviso, non se ne deve più ingerire, perchè altrimenti vi domando: che cosa stiamo discutendo adesso. A che fare ora su questo disegno di legge una discussione che durerà due mesi, perchè ad ogni linea da costrurre si debba venire a ripetere le stesse cose? Del resto è così evidente l'utilità di

non apporre questo vincolo voluto dalla onorevole Commissione, che io credo non abbisognino parole di aggiunta per renderne persuasa l'intera Camera. (*Bene!*)

E difatti, ma sapete che importanza ha questa modificazione sostanziale che io suggerisco, e che sosterrò anche negli articoli relativi a questa parte della proposta che stiamo esaminando? La sostanza è questa; che in questo modo si faranno quelle linee, che dimostreranno per sè di essere utili, o almeno dimostreranno di esserlo con un semplice concorso... (*L'onorevole Morana interrompe*) Onorevole Morana, mi lasci dire, con un semplice concorso, ripeto, per parte dello Stato.

Che cosa vuol dir questo? Vuol dire che si faranno quelle linee che non saranno passive. Ma come, onorevole Morana, ella vorrebbe fare proprio tutte le linee possibili ed impossibili? Ma col suo sistema si verrà a questo: Ella comincerà a costruire delle linee senza sapere dove andrà a finire.

MORANA. Lo vedremo dopo.

LUGLI. Lo vedremo dopo? Lo vediamo adesso (*Si ride*), altro che dopo! (*Bene!*)

Io richiamo l'attenzione dell'onorevole ministro dei lavori pubblici, perchè quanto alla Commissione credo che ci penserà sopra, e vedrà che sono nel vero; richiamo l'attenzione dell'onorevole ministro sopra questa modificazione, che io ho già presentata al banco della Presidenza. Io intendo che le linee di quarta e quinta categoria si debbano costruire mediante concessione, e che il Governo debba dare un sussidio per quelle linee che veramente rappresentano un qualche interesse, al fine di rendere facile la loro esecuzione.

E qui, onorevole Bartolucci-Godolini, dirò che io ho modificato quel tale articolo 20 del Ministero, cui ella ha accennato, sopprimendo i due ultimi comma, vale a dire facendo a queste linee una condizione speciale, tale da facilitarne l'esecuzione; giacchè io credo che una società in queste condizioni possa presentarsi a domandare la concessione di una linea, sia a scartamento ordinario, come a scartamento ridotto; ed ho messe queste condizioni appunto per facilitare l'esecuzione delle ferrovie ridotte, tanto giustamente propugnate dall'onorevole Bartolucci-Godolini.

Ma dunque, onorevole Commissione, è proprio perchè il disegno di legge dell'onorevole ex-ministro Baccarini non imponeva allo Stato di fare tutta questa serie di linee, che in questa proposta sono contemplate, che si poteva dire difettoso? Invece di crederlo difettoso, mi scuserà l'onorevole Commissione, io lo stimo molto ragionevole.

Un altro appunto grave che io faccio alla pre-

posta della Commissione, e che giustifica pienamente quella del Ministero, è quello della soppressione dell'articolo 6; è quello dell'obbligatorietà nelle provincie di concorrere, *bon gré mal gré*, alla esecuzione delle linee di seconda e terza categoria. Io proprio ho domandato a me stesso: ma dunque? O sono questi corpi morali quelli che domandano che si facciano queste ferrovie, e non so allora perchè si dubiti che essi non domandino per i primi l'esecuzione delle linee stesse, obbligandosi al relativo concorso nella spesa. Ovvero, se questi corpi morali non le chieggono, non le chiederanno perchè non saranno da loro ritenute utili. Ed allora dobbiamo noi forzar loro la mano, dobbiamo dir loro: questa linea è buona, voi siete obbligati di concorrere per forza nella spesa?

E quando io vedo che fra queste provincie (permettete una digressione) vi è la provincia di Firenze, la quale dovrebbe largamente concorrere nell'esecuzione della linea Faenza-Firenze; quando vedo che la provincia di Ravenna è caricata per la esecuzione della linea di Faenza, da una parte, e dall'altra dalla linea Ferrara-Rimini, io domando: ma queste provincie avranno desse i mezzi per un concorso obbligatorio, o non dovrà lo Stato più tardi contribuire anche alla quota cui le provincie sono chiamate? E in presenza di questi fatti, in presenza di questi argomenti, che io credo che non si possano proprio seriamente distruggere, si deve introdurre un articolo obbligando le provincie al concorso, anche contro la loro volontà, anche contro la loro possibilità? In altri termini si deve trovare difettoso il disegno di legge dell'ex-ministro dei lavori pubblici, perchè aveva santamente introdotta la non obbligatorietà che è la più grande cautela che si possa avere in questo grave argomento?

Poi, onorevole Commissione, mi permetta di fare un'altra osservazione. Ma se essa mantiene questa cautela nel disegno di legge, ella avrà una norma per dare la prelazione all'esecuzione di una piuttosto ad un'altra linea, perchè in allora si potrà dire: a quei corpi morali che si affretteranno a dare il loro concorso daremo la preferenza per la esecuzione. Ma quando la Commissione sopprime questo articolo 6, che io difendo con tanto calore, allora io domando all'onorevole Moranz, come farà il ministro dei lavori pubblici per avere un criterio giusto per dire: si faccia questa linea prima dell'altra?

Ma la parte veramente culminante (*Segni d'attenzione*), quella parte del disegno di legge della onorevole Commissione che non può essere seriamente difesa, è la parte che riguarda la spesa. Si dice, e si dice con un'ingenuità che mi ha fatto proprio, non

dirò impressione, ma rammarico: della spesa sarà quel che sarà.

Noi abbiamo tutte queste linee da eseguire: abbiamo trovato negli scaffali del Ministero dei lavori pubblici delle proposte di ferrovie, le quali impartano una data somma: inscriviamo questa somma, e tutto è finito. Ma non è questo solo: sarebbe poco male; perchè infine la Commissione potrebbe dire che queste proposte e questi preventivi sono stati fatti da ingegneri e, poco più poco meno, si accostano alla verità. La differenza non potrà essere grande, a quel che dice la stessa Commissione nella relazione. Per conseguenza possiamo andar tranquilli e possiamo dichiarare altamente che tutte le linee descritte possono essere prontamente eseguite, e tutte per parte dello Stato. Ma la Commissione non si è fermata lì: ha visto che le sue proposte erano ancora troppo modeste ed ha ritenuto che bisognava mettere un'aggiunta di qualche importanza. Voglio alludere a quelle sei linee che si trovano, come dissi, al limbo. Che cosa dice la Commissione in merito all'esecuzione di quelle linee? Lo dice chiaramente all'articolo 31. Signor Governo, fate studiare queste linee, le quali devono essere eseguite nello stesso limite di tempo di tutte le altre linee comprese nel disegno di legge: e poi verrete a domandare i mezzi al Parlamento.

Ma sapete voi, o signori, che si tratta di una spesa non piccola? Ho visto in qualche parte, non ricordo più bene dove, che si tratta di 250 milioni...

Voci. Sono 170 milioni.

LUGLI. Ma poi vi è l'armamento, che porta altri 30 milioni, il che fa 200 milioni.

Una voce. Sono compresi.

LUGLI. L'armamento non è compreso... Cioè, no; ho preso un equivoco; non l'armamento, ma il materiale mobile non vi è compreso.

Dunque andiamo a circa 200 milioni, ma la spesa effettiva sarà di gran lunga superiore. Pure, intanto riteniamo questa cifra. Ebbene, nel progetto di legge si propongono i mezzi di esecuzione di tutte le altre linee, e si crea persino un titolo speciale per la costruzione di esse; e queste sei linee riconosciute della più grande importanza, si lasciano là sospese, e si dice: Le faremo, quando le avrete studiate, nello stesso tempo delle altre, e i mezzi li darà poi il Parlamento. Aveva ragione l'onorevole Angeloni ieri l'altro quando diceva: Se ne riconoscete veramente l'importanza, tanto fa che le comprendiate addirittura, nello stesso modo che le altre linee, nel disegno di legge. (*Interruzione*)

Ma l'onorevole relatore della Commissione mi dice sottovoce che non sono studiate. Ma, onorevole relatore, quale è il tracciato di linee che sia stato

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 1° MAGGIO 1879

seriamente studiato? Non sono queste sei linee nella stessa condizione di tutte le altre linee?

Voci dal banco della Commissione. Peggio per gl'ingegneri che le hanno studiate.

MORANA. Peggio per il Consiglio superiore.

LUGLI. E si deve trovare difettoso il progetto primitivo perchè non ci ha fatto il regalo di quest'articolo 31?

La onorevole Commissione adunque aumentando di 150 milioni la somma stabilita nel disegno primitivo, e di tre anni il tempo nel medesimo fissato, ha creduto d'aver provveduto a tutto.

Io non le do torto, perchè essa è partita dal concetto che quegli studi e quelle perizie sieno attendibili; ma per appagare in qualche modo il desiderio che sento espresso da qualche membro della Commissione, verrò esponendo qualche cifra per vedere i risultati finali cui si arriverebbe, se venisse adottato il disegno di legge proposto dalla Commissione, in confronto di quello presentato dalla passata amministrazione.

Cominciamo da quest'ultimo, vale a dire dal disegno dell'onorevole ex-ministro dei lavori pubblici.

Questo disegno di legge per la costruzione delle linee da esso comprese nelle cinque categorie, presume una spesa di 793,324,000 lire. A questa aggiungendo la spesa necessaria pel materiale mobile, la quale è presunta in 48,804,600 lire, aggiungendo la somma richiesta dagli impegni indipendenti da quelli che venne introducendo il presente ministro dei lavori pubblici, vale a dire la somma, che è accertata anche nell'allegato alla relazione dell'onorevole Morana, in lire 91,398,817, si arriva ad una somma di lire 933,527,417. Che se si volessero a questa somma aggiungere gli altri aumenti dipendenti da modificazioni introdotte dall'attuale ministro dei lavori pubblici, cioè i 117 milioni che si riferiscono alle spese straordinarie per le ferrovie dell'Alta Italia e Calabro-Sicule, e più i 13 milioni in relazione alle linee già autorizzate, vale a dire una somma di 130 milioni, si verrebbe ad una cifra complessiva di 1,063,527,417.

Ma, come ho già osservato, siccome io dubito che le somme indicate nei singoli preventivi, che sono pure quelli accettati nel progetto della Commissione, rappresentino la spesa reale che sarà per verificarsi con l'esecuzione delle linee, così a questa somma cui ho accennato di 1,063,527,417 ho aggiunto un coefficiente d'aumento.

Mi perdoni l'onorevole Gabelli se in questa parte io non ho accettato intieramente le risultanze da lui indicate nel suo discorso.

Egli diceva che fra la spesa data dai preventivi e quella effettiva, vi ha un coefficiente del 75 o 76

per cento d'aumento. Ebbene, io sono più modesto in questa parte, e suppongo che la differenza che corre tra i preventivi e la spesa effettiva sia solo di un 33 per cento. Vedete che sono in limiti molto ristretti. Tenendo conto di tale aumento alla somma da me indicata, bisognerebbe aggiungere lire 354,569,139, dimodochè la spesa presunta per le nuove costruzioni e per gl'impegni assunti fin qui, secondo il disegno di legge presentato dall'ex-ministro l'onorevole Baccarini, salirebbe a lire 1,418,096,556, cioè a circa un miliardo e mezzo.

Siccome però in questa somma c'è l'aliquota di concorso dovuto dalle provincie e dai comuni interessati in alcune categorie di queste linee, rappresentata col rispettivo aumento del terzo in 240 milioni che devono dedursi, ne viene di conseguenza che, secondo il disegno di legge dell'ex-ministro dei lavori pubblici, lo Stato verrebbe aggravato della spesa, in cifra tonda, di lire 1,178,000,000. Che se questa somma si volesse ripartita, come è stato proposto dall'onorevole Commissione, in 18 annualità, il carico che ne verrebbe allo Stato, adottando il disegno di legge presentato dall'onorevole Baccarini, coll'aggiunta degli addizionali, sarebbe rappresentato da un'annualità di 65 milioni e mezzo per 18 anni.

Permettete adesso che io vi faccia il conto all'ingrosso di ciò che verrebbe a costare il progetto, tale quale è stato presentato dall'onorevole Commissione. Ed anzitutto dirò che mantengo ferma la somma degli impegni assunti in lire 91,398,817, cui ho accennato prima; l'aumento dei 10 milioni introdotti dall'onorevole Mezzanotte colle sue modificazioni che riguardano impegni presi per linee in costruzione, l'aumento portato per le spese straordinarie delle ferrovie dell'Alta Italia e delle Calabro-Sicule che sono in 107 milioni, e le maggiori spese addizionali sulle linee nuove e sulle autorizzate in 63 milioni, accennati nelle dette modificazioni dall'onorevole Mezzanotte.

Se a queste somme, che rappresentano assieme 271,398,817 lire, si aggiunge l'importo delle linee comprese nelle cinque categorie, che è dato nella somma di 969,420,400 lire; se di più, vi si aggiunge il materiale mobile, corrispondente a 48,804,600 lire, e il materiale mobile corrispondente all'aumento di sviluppo chilometrico, dato dal disegno di legge della Commissione, che è di 10,412,583 lire; più le spese presunte per le linee comprese nell'articolo 31 in 169 milioni e mezzo; più il corrispondente materiale mobile in 5,750,000 lire, si avrà la somma complessiva di lire 1,475,286,400. A cui aggiungendo anche qui il terzo, il 33 per cento, che è rappresentato dalla somma di 491,760,000 lire, si

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 1° MAGGIO 1879

avrà la spesa totale in cifra tonda di 1,967,000,000 lire. Deducendo da questa somma, come ho fatto nel precedente computo, l'aliquota del concorso che comuni e provincie, a seconda delle proposte della Commissione, devono dare allo Stato, che è rappresentata dalla somma di 319 milioni e mezzo circa, resterebbe il carico dello Stato in lire 1,647,000,000 circa. Ripartita questa somma in 18 annualità, si avrebbe così un carico annuo e per tutti i 18 anni, di 91 milioni e mezzo, cifra che presso a poco si accosta a quella cui accennava, arrivandoci per un'altra via, l'onorevole Gabelli.

Ora, se le cose sono veramente così, che cosa è quello che conviene di fare? Ecco il quesito che io pongo alla Camera; ecco il quesito che la Camera deve risolvere. Volete adottare completamente le proposte della Commissione colle aggiunte, colle modificazioni che ha introdotto l'onorevole ministro coi suoi addizionali? Allora bisogna essere disposti a procurarci 91 milioni e mezzo all'anno per 18 anni.

Ci sarebbe un mezzo di tener ferma la somma annua dei 50 o 60 milioni, e prolungare il tempo di tanto quanto è necessario per dare esegimento a queste opere; ma allora sapete, signori, quanti anni occorreranno? Occorreranno all'incirca 30 anni. Vogliamo fare un disegno di legge, la cui attuazione impegni una durata di 30 anni? Siamo padroni di farlo: ad una condizione però, di non sorprenderci se una futura Legislatura venga a mettere negli scaffali la legge fatta.

Dunque non potendo spendere 91 milioni e mezzo all'anno, e non potendo, o non volendo portare il tempo dell'esecuzione a circa 30 anni, che bisogna fare? Bisogna anzitutto ritornare alle proposte dell'ex-ministro dei lavori pubblici. Ma non basta, perchè abbiamo visto che anche quelle proposte, tenuto conto delle aggiunte, di cui ho parlato più volte, ci impegnano per 65 milioni e mezzo annui; ma noi, od almeno io non vorrei che si spendessero neppure i 65 milioni e mezzo. Ma più che del non volere i 65 milioni e mezzo si ha la certezza: che, mantenendo quel disegno di legge, non bastano perchè l'aumento del terzo, che io sono venuto enunciando, dubito molto che sia sufficiente. Io credo che noi avremo delle linee, dove non basterà l'80 per cento di aumento. Su questo punto io non intendo di entrare in particolarità; potrei farlo, ma, come dico, non intendo di entrarvi. Ora vogliamo noi proprio andare avanti, come si dice, colla testa nel sacco? Io per me non ci sono disposto; e nel mentre affermo la necessità di fare le nuove costruzioni, affermo in pari tempo che bisogna circoscriverle ad una somma annua determi-

nata. Insomma bisogna che facciamo qualche cosa che ci convinca; qualche cosa per cui la coscienza resti tranquilla che cioè, dal più al meno, resteremo in certi determinati limiti. Ma nè il disegno di legge della Commissione, nè quello che fu presentato dall'onorevole mio amico Baccarini mi soddisfano. Anche quello dell'onorevole Baccarini merita di essere...

Una voce. Tagliato.

LUGLI. Non tagliato, corretto. E quali sono le correzioni che bisogna introdurre? Ecco la questione. Anzitutto, l'ho detto prima (ed io ho sentito qualche rumore quando ho accennato questo) bisogna far rivivere l'articolo 6 del progetto ministeriale; in altri termini sopprimere l'obbligo delle provincie e dei comuni per costruzioni delle linee di 2° e 3° categoria. Perchè, o signori, mantenendo questo articolo non solo noi saremo passibili della spesa, che per quelle linee è afferente allo Stato, ma forse anche di quella che il disegno di legge attribuisce alle provincie ed ai comuni.

D'altra parte, io credo che detto articolo sia necessario anche per il rispetto che noi dobbiamo agli enti morali, interessati più o meno in queste costruzioni.

L'altra modificazione, che non è di poco momento, è quella che ho accennata anche prima per le linee di 4° e 5° categoria e cioè di abbandonarle all'industria privata, facilitandone la loro esecuzione mediante un proporzionato concorso per parte dello Stato. Ed in che modo? In quello che è accennato dallo stesso disegno di legge, cominciando dall'invitare chi vuol assumere l'esecuzione di dette linee, a presentare delle proposte in relazione al concorso che darà lo Stato per ciascuna linea. Io credo che per tutte quelle linee contemplate nella 4° categoria un concorso che potrebbe raggiungere in alcuni casi un'aliquota rispettabile (sia pure opinione sbagliata, la mia) credo, dico, che sarebbe un grande incitamento per vedere eseguite quelle che saranno riconosciute veramente utili.

MORANA. È questione di forma.

LUGLI. L'onorevole Morana dice che è questione di forma, e me ne compiaccio, perchè così avrò in queste mie idee anche il concorso della onorevole Commissione.

Ciò che dico per le linee della 4° categoria, lo dico pure per quelle della 5°, salvo poi a fare un trattamento speciale, e se non speciale, migliore per le linee, che sono indicate all'articolo 20, sulle quali ha parlato così bene l'onorevole Bartolucci. Rispetto alle linee dell'articolo 31, che cosa si fa? Io farei un'aggiunta (guardate come sono generoso), e cioè invece di limitare lo studio a quelle sei linee con-

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 1° MAGGIO 1879

template in quell'articolo, estenderei l'incarico, la facoltà al Governo di fare degli studi anche per tutte le altre linee che egli ritenesse di tale importanza da dover essere prese in seria considerazione nell'interesse generale del paese.

Naturalmente tolgo via la condizione, e mi pare giusto partendo dalle mie premesse, che debbano quelle linee essere eseguite nel termine dei 18 anni, non già perchè io creda che quelle sei linee abbiano minore importanza ed utilità delle altre; reputo anzi che taluna di esse sia di un'importanza somma e che dovrebbe forse avere la precedenza su altre linee; ma perchè ad esse provvederemo, come a qualsiasi altra, quando la necessità loro sia meglio dimostrata, e quando avremo mezzi per farle.

Tutti questi miei concetti che, bene o male, ho esposti, e per i quali ho speso forse troppe parole...

Voci. No! no!

LUGLI... io li ho compendiate in tanti articoli di legge, in modo un po' affrettato, se volete, perchè, a dire la verità, non ne ho avuto tempo sufficiente. Nondimeno mi pare che questi concetti meritino tutta la vostra considerazione. Io non ne faccio una questione di amor proprio, la Camera lo comprenderà benissimo; ma vorrei che la Commissione, guardasse queste mie modificazioni; che le guardasse l'onorevole mio amico Morana, il quale ha tanto lavorato in questo disegno di legge, e al quale io tributo spassionatamente i più sinceri elogi, e d'accordo coi colleghi della onorevole Commissione le studiasse; e che l'onorevole ministro dei lavori pubblici mi desse guarentigia di prenderle in seria considerazione, perchè io credo proprio che lì dentro ci sia qualche cosa, e (scusate, sarà ambizione la mia) qualchecosa che merita il vostro esame.

E se io avessi la fortuna di vedere che alcune di quelle mie proposte venissero dalla Camera accolte, io mi stimerei un uomo molto fortunato, perchè crederei di aver reso un servizio al mio paese.

Scusate se ho abusato della vostra bontà, ma la vostra indulgenza a mio riguardo è sempre stata tale, che spero, anche in questa circostanza, di avere il vostro compatimento. (*Bravo! bravo!*)

PRESIDENTE. L'onorevole Nervo ha facoltà di parlare.

NERVO. Rinunzio, e mi riservo di parlare sugli articoli.

PRESIDENTE. Allora l'onorevole Alario ha facoltà di parlare.

ALARIO. Rinunzio a parlare nella discussione generale, per la quale mi trovo iscritto per errore, e mi riservo di parlare sugli articoli.

PRESIDENTE. L'onorevole Romano Giuseppe ha facoltà di parlare.

ROMANO GIUSEPPE. Proporrò un ordine del giorno prima della fine della discussione, e rinunzio a parlare nella discussione generale.

PRESIDENTE. Guardi di proporlo in tempo, perchè altrimenti ci potrebbe essere il caso che Ella perdesse il diritto di svolgerlo.

L'onorevole Compans non essendo presente perde la sua volta.

Ora spetta di parlare all'onorevole Allievi.

VOTAZIONE DI BALLOTTAGGIO PER LA NOMINA DELLA COMMISSIONE GENERALE DEL BILANCIO.

PRESIDENTE. Intanto dichiaro chiusa la votazione di ballottaggio per la nomina della Commissione generale del bilancio.

Ricordo agli onorevoli Indelli, Nocito, Minich, Minghetti, Ballanti, Zarone, Codronchi, Chinaglia, Mongini, Ceresa, Saluzzo, Visocchi, Maiocchi, Gentinetta e Del Carlo, i cui nomi ieri furono estratti a sorte, di riunirsi stasera per procedere allo spoglio dei voti.

CONTINUAZIONE DELLA DISCUSSIONE SULLE COSTRUZIONI DI STRADE FERRATE.

PRESIDENTE. Onorevole Allievi, Ella ha facoltà di parlare.

ALLIEVI. Io mi trovo in una condizione abbastanza infelice nel prendere parte a questa discussione, perchè gli argomenti che l'onorevole Lugli riproduceva testè dai diversi oratori pro e contro questo disegno di legge, si combattono vivamente dentro l'animo mio, in modo che mi tengono ancora in questo momento perplesso intorno al mio voto.

Io intendo di sottoporre alla Camera, e di chiedere alla Commissione alcuni schiarimenti intorno alla economia del progetto di legge, perchè veramente ho il desiderio, per quanto la mia coscienza me lo consenta, di dare il voto favorevole.

Io sono persuaso che noi dobbiamo proseguire nel cammino percorso fin qui. L'Italia ha bisogno di continuare la costruzione delle sue ferrovie. D'altra parte però io sono molto impensierito dalla gravità degli oneri che questo disegno di legge impone alla finanza, dall'incertezza della spesa e dall'evidente precocità di alcune soluzioni, le quali sono venute nel disegno medesimo a mescolarsi con altre, le quali invece da indagini e studi più accurati erano già fatte chiare e mature.

Io non entrerò in discussione di dati statistici, perchè ho poca fiducia in questi ingegnosi ragionamenti di numeri, e credo di più a quegli apprezzamenti complessi di fatti economici, i quali ben più fedelmente ci rappresentano il vero. Io dico: l'Italia ha bisogno di spingere la sua rete ferroviaria più addentro nelle diverse parti del territorio, di ramificarla nelle viscere del paese, affine di andarvi a ricercare la produzione, a stimolarvi l'industria. E noi abbiamo tanto più bisogno di ciò, inquantochè avendo aperto il varco alle comunicazioni coi paesi vicini, se non completassimo l'interna nostra rete di ferrovie, ci troveremmo in una condizione di irrimediabile inferiorità, e forse quelle stesse vie che abbiamo dischiuse verso l'estero, invece di tornarci di vantaggio, potrebbero tornarci di danno.

È evidente, o signori, che il prodotto estero, il quale viene da paesi dove lo sviluppo delle ferrovie è giunto al più alto grado, arriva alle porte della nostra Italia gravato di minori spese di trasporto, di quel che non vi arrivi il prodotto italiano quando venga dalle ultime parti della penisola. E può quindi accadere che noi non possiamo sostenere, neppure nelle produzioni naturali, la concorrenza delle altre nazioni. Ricordo un fatto. Se noi non avessimo avuta la strada delle Puglie, la quale in alcuni anni ha portato i grani del mezzogiorno dell'Italia al settentrione, noi avremmo dovuto, per l'alta valle del Po, come già in altri tempi, andarci a provvedere di grani in Ungheria. Non insisterò adesso a citare altri esempi; è troppo evidente la necessità di dare maggiore estensione alla nostra rete ferroviaria. L'Italia è un paese povero, un paese, in cui le costruzioni ferroviarie sono più difficili forse che in qualunque altro paese d'Europa. Eppure l'Italia non può, non deve arrestarsi. E non vale il dire: ma voi, anche là dove non avete ancora compiuta la vostra rete di strade ordinarie, volete consacrarvi a costruire delle ferrovie? Diceva benissimo l'onorevole Bartolucci, citando l'opinione del Krantz, che non è vero che la strada ordinaria debba sempre precedere la ferrovia. Prendete l'esempio dell'America. Ebbene, in America la ferrovia va qualche volta avanti a tutti gli altri mezzi di comunicazione. Quando si è in ritardo nel cammino della civiltà bisogna procedere per salti, onde accelerare il passo. Qualche volta bisogna che la ferrovia preceda la strada ordinaria; e bisogna altresì rinunciare ad attendere lo stimolo del tornaconto, ingegnandosi prevenirlo, provocarlo.

Noi non possiamo, nelle condizioni in cui si trova l'Italia, aspettare il libero e spontaneo svolgimento delle industrie. D'altronde i lavori che abbiamo in corso di esecuzione toccano al loro termine. In ogni

paese c'è una organizzazione d'industria e di lavoro anche per le ferrovie. L'Italia possiede anch'essa un certo numero d'ingegneri provetti, d'impresari onesti, di operai capaci, i quali si trovano da molto tempo occupati nei lavori ferroviari. Non è senza danno l'interrompere il corso naturale di un'industria già ordinata. Dunque c'è anche una necessità in questo momento di provvedere, onde non si isterilisca e dissolva un importante ramo del lavoro nazionale.

Tutto del resto c'insegna che, oltre alla necessità del provvedere c'è anche quella del provvedere presto. Noi tutti italiani abbiamo una specie di abborrimento a risolvere le questioni difficili. Siamo il popolo più paziente, più longanime e più irresoluto che si conosca in Europa; noi aspettiamo sempre dal tempo quelle soluzioni, che non vogliamo e non sappiamo cercare nella nostra volontà. (*Bene!*) Ebbene, o signori, il tempo non risolve da sè solo i problemi, e l'irrisoluzione, invece di eliminarli, li aggrava.

Infatti ne abbiamo esperienza nel presente disegno di legge; poichè l'onorevole Spaventa si proponeva nel 1874 di continuare le costruzioni precacciandosi 300 milioni; l'onorevole Depretis ci proponeva di spendere, se non m'inganno 580 milioni; l'onorevole Baccarini 750 milioni; la Commissione 900 milioni, cifra che poi il ministro ha rettificata e definitivamente completata in 1,080,000,000 di lire. E queste cifre sono meramente di presunzione, perchè in quanto alle cifre effettive (e ne dirò qualche cosa più tardi) sono perfettamente dell'avviso dell'onorevole mio amico Lugli: ci sarà molto da aggiungere.

Le linee in Italia costano molto e rendono poco. È assai difficile cercare per le costruzioni nuove delle combinazioni coll'industria libera, perchè l'industria libera metterebbe a carico dello Stato tutte le incertezze; e lo Stato si troverebbe nella situazione, davanti all'incertezza dei risultati dell'industria, o di essere la vittima, o di essere il carnefice. E nè l'una nè l'altra cosa, secondo me, conviene al Governo. Del resto non credo, che la costruzione che si deve intraprendere ora per conto dello Stato, impedisca, pregiudichi per nulla i problemi dell'avvenire rispetto all'esercizio delle ferrovie. Ma, qualunque sia l'opinione che si possa avere intorno all'esercizio delle ferrovie, io credo che, in quanto a costruzione, oggi bisogna rassegnarsi ad affidarla allo Stato.

Quali sono i limiti da assegnarsi alle nuove costruzioni? L'onorevole Depretis, a cui l'onorevole Lugli non ha reso giustizia, è stato il primo che ha immaginato di ripartire in categorie le strade fer-

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 1° MAGGIO 1879

rate da costruirsi, e che ha messo avanti una certa somma fissa, la quale, nelle condizioni dell'erario italiano, si poteva assegnare alla continuazione dei lavori ferroviari. Ebbene, io accetto il disegno di legge su queste basi fondamentali; io voglio continuare i lavori ferroviari; accetto di continuarli per mezzo dello Stato; accetto di consacrare a questi lavori 50 ed anche 60 milioni.

Ora però mi preme di esaminare se veramente il disegno di legge mi dà sicurezza che si possa rimanere entro questi limiti di spesa, che mi paiono insuperabili davanti alle condizioni della nostra finanza.

Il disegno di legge distingue le linee in diverse categorie in ragione della loro importanza, ossia dell'interesse maggiore o minore che lo Stato ha, o crede di avere, nella loro costruzione.

Qui si presenta una prima domanda: i criteri secondo cui si sono formate le categorie sono omogenei, razionali, applicati imparzialmente? E vi è un'altra domanda anche più grave. La distribuzione in categorie armonizza colla distribuzione dei lavori nel tempo, ossia con la distribuzione dei lavori nel periodo prefisso dalla legge al compimento di tutta la grande operazione? Ossia, in altri termini: la legge è così coordinata nelle sue diverse parti che noi non dobbiamo spendere se non 60 milioni all'anno; non già perchè il bilancio ci dia questa somma soltanto, e non più; ma perchè i lavori sono così distribuiti che le somme stanziare in bilancio bastino alla bisogna che la legge stessa ha preveduto in ciascuno degli anni successivi? Questa è la domanda più grave che io indirizzo alla Commissione.

Ora farò una dichiarazione. Non mi lagno per nulla che la Commissione e, prima della Commissione, l'onorevole Baccarini abbiano modificato il disegno di legge dell'onorevole Depretis, riducendo a meno il contributo delle provincie e dei comuni. A dir vero, non ho una grande simpatia per questa pressione che si vuole fare alle provincie ed ai comuni, usufruttando così la loro ansiosa aspirazione ad ottenere le ferrovie lungamente invocate. Penso che queste deliberazioni, che si dicono libere, delle rappresentanze comunali e provinciali, all'ultima conseguenza si traducono per i cittadini in vero e proprio aumento delle contribuzioni forzose. Noi non possiamo disconoscere che lo Stato, tutore egli stesso della fortuna delle provincie e dei comuni, deve avere un grande riguardo prima d'eccitare le provincie ed i comuni a mettersi per la via dei grossi dispendi.

Ora noi abbiamo un complesso di linee da costruire, abbiamo una somma di 60 milioni all'anno

da applicarvi. E domando: qual'è l'ordine, qual'è la distribuzione dei lavori? Ecco che cosa ho trovato nel disegno di legge rispetto a questo punto della questione. Vi sono due articoli, i quali riguardano la distribuzione dei lavori. L'articolo 25, il quale, dopo avere detratte dall'assegno annuo le somme applicate ad impegni già presi fin da oggi e poi quelle destinate alla costruzione delle linee per conto dello Stato, assegna il rimanente, per 7/10 alle linee della seconda e terza categoria, ossia a quelle contemplate negli articoli 3 e 5, e per 3/10 circa, alle linee della quarta e quinta categoria, cioè a quelle contemplate negli articoli 9 e 11 del disegno di legge. Vi ha poi l'articolo 14 nel quale è scritto:

« Se per la costruzione di alcuna delle linee di cui agli articoli 3, 5, 9 e 11, vi saranno offerte di concorso per parte degli enti interessati, maggiori delle quote rispettivamente determinate dagli articoli 4, 5, 10 e 12, vi si avrà riguardo nel determinare l'ordine della costruzione delle linee stesse.

« Qualora poi da parte degli interessati venisse offerta l'anticipazione senza interessi della quota spettante al Governo, le linee, cui tale quota si riferisce, avranno la precedenza nell'ordine della costruzione. »

Da questi articoli risulta dunque: 1° che la distinzione in categorie non influisce per nulla sul tempo, nel quale si deve dar principio alla costruzione delle linee; 2° che tutte le categorie possono essere simultaneamente intraprese solo che si mantenga la distinzione di 7/10 e 3/10; 3° che v'ha un ordine di costruzione da determinare; 4° che le offerte maggiori danno un diritto di precedenza.

Lascio da parte che non è detto di quanto le offerte debbono essere maggiori, affine che possano meritare quel riguardo, di cui parla la legge. Lascio da parte che non è detto fin dove la precedenza influisca sulla posticipazione; ossia non è detto qual posto tocchi nell'ordine dei lavori alle linee meno fortunate, quando una di esse le debba precedere. Di quanto tempo saranno ritardate, posticipate quelle che cedono il passo?

A me pare, dico il vero, che queste cose avrebbero dovuto essere fissate chiaramente, accuratamente nella legge, onde escludere l'arbitrio, il favoritismo, l'ingiustizia; o meglio, se volete, il sospetto, il dubbio del favoritismo e dell'ingiustizia.

Io mi arresto invece a delle ipotesi tutt'affatto diverse, ad una delle due: o che tutti quanti si offrano di sostenere dei sacrifici eguali, affine di non subire la posticipazione, oppure che tutti quanti, provincie e comuni, più avvisati, secondo me, e più prudenti, si mantengano nei limiti che loro sono imposti dalla

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 1° MAGGIO 1879

legge. In questo caso tutte le categorie si muoverebbero ad un tempo, ossia avrebbero ragione di chiedere che nel medesimo tempo fossero cominciati i lavori. Qui è naturale chiedere: tutte le linee si devono compiere nel periodo di 18 a 20 anni: ma quali sono le linee che si costruiranno nei primi 10 anni? quali sono le linee che dovranno costruirsi negli altri 8 o 10 anni? E, se si mette mano a tutti i lavori contemporaneamente, credete voi che potranno bastare i 60 milioni all'anno?

Mi si dirà: tant'è, non si potrà spendere di più, la legge del bilancio crea dei limiti insuperabili, bisognerà bene acquietarsi. Ma non si tratta di poca cosa, o signori. Gli articoli 3 e 5, come escono dal disegno di legge della Commissione, comprendono da sette ad otto traversate dell'Appennino; è uno sviluppo di lavori di circa 594 milioni. Sono 594 milioni nel preventivo della Commissione; nel fatto saranno molti di più. Ebbene, a tutti è noto che arrivati a certo punto non è possibile di limitare l'intensità dei lavori in corso; quando essi hanno raggiunto il massimo loro sviluppo, non è possibile rallentarli, reprimerli senza danno. Quando non avete altro, avete sempre questioni gravi e liti con gli intraprenditori per l'inosservanza dei contratti, per l'indugio dei lavori, per la perdita del frutto dei loro capitali, ecc.

Ognuno che abbia un po' di esperienza sa che veramente i lavori, quando sono arrivati a un certo grado di maturità, bisogna che si svolgano in tutta la loro pienezza. Ebbene, signori, se le linee che sono comprese nell'articolo 3 e nell'articolo 5 fossero tutte contemporaneamente attaccate, ciò che dovrebbe farsi quando tutti i corpi morali fossero nelle medesime condizioni e nessuno avesse meritata una precedenza, io credo che si arriverebbe ad un punto in cui non basterebbero i 100 e i 150 milioni per sopperire ai lavori dell'anno. Ora questo è quello che io non voglio.

Io voglio il disegno di legge con 60 milioni di costruzioni; ma voglio altresì che nella legge e non nell'arbitrio dei ministri, ci sia già una regola, una garanzia per cui io sappia che non si possono eccedere i 60 milioni previsti. Io trovo scritto nel disegno di legge che c'è un ordine di lavori da determinare. L'articolo 14 dice: « si avrà riguardo nel determinare l'ordine delle costruzioni delle linee stesse. » Io domando alla Commissione: chi dovrà fissare questo ordine? A me pareva proprio che dovesse essere la legge. E lo dico francamente, io ho sempre creduto che il valore della classificazione dovesse in ciò principalmente consistere: cioè, per determinare la precedenza da accordarsi nell'or-

dine e nel tempo delle costruzioni. Realmente però non è questo il concetto della legge.

Il concetto della legge rispetto alla classificazione è unicamente che essa valga a fissare il contributo più o meno grande delle provincie, dei comuni, delle località interessate. Mi duole dover dire che questa è una grave lacuna nell'attuale proposta. Per me è la più grave di tutte, perchè mi manca così quella garanzia del procedimento ordinato dei lavori, per il quale possa esser sicuro di non dover spendere oltre i 60 milioni che, nella condizione delle finanze, mi pare che costituiscano l'ultimo limite di spesa consentito dalla prudenza.

È notevole come in tutto il disegno di legge, sia secondo la redazione del Ministero, sia secondo quella della Commissione, non c'è una parola sulla durata della costruzione di ciascheduna linea. Io ho veduto sempre, in tutti i disegni di legge relativi a costruzioni, prefiggersi dei termini, nei quali le linee devono essere costruite. Or bene perchè qui non si trova applicato lo stesso sistema?

MORANA. È nella tabella.

ALLIEVI. È una tabella per le erogazioni delle somme; non parla di linee...

MORANA. E per il tempo.

ALLIEVI. Ma non è scritto nella legge.

MORANA. C'è.

ALLIEVI. Nel disegno di legge io non trovo nessuna determinazione di tempo per la costruzione delle singole linee. Se mi sono ingannato nel credere che i lavori di tutte le categorie si possano, secondo la legge che ci è proposta, tutti egualmente intraprendersi nel medesimo tempo, io sarò ben lieto di riconoscerlo. Non aspiro ad altro che ad essere fatto tranquillo sui miei dubbi. Però nel testo della legge, (e su c'ò ho chiesto anche l'avviso di qualcuno dei membri della Commissione,) non trovo nulla che risponda al problema da me posto e che lo risolva.

Del resto io sono più radicale rispetto all'articolo 14, e ne propongo senz'altro la radiazione dal disegno di legge. A me non riesce spiegarmi, come, ad esempio, se le provincie interessate alla ferrovia di Eboli-Reggio offrono al Governo un qualche centinaio di mila lire di maggior concorso nella spesa, si debbano posporre per ciò la linea Parma-Spezia e la linea Faenza-Pontassieve, le quali due linee sono affermate necessarie alla difesa del paese. Evidentemente noi non possiamo abbandonare un interesse essenziale, come è quello della difesa del paese, o come sarebbe quello inerente ad una grande comunicazione, che completi la rete nazionale; non possiamo abbandonarlo per accattare un misero sussidio da una provincia o da un comune.

D'altronde, lo ripeto ancora, non mi piacciono

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 1° MAGGIO 1879

questi eccitamenti ai contributi locali; già pur troppo ci sono eccessive speranze ed anche vere illusioni intorno ai benefizi, che debbono arrecare le ferrovie. Noi abbiamo già veduto sotto l'influenza di queste illusioni le provincie e le città assumere degli obblighi affatto incompensabili colle loro forze, e volgere direttamente alla propria rovina.

La ferrovia per molti è una panacea universale; purtroppo, essa dovrebbe tener luogo del lavoro, del risparmio, dell'iniziativa, della moralità; dovrebbe *convogliare* colla locomotiva il benessere e la fortuna; ebbene, signori, non mancheranno le disillusioni, perchè la ferrovia in fondo non fa che togliere degli ostacoli, e dove l'inerzia delle popolazioni non si scuote e non si pensa a lavorare di più, la ferrovia non reca che ben piccolo beneficio.

Io non credo, o signori, che convenga di subordinare alla passione esagerata e quasi fantastica, sotto cui le provincie, ed i comuni votano i sacrifici per le ferrovie, la soluzione di problemi fondamentali per gli interessi del paese, problemi che solo dal Parlamento possono essere completamente intesi e saviamente risolti.

Io ora non entrerei nell'esame dei criteri, che possono aver guidato la Commissione nel modificare le categorie o la distribuzione delle diverse linee, rimaneggiando le proposte fatte prima dall'onorevole Depretis e poi dall'onorevole Baccarini. A dir vero io li ho cercati questi criteri, sui quali sono fondate le distinzioni delle categorie, e fino ad un certo punto alcuni li ho intraveduti, ma altri veramente sono parsi sempre oscuri ed indecifrabili alla mia mente.

Io non so ancora rendermi ragione, per esempio, del perchè, avendo l'onorevole Depretis messa la linea di Benevento-Campobasso nella prima categoria, la Commissione invece e l'onorevole Baccarini l'abbiano rimandata alla seconda; e perchè la linea di Solmona che era nella seconda categoria è stata avanzata alla prima. La Commissione ha portato a 16 le linee della terza categoria, ossia quelle dell'articolo 5, per cui otto decimi della spesa stanno a carico dello Stato. Essa vi ha compreso 5 congiunzioni di capoluoghi di provincia colla rete ferroviaria, e la preferenza per queste si intende; ma vi ha compreso altresì le 3 succursali di nuova creazione della Eboli-Reggio, e questo s'intende poco; essa ha introdotto nella terza categoria altre linee, delle quali ancor meno si capisce la promozione di categoria, quali la Benevento-Avellino, la Taranto-Brindisi, la Siracusa-Licata.

E d'altra parte mi riesce difficile spiegarmi perchè la Roma-Viterbo, la quale completa le comunicazioni del territorio circostante colla capitale, non

sia stata chiamata agli onori della terza categoria. Io non intendo di sollevare una discussione ora su questo punto. Essa potrà farsi assai meglio quando verranno in esame gli articoli, ma mi pare di dover mettere in chiaro che la distinzione in categorie non dovendo fornire il criterio per il successivo ordine delle costruzioni, diventa per ciò stesso più labile ed arbitraria.

Quando il criterio della distinzione è unicamente il concorso delle provincie e dei comuni, io mi spiego perchè la Commissione, in seguito alle sollecitazioni, alle offerte, alle promesse delle provincie e dei comuni, possa avere acconsentito a modificare la distribuzione delle linee. Forse è venuto di qui il rimaneggiamento radicale che si è fatto nelle categorie dalla Commissione. Ma il concetto di classificare le linee unicamente per determinare la quantità di concorso nella spesa dei comuni e delle provincie è un concetto erroneo, o per lo meno incompleto; il grado di importanza delle linee deve servire anzitutto come criterio per l'ordine e per il tempo della costruzione.

Un altro punto, sul quale voglio chiamare l'attenzione della Commissione è quello degli studi e dei tracciati.

Evidentemente i disegni e i tracciati, su cui si fondano le proposte della Commissione, hanno un diverso e vario valore; alcuni sono il risultato di mature indagini... (*Conversazioni*)

PRESIDENTE. Prego di far silenzio, onorevoli deputati.

ALLIEVI... altri sono stati studiati assai più rapidamente; per alcuni sono bastate delle ispezioni, delle passeggiate d'ingegneri; ed io credo che ve ne ha pure qualcheduno, per cui si ebbe unicamente la traccia della carta del nostro stato maggiore. Io non intendo di fare per questo una censura grave al disegno di legge. In ciò io non sono d'accordo con l'onorevole Lugli; io credo che gli elementi tecnici e le verificazioni e le constatazioni, di cui siamo in possesso, siano sufficienti, messi d'accordo coi dati economici e colla conosciuta condizione ed importanza delle località, per fornire i criteri della presente legge, la quale in fondo non è che una legge di classificazione per le strade da costruire.

Quando però si entri nel periodo dell'esecuzione, vi sono due ordini di questioni: quelle che riflettono lo sviluppo e l'andamento dei tracciati, e che si svolgono solo allora che si fissa veramente sul terreno la traccia, e quelle che riguardano la formazione dei progetti esecutivi e delle perizie. Io credo che bisogna assolutamente che la legge provveda, affinché non si incomincino in nessun punto i lavori

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 1° MAGGIO 1879

prima che tutte le questioni dell'una e dell'altra siano convenientemente risolte.

Nell'articolo 20 è detto che i tracciati delle linee e tutte le questioni relative si debbono decidere per decreto ministeriale, sentiti il Consiglio superiore dei lavori pubblici e i Consigli di guerra. Io veramente ero tentato di proporre la soppressione di questo articolo. A me ripugna la tendenza e facilità, che noi abbiamo, di esaurire il Parlamento. Non è questo l'esempio del Parlamento inglese. In Inghilterra, mancando una legge generale di espropriazione per causa di pubblica utilità, ognuno che voglia costruire una strada debbe sottoporre i piani particolareggiati all'esame del Parlamento, e così questi è giudice ultimo di tutte le questioni e grandi e piccole, che interessano i tracciati.

Del resto non c'illudiamo; in quanto le questioni relative ai tracciati interessano le località, perchè la linea passa più presso o più lontano, con una piuttosto che con altra direzione, tutte queste questioni ci verranno davanti, non dubitate, sotto forma di interrogazioni speciali, sotto forma d'interpellanze. Alla discussione del bilancio dei lavori pubblici, avremo un nugolo di queste questioni relative ai tracciati; e quindi, con lo avere in apparenza disinteressato il Parlamento, non avremo altro vantaggio che quello di dovere assistere alla discussione, senza sufficiente preparazione, senza che una Commissione nostra col suo voto imparziale ci illumini intorno a quello su cui saremo chiamati a decidere.

Nonostante ciò, io mi rassegno ad accettare l'articolo 20; lasciamo che le decisioni relative alle questioni dei tracciati sieno di competenza del Ministero, anche per non alterare troppo le nostre abitudini amministrative. Ma rendiamoci ragione del come il Ministero eserciti le facoltà che gli sono concesse; assicuriamoci della diligenza e cura degli studi e delle perizie. Io propongo quindi all'articolo 29, il quale suona così: « Colla legge del bilancio di prima previsione dei lavori pubblici, il Governo dovrà presentare annualmente un prospetto degli impegni assunti e delle somme stanziare per ciascun tracciato » il seguente emendamento.

Colla legge del bilancio di prima previsione dei lavori pubblici, il Governo dovrà presentare un prospetto « delle somme da stanziare per ciascun tracciato. Tale prospetto sarà accompagnato dalle determinazioni relative ai tracciati di cui all'articolo 20, e dai risultati delle perizie formate sui progetti di esecuzione per gli impegni da assumere. »

Io vorrei così che votando i fondi annuali, si conoscesse quale applicazione ne sarà fatta. Io credo che questo provvedimento sia salutare per i lavori,

e sottragga alle eccessive molestie il ministro dei lavori pubblici. Che avviene oggi? Decretata per legge una strada, le popolazioni aspettano che il giorno dopo si metta mano ai lavori.

Ora gli studi di solito sono difficili, costano molto tempo; e senza buoni studi non è possibile d'intraprendere utilmente i lavori. Quando si hanno degli studi, dei disegni incompleti, voi correte contro infinite difficoltà. Appena consegnato il lavoro all'appaltatore, sorgono subito le gravi questioni; e qualche volta seguono le sospensioni dei lavori, qualche volta anche i pentimenti e le ricostruzioni; e talvolta anche i lavori abbandonati e le spese perdute. Ora, tutto questo mi pare che si possa evitare quando si richieda che la legge del bilancio abbia in sè riepilogati gli studi definitivi e le perizie, dimodochè il Ministero abbia una buona ragione per resistere a certe impazienze; e noi possiamo essere certi, assegnando i fondi, che questi saranno utilmente impiegati.

Coordinando le due fondamentali osservazioni che ho fatte, e quando si faccia ad esse ragione, io arrivo a quella quiete a cui volevo giungere, di sapere cioè, che si spenderanno 60 milioni all'anno e non più; 1080 milioni in complesso e non più. Una volta che sia determinato l'ordine di tempo con cui sulle diverse linee dovranno essere incominciati i lavori, e una volta che sieno conosciuti avanti i disegni e le perizie, e che si sia ben fermi di non varcare nè i 60 milioni, nè il miliardo e 80 milioni, se avverrà quello che diceva l'onorevole Lugli, che a un certo momento si riconosca che le linee da costruirsi più tardi (quelle per esempio rimandate al secondo decennio), non possano essere costruite perchè il fondo generale che si vota oggi, si veda esaurito dalle prime linee a cui si pose mano, per la certezza acquistata che debbano costare molto e molto di più dei preventivi d'oggi, allora sarà il caso che il Ministero venga un'altra volta dinanzi al Parlamento, il quale, giudice della situazione finanziaria d'allora, vedrà se sarà conveniente, per esaurire il programma delle costruzioni, di aprire un nuovo credito all'azienda delle ferrovie.

Io non voglio intrattenere più a lungo la Camera. Si è parlato molto delle ferrovie economiche e delle ferrovie a sezione ridotta. A dir vero io avrei preferito un invito alla Commissione ed al Ministero a fare su questa materia un separato disegno di legge. Già altre volte se ne è parlato nella Camera: io avrei voluto che noi avessimo imitato l'esempio di altri paesi, per esempio, la Francia, dove per le ferrovie d'interesse locale esistono provvedimenti e leggi speciali.

È questa una materia la quale esige un compe-

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 1° MAGGIO 1879

tente sviluppo, e che è sacrificata nelle proposte che noi stiamo discutendo. Qualunque mutazione si introduca negli articoli 19 e 20, noi non avremo provveduto che in modo incompleto al bisogno. Ma quel che si potrebbe, e si dovrebbe fare fin d'ora, secondo me, sarebbe d'introdurre il principio delle riduzioni, ossia delle economie anche nelle strade a sezione ordinaria. Signori, prima di arrivare alla riduzione della sezione, ci sono molte altre riduzioni di spesa possibili nella costruzione delle ferrovie. Voi potete ridurre i fabbricati delle stazioni, potete ridurre il peso dei rails, voi potete ridurre il peso delle macchine ed in proporzione quello dei veicoli. È vero che avete una diminuzione della velocità, ma sarà anche maggiore il compenso della economia nella costruzione e nell'esercizio. Ma, signori, noi andiamo per una via totalmente opposta. Permettetemi di citarvi un esempio: presso Milano si stanno costruendo in questo momento due piccole linee, le quali hanno il carattere di ferrovie economiche senza essere per questo di sezione ridotta. E veramente è da lodarsi l'energia di quel concessionario il quale, poco aiutato nel paese, pure ha osato assumere l'intrapresa e di fornirci, io credo, un buon esempio per l'avvenire. Delle due linee, una è già in esercizio; l'altra è ancora in costruzione; Milano-Saronno e Milano-Erba. Il concessionario ha ottenuto dal Governo per una parte soltanto del percorso le mille lire all'anno che si concedevano in passato alle ferrovie secondarie. Ebbene, sono incredibili le difficoltà che egli ha incontrato per poter compiere le costruzioni e organizzare l'esercizio nelle condizioni economiche nelle quali gli era necessità di mantenersi; difficoltà per i passaggi a livello, per le difese, per le stazioni, per i materiali delle locomotive e dei carri, per la sorveglianza... Infine, io non so neppure se tutte le difficoltà sieno a quest'ora superate: l'onorevole Merzario ne sa più di me e potrebbe dirne qualche cosa. Ebbene, io sarei già contento che noi ci avviassimo alla semplificazione dell'organismo ferroviario, pur restando nei limiti della sezione attuale. Perché, creda pure l'onorevole Bartolucci, ci sono molte economie da fare anche entro i limiti della sezione ordinaria. Il cambiamento alla sezione è cosa assai più grave e non sempre utile.

Ma i nostri ingegneri del Genio civile hanno un tipo nella mente, il tipo delle ferrovie francesi, e tutto quello che non si accorda con quel tipo invariabile, a loro pare assurdo, impossibile. D'altra parte bisogna dire, per compenso, che abbiamo una specie di anarchia rispetto ai *tramways*, ed ai *tramways* guidati dalle macchine a vapore. Da una parte quindi l'intolleranza estrema ed esigenze eccessive, perchè la ferrovia risponda a quel tipo

unico che si è cristallizzato nei capitolati e nei regolamenti; dall'altra abbiamo la novità dei *tramways* che viaggiano sulle strade ordinarie, a cui non si dimanda nessuna guarentigia per la sicurezza degli altri viaggiatori, sicchè a quest'ora abbiamo già una non piccola serie di disgrazie. L'amministrazione nostra, voi lo vedete, in questa materia oscilla tra il rigorismo e l'anarchia.

Ora vorrei dire su qualche punto ancora una parola, ma temo che la Camera sia stanca...

Voci. No! no! Parli! parli!

ALLIEVI. Vorrei parlare dell'operazione finanziaria.

In tutte le proposte per le nuove costruzioni, è sempre venuta innanzi l'idea di un prestito speciale, guarentito sulle ferrovie, prestito in titoli al 5 per cento, ammortizzabile nel periodo di settantacinque anni, le cui cedole vengano pareggiate all'interno alle cedole del consolidato italiano. Io dico il vero, nella questione dei prestiti speciali, dei prestiti ammortizzabili, mi pare proprio di assistere alle oscillazioni del pendolo. Tutti i paesi, non solo l'Italia, per un certo tempo, fanno dei prestiti speciali, ammortizzabili, redimibili; poi li trasformano e ritornano al consolidato. Più tardi dal consolidato ritornano al prestito speciale redimibile. La Francia, per esempio, ha seguito anch'essa questa via. Ultimamente essa ha emesso il suo prestito al 3 per cento ammortizzabile in 75 anni; presso a poco, salva la ragione dell'interesse, quello che vogliamo far noi. Noi per una contraddizione, che del resto si spiega e su cui non voglio soverchiamente insistere, nel tempo stesso in cui sono ancora in corso le operazioni per fare scomparire gli prestiti ammortizzabili, per esempio il prestito nazionale, ci proponiamo di crearne dei nuovi. Comunque, l'idea d'un titolo speciale ferroviario è un'idea pratica e buona, quando vi si richiamano i capitali della nazione nella misura dei suoi risparmi. Così evitiamo di chiamare il capitale estero, il quale esigendo titoli il cui frutto sia pagabile in moneta metallica, aggraverebbe, insino a certo punto, le condizioni dell'aggio.

Rispetto a questa questione dell'aggio però vi sono alcune idee da rettificare. Prima di tutto, quando voi col vostro prestito speciale eccedete le risorse dei risparmi della nazione, quando cioè voi non v'indirizzate ad un vero nuovo capitale che si formi in paese, voi produceste due cattivi effetti: voi impoverite tutte le altre industrie, tutte le altre fonti di produzione che hanno pur bisogno di capitali, e li domandano ansiosamente come condizione unica di progresso. Inoltre, se il capitale manca nel paese, voi dovrete vendere i vostri titoli dell'imprestito speciale al di sotto del prezzo corrispondente

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 1° MAGGIO 1879

del consolidato. I compratori dei titoli speciali non possono essere che quelli, i quali vendono per comperarli, il consolidato. La vostra operazione finanziaria produce allora gli stessi effetti di una emissione di rendita all'estero fatta in condizioni le meno favorevoli. Più capitale di quello che raduna coi risparmi un paese non può dare. Se le vostre emissioni eccedono il capitale disponibile, il paese sarà obbligato a vendere il consolidato all'estero per poter comperare l'imprestito speciale. E le spese dell'operazione torneranno tutte a carico della finanza.

Del resto sulla questione dell'aggio importa rendersi ben ragione dei fatti. Noi siamo riusciti ad un sistema quasi senza saperlo, cioè a quello di pagare per lo stesso titolo in oro all'estero e in moneta legale o di carta all'interno. Questo sistema abbastanza anormale in apparenza, è una delle cause onde si mantiene un certo equilibrio, una certa calma nel prezzo dell'oro, ossia nell'aggio, sul mercato italiano. Infatti le negoziazioni della rendita che sono incessanti e reciproche fra l'Italia e l'estero stabiliscono una specie di quotidiana compensazione fra i debiti e i crediti della nazione, debiti e crediti che dipendono in sostanza dalle esportazioni e dalle importazioni.

L'aggio, è vano dissimularlo, dipende principalmente dal rapporto tra l'importazione e l'esportazione. Quando l'equilibrio non esiste tra l'importazione e l'esportazione bisogna che l'aggio si esacerbi, ossia che i prodotti all'interno si avviltino di valore, tanto che torni conto all'estero di venirci ad acquistare presso di noi, ristabilendo così l'equilibrio turbato. Or bene i paesi che non hanno quel meccanismo di compensazione che noi abbiamo nella negoziazione all'estero del consolidato, sono soggetti a violente perturbazioni nell'aggio. L'Austria, per esempio, ha veduto l'aggio, durante la guerra Turco-Russa, salire sino al 36 per cento. Qual'è il rimedio a cui si ricorre per mitigare questa esacerbazione eccessiva dell'aggio? I prestiti in oro, i quali valgono a correggere lo squilibrio, quando le relazioni commerciali non bastano. Così l'Austria ha prestiti in oro; e noi vediamo oggi l'Ungheria fare anch'essa un imprestito in oro; e prestiti in oro ha pur conchiusi recentemente la Russia. Dunque non è tutto male il sistema che si è venuto creando in Italia, e per il quale in certo modo c'è un canale di comunicazione che mantiene un certo equilibrio tra il bacino dei mercati esteri ed il bacino dei mercati nazionali.

Or bene, noi dovremmo esaminare fin dove il restringere o l'allargare la massa del consolidato italiano conferisca alla funzione moderatrice dell'aggio

che è inerente alla negoziazione all'estero del nostro consolidato.

Io non pretendo, o signori, di risolvere la questione, e la metto avanti alla Commissione ed alla Camera; veda essa se quel provvedimento, che poteva essere buono quando si trattava di 300, di 400 milioni, possa essere egualmente buono e sicuro ora che si tratta del miliardo, soprattutto se si consideri che, malgrado le cautele e le garanzie che si invocano, il miliardo sarà certamente varcato.

Ora io vorrei anche dire una parola dell'organizzazione della Cassa delle strade ferrate, ma mi riservo di parlarne negli articoli. Io credo di essere stato il primo a dire in questa Camera della necessità d'una creazione consimile per aiutare provincie e comuni a raccogliere le somme che da loro si domandano; però la Camera mi permetterà, a suo tempo, di esporre il mio avviso intorno al modo con cui la Commissione ha creduto di sviluppare la istituzione e darvi forma concreta nel disegno di legge.

Concludendo, io accetto in massima il disegno di legge, ma voglio essere ben sicuro che si voteranno strade per 60 milioni all'anno, e per un miliardo ed 80 milioni; io voglio essere sicuro che tutti i favori, tutti gli oneri, tutto l'ordine dei lavori e delle spese sarà determinato dall'autorità della legge, e niente altro che dall'autorità della legge. A queste sole condizioni la presente proposta, a mio credere, sarà foriera di pace e di benessere alle popolazioni, elemento di concordia tra le provincie italiane, efficacissimo mezzo affinché sieno più intimamente collegate e fuse nella vita comune. (*Bravo!*)

PRESIDENTE. L'onorevole D'Amico ha facoltà di parlare.

D'AMICO. I valenti oratori che mi hanno preceduto hanno trattato le diverse questioni che si connettono a questa proposta di legge con tanta copia di argomenti e con tanta dottrina, che, quasi giunto l'ultimo in questa discussione generale, io potrei rinunciare a parlare. Ma a me sembra il disegno di legge di cui ci occupiamo di una importanza tale, e le obiezioni che ad esso si sono andate facendo talmente gravi, che credo conveniente di intrattenere la Camera per toccare qualche argomento in difesa della legge, che non mi pare sia stato trattato da coloro che hanno preso a sostenerla. Farò in modo, in ogni caso, di ripetermi con i precedenti oratori il meno possibile.

Comincerò col dire una parola sulla necessità della legge sebbene mi paia che in generale, grandi e forti oppositori, meno l'onorevole Gabelli, non ci sieno stati. Ma l'onorevole Gabelli e, soggiungo, anche l'onorevole Plebano, l'uno per la parte tecnica,

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 1° MAGGIO 1879-

l'altro per la parte finanziaria, sono tra noi così autorevoli, che io, che mi trovo in una condizione d'animo diversa e, se vuoi, anche esageratamente diversa; io che accetto non solamente il disegno di legge che ci è stato presentato, ma che lo desidererei anche più esteso di quello che esso è, sono nella necessità di ribadire su questo punto. Il disegno di legge in discussione ci propone la nuova costruzione di 4400 chilometri di nuove ferrovie.

E qui permettetemi, o signori, un'osservazione. Dai 4400 chilometri di ferrovie toltine 700 di quinta categoria restano 3700. Ora vorrei stabilire un principio, ed è che questa legge non deve passare tra noi colla tinta di una legge regionale. Essa è una legge d'interesse generale. Questi 3700 chilometri si ripartiscono press'a poco egualmente su tutte le provincie italiane; ne abbiamo 1252 nell'alta Italia; 612 nella media Italia; 1394 nella bassa Italia e 448 nell'isola di Sicilia. Questo ho voluto dire perchè i favorevoli e gli oppositori sappiano che oppongono o favoriscono una legge che interessa tutte le provincie italiane. (Benissimo! Bravo! a sinistra)

Questa legge ci obbliga ad una spesa di 1300 milioni. Se questa somma debba essere aumentata lo vedremo in seguito. Questi 1300 milioni sono ripartiti per 1080 milioni a carico dello Stato e per 220 milioni a carico delle provincie e dei comuni. Ecco la somma che per se stessa spaventa. E dietro le competenti osservazioni dell'onorevole Gabelli, e quelle che ha fatte oggi l'onorevole Lugli, la somma che si dovrà spendere deve riguardarsi anche più grossa di quello che la si presenta nella proposta di legge. Ecco dunque la preoccupazione di coloro che si dedicano allo studio delle cose finanziarie del paese, come l'onorevole Plebano, e di coloro che sono impensieriti di quello che succederà quando noi avremo approvate queste nuove costruzioni.

Per dimostrare adunque anche una volta la necessità di queste costruzioni, io richiamo l'attenzione dei miei colleghi su talune cifre.

L'onorevole Allievi diceva: è inutile ricorrere alle statistiche, la statistica si maneggia alle volte *ad usum Delphini*; ma io dico che ci sono certe cifre statistiche che non si possono rimaneggiare ed io mi limito a quelle.

Noi abbiamo oggi 8500 chilometri di strade ferrate, questi 8500 chilometri di strade ferrate toccano 844 comuni, i comuni d'Italia sono 8600, vedete adunque che grande larghezza nella rete attuale noi non abbiamo; questi 844 comuni toccati dalle strade ferrate rappresentano una popolazione che arriva ai sette milioni, dunque ce ne sono ancora ad arrivare a 26, 19 milioni.

Ma mi può dire qualcuno: caro collega, la ferrovia non giova mica soltanto al comune nel quale sta la stazione, ma giova ad una sfera di irradiazione vicino, dunque la cifra che tu ci porti cominci tu stesso a metterla sotto gli occhi nostri *ad usum Delphini*, come ti conviene di presentarla. Ebbene, io non dico di no; consideriamo anche l'influenza della sfera d'azione di ciascuna stazione, e prego i miei colleghi di seguirmi nel mio ragionamento. Le nostre ferrovie nel 1877 hanno avuto 28 milioni di viaggiatori, quanti di questi 28 milioni di viaggiatori appartengono ai paesi dove esiste la stazione? E quanti sono venuti da parti lontane a raggiungere la stazione stessa?

Un calcolo simile a quello che vi voglio presentare lo facevano in Francia, e lo si faceva da uno dei più competenti in materia ferroviaria, dal signor Goshler. Egli calcolava che il quarto del numero dei viaggiatori venisse di fuori del comune a raggiungere la stazione; ma io voglio tenere conto della differenza di movimento tra la Francia e l'Italia, e dico: supponiamo pure che non il quarto, ma il sesto solamente di questi 28 milioni sia venuto di fuori comune per raggiungere la stazione e mettersi in ferrovia. Da un'altra parte lo stesso Goshler calcolava che la distanza media dei comuni non attraversati da strada ferrata alla stazione ferroviaria più prossima, è in Francia di 41 chilometri, onde pigliando quel rapporto fra la superficie e i metri ferroviari, che si legge nell'allegato alla relazione del disegno di legge, vediamo che per riguardo a superficie, mentre la Francia ha 42 metri di ferrovia ogni chilometro quadrato, noi ne abbiamo appena 26, dal che ne viene che la distanza media dei comuni, che non hanno stazione, alla più prossima stazione, in Italia si debba calcolare di 66 chilometri. Ora, abbiamo un sesto dei 28 milioni che debbono in media percorrere 66 chilometri a piedi o in vettura al fine di raggiungere la più prossima stazione. Teniamo conto del costo del viaggio a piedi, perchè anche il viaggio a piedi costa, non potendo un individuo guadagnare la sua mercede e dovendo invece consumare il suo personale e le spese per il suo vitto. Vediamo dunque che cosa costa il viaggio a piedi, quello in vettura e quello in ferrovia; vediamo, senza parlare d'incrementi, di sviluppo o di altro, nello stato attuale delle cose, che cosa sciupa il paese per mancanza di ferrovie.

Fatto questo calcolo, che è inutile che io rifaccia dinanzi a voi in tutti i suoi particolari, poichè, trattandosi di una semplice moltiplicazione, i miei colleghi mi vorranno prestar fede; ed aggiunta la parte afferente alla merce, abbiamo nell'insieme uno sciupio nuovo di 104 milioni che, nello stato attuale delle

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 1° MAGGIO 1879

cose, la mancanza di ferrovie fa sì che il paese debba spendere per raggiungere le stazioni attuali. Vi affretterete subito a dirmi: ma, onorevole D'Amico, questi milioni noi li guadagneremo se tutti i comuni del regno con questo disegno di legge avessero la ferrovia. Questo lo intendo; ma concedetemi che una parte di questi 104 milioni che oggi il paese spende andranno in compenso di quei 50, di quei 60 milioni, che noi oggi andiamo a chiedere al paese per provvederlo di strade ferrate.

Voci a sinistra. Benissimo! Molto bene!

D'AMICO. E vi cito un esempio pratico di quanto vi sono venuto dicendo, fatto che consta a me. Prendo il mio collegio elettorale, il cui capoluogo, Sorrento, è distante 14 chilometri dalla stazione ferroviaria di Castellammare, la quale è distante 27 chilometri da Napoli. Adunque uno dei miei elettori che debba recarsi al capoluogo della sua provincia, comincia a fare 14 chilometri a piedi o in vettura; se va in vettura, e la tiene per sé solo, bisogna che paghi 20 lire, se piglia un posto solo in questa vettura, bisogna che ne paghi 3; andando a piedi, una lira almeno lungo la strada, per merenda, se la spende. Invece quando arriva a Castellammare ed entra in ferrovia per recarsi a Napoli, paga 3 lire se va in prima classe, 2 se va in seconda, una se va in terza. Fate il calcolo e troverete che costa molto più a questo mio elettore il viaggio da Sorrento a Castellammare, che è di 14 chilometri, che non gli costi il viaggio da Castellammare a Napoli che è di 27 chilometri.

Io parlo di quello che conosco e me ne appello a loro signori, per altri fatti congeneri.

Quanto paga un abitante di Macerata per raggiungere la sua stazione? Quanto paga quello di Sondrio, quanto quello di Belluno per la stessa ragione? E cosa costa il raggiungere la stazione prossima a quei di Campobasso?

Quando dunque noi siamo in condizione che solo il decimo dei nostri comuni ha il beneficio di una stazione ferroviaria; quando abbiamo tre provincie che non hanno un chilometro di ferrovia, sette capoluoghi di provincia divisi dalla rete ferroviaria, voi vedete, o signori, che una parte non indifferente di quei 104 milioni all'anno è sciupata dal paese per raggiungere la strada ferrata. (*Benissimo! Bravo!*)

Signori, l'onorevole Gabelli e l'onorevole Plebano hanno attaccato i criteri, che la Commissione ci ha indicati nei rapporti delle esistenti reti ferroviarie con la superficie e con la popolazione. Io capisco bene che questi non sono i soli criteri per stabilire la potenza ferroviaria di un paese. Ma l'onorevole Gabelli e l'onorevole Plebano dovranno convenire meco

che se quelli non sono i soli criteri, bisogna pure anche di essi tener conto.

Uno degli oratori che mi ha preceduto diceva: lasciamo stare le cifre; ma è però un fatto che di fronte alle altre nazioni siamo indietro. In Europa siamo il quattordicesimo fra gli Stati; per rapporto di popolazione e superficie, e nel mondo siamo al ventisettesimo posto! Io non posso seguire l'onorevole Plebano il quale diceva: ma sapete, non abbiamo poi da arrossire; perchè ha preso i due limiti estremi ed ha detto: sapete dall'anno B all'anno C, l'Inghilterra ha aumentato del terzo le sue ferrovie, la Francia le ha aumentate del doppio; noi invece le abbiamo quadruplicate.

Questo mi fa ricordare il fatto di quell'allievo, che non avendo che un solo compagno in classe ed essendogli stato domandato come era andato l'esame, rispose: eh! non c'è stato male, sono stato il secondo! (*ilarità*) Dunque, dico, non stiamo bene neanche in questo rapporto di potenza ferroviaria rispetto alle altre nazioni del mondo, e specialmente poi a quelle d'Europa. Ma mettiamo da parte il criterio della superficie e della popolazione, io voglio intrattenervi, onorevoli colleghi, sopra un altro criterio, che io spero non sarà oppugnato dagli onorevoli Gabelli e Plebano; voglio parlare del criterio della produzione. Malgrado che da noi si stampi a sufficienza di statistiche, di dati, di pubblicazioni ufficiali, pure vi assicuro che ho avuto della pena per stabilire la produzione nazionale. Ma l'ho voluto fare, per portare davanti a voi delle cifre esatte. La produzione nazionale, tenuto conto delle raccolte statistiche pubblicate dall'Annuario statistico italiano del Movimento di importazione ed esportazione, e di varie altre pubblicazioni, risulta per l'Italia tra quello che produce e quello che immette in una massa di 18 in 19 milioni di tonnellate. Di questi 18 milioni di tonnellate, quanti ne prendono le nostre strade ferrate? Nel 1877 le ferrovie esistenti ne presero per 7 milioni e mezzo. E qui, o signori, permettetemi un'osservazione.

Per vedere quale maggiore o minore necessità, le diverse provincie d'Italia abbiano di strade ferrate, tiriamo una linea tra Bologna e Firenze. Di questi sette milioni e mezzo di tonnellate di merci, che nell'anno 1877 hanno trasportato le nostre ferrovie, cinque milioni le hanno trasportate le ferrovie dell'alta Italia, due milioni e mezzo le Romane, le Meridionali, le Calabro-Sicule, tutto il resto. Ma direte: perchè succede questo? Perchè in quella prima parte d'Italia vi è lo sviluppo della produzione, del traffico, ecc. e nelle altre parti mancano le strade comunali, manca la produzione, mancano le industrie; dunque queste cifre che

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 1° MAGGIO 1879

voi venite a metterci davanti sono la giusta proporzione con la produzione di alcune provincie e la produzione di altre. Tra i 18 milioni di tonnellate di produzione italiana, nei quali è compresa la roba che viene di fuori, 14 milioni di tonnellate appartengono ai prodotti dell'agricoltura, quattro milioni di tonnellate a tutto il resto. Dei sette milioni e mezzo presi dalle attuali strade ferrate, tre milioni, se pure sono prodotti dell'agricoltura, quattro milioni e mezzo tutto il resto. Dunque, o signori, di quei 14 milioni di tonnellate di produzione agricola, quanti ne hanno presi le strade ferrate? Ne hanno presi tre milioni; e questi come sono ripartiti? Presso a poco nell'istessa proporzione di 5 a 2. Ora tutta questa materia agricola della penisola italiana ha il privilegio dell'immobilità? Non si deve muovere nell'istesso rapporto di come si muove la produzione agricola dell'Italia continentale?

GABELLI. Il mare!

PRESIDENTE. (Con forza) Non interrompano.

D'AMICO. L'onorevole Gabelli mi interrompe e dice il mare. E l'onorevole Gabelli, fino ad un certo punto, ha ragione. Ma io che mi aspettava anche questa sua osservazione sono andato a vedere nei movimenti che pubblica la direzione generale delle gabelle quanta è la parte attinente all'agricoltura che prende la via del mare. Onorevole Gabelli, questa parte è molto piccola. Di quei 12 milioni di tonnellate prodotte dall'agricoltura, che non sono prese dalle nostre ferrovie, un solo milione è preso dal mare. (Benissimo!)

Signori, continuo la mia statistica sulla produzione. Le ferrovie sono sviluppo di produzione, dobbiamo anche questo tenere in memoria, e lo dobbiamo principalmente tenere in mente per la nostra agricoltura. Io prendo quel lavoro del Goshler, sul quale ho basato questa parte del mio discorso. Egli vi dice: la Francia ha tanti milioni di cavalli, di muli e di asini. Di questa quantità di bestiame di tale natura egli calcola che un terzo presso a poco sta nelle città ed i due terzi nella campagna. Noi in Italia abbiamo 1,250,000 fra cavalli, asini e muli. Io non voglio pigliare la proporzione del terzo per quella parte di questo bestiame che sta nelle città; voglio essere più modesto che sia possibile, prendo la proporzione del quinto invece del terzo, e dico: dunque abbiamo 250,000 animali che stanno nelle città. Ciascuno di questi 250,000 animali produce 20 chilogrammi al giorno di concime. Questi 20 chilogrammi per giorno moltiplicati per 250,000 e poi per 365 ci danno un prodotto all'anno di circa due milioni di tonnellate di concime. Sapete quanto concime caricano oggi le strade ferrate? 91,000 ton-

nellate. Per arrivare ai due milioni di tonnellate c'è dunque una grande distanza.

Ma, direte, caro D'Amico, questa è questione di tariffe forse, e non è questione di strade ferrate. Ed io rispondo: è questione delle une e delle altre. Lo vedremo quando vi verrò a parlare delle tariffe. Per ora tenete in mente che se avessimo di quelle piccole strade ferrate d'interesse locale, le quali, partendo dai grandi centri di popolazione, andassero ad internarsi nelle nostre fertili vallate, e potessero portare a basso prezzo i concimi che si accumulano nelle grandi città, là dove l'agricoltura li richiede, oh! allora noi miglioreremmo di molto la produzione del nostro paese. (Benissimo! a sinistra)

Una voce a destra. Girano intorno alle città.

D'AMICO. Ma non basta, o signori, parlare dell'agricoltura, vi è pure l'industria che ha bisogno di strade ferrate, e che ce ne chiede un aumento. Noi abbiamo la disgrazia di non avere il beneficio del carbon fossile; ma il nostro Cesare Balbo sapete che cosa diceva: noi italiani non avremo il diritto di lagnarci della natura che ci ha privati del carbon fossile se non quando avremo utilizzate tutte le nostre cadute d'acqua. E queste cadute d'acqua dove s'incontrano? Nel fondo delle vallate. E quali sono le ferrovie che a noi mancano? Quelle per l'appunto che ci spingano nel fondo delle vallate dei nostri appennini, giacchè delle ferrovie littorali ne abbiamo a sufficienza. E per la parte mineraria ditemi, l'abbiamo noi coltivato il nostro sottosuolo? Le nostre produzioni minerarie corrispondono esse a quella ricchezza geologica che tutti sappiamo essere nel nostro terreno? Signori, pensiamo allo zolfo, pensiamo al minerale di ferro, al minerale di piombo, di rame, al petrolio ed alla lignite. Ma tutte queste nostre ricchezze non sono ancora abbastanza conosciute.

E come volete che l'industriale, che colui il quale cerca col suo lavoro di produrre, si vada ad internare in valli, ove non trova alcun mezzo di comunicazione per arrivarci, per giungere a conoscere esattamente lo stato del nostro sottosuolo, e vedere quali sieno le ricchezze della natura che vi sono nascoste?

Dunque lo sviluppo delle nostre strade ferrate non solo è necessario per far risparmiare quello che il paese oggi spende per arrivare alle attuali stazioni, non solo è necessario per lo svolgimento del movimento personale, ma è necessario ancora per quello industriale ed agricolo del nostro paese.

L'onorevole Gabelli negava poi l'efficacia militare delle ferrovie...

GABELLI. Chiedo di parlare per un fatto personale. (Oh! oh! a sinistra)

D'AMICO. Perdono, onorevole Gabelli, mi lasci finire la mia frase. Io dico che non bisogna esagerare nulla. Quando l'onorevole Gabelli combatte quella esagerazione che è invalsa nel paese per giustificare qualunque tronco di strada ferrata come una necessità militare, senza la quale alla prima guerra l'Italia sarebbe perduta, sono perfettamente d'accordo con lui; ma quando avremo combattuto questa esagerazione, dobbiamo tener conto dell'importanza vera e reale di alcune linee ferroviarie in rapporto alla difesa del paese. Passò ad un secondo argomento.

La spesa che ci viene proposta non mi sgomenta. Però non voglio trascurare una cifra, chè credo importante riferire perchè il paese sappia bene essere questa legge necessaria. Voi direte che il paese lo sa, perchè vengono domande di ferrovie da tutte le parti, ma bisogna che lo si proclami anche in quest'Aula.

L'agricoltura trarrà dalle più numerose ferrovie i mezzi necessari al suo sviluppo. Trovo tra i miei appunti delle cifre che le provano. Dal 1855 al 1859 la Francia cominciava ad avere una vera rete ferroviaria.

In quest'epoca la Francia produceva 31 milioni d'ettolitri di vino. Dal 1860 al 1864 essa raddoppiò la sua rete ferroviaria, dal 1865 al 1869 la triplicò, e la produzione del vino salì prima a 42 e poi a 59 milioni d'ettolitri. Citerò un'altra cifra. Nel 1852 la Francia aveva 3600 chilometri di strade ferrate, e la sua agricoltura aveva per 10,000 cavalli di macchine agricole. Nel 1868 la Francia aveva 16,000 chilometri di strade ferrate e 60,000 cavalli di macchine agricole. E ciò perchè, o signori? Perchè le macchine agricole hanno bisogno di carbone, e se il carbone non si porta a molto buon prezzo dalle ferrovie, non si porta nè dagli asini, nè dai carri.

Veniamo alla spesa. Questa è di 1080 milioni. L'onorevole Gabelli e l'onorevole Lugli con molta competenza hanno detto: badate, stando al programma della Commissione, andremo ai due miliardi. Io a questo punto faccio una parentesi: questa Commissione nominata da noi è stata abbastanza bistrattata. Si è detto da qualcuno: ma come? Avete esaminato una questione simile ad occhio e croce? Ma come ad occhio e croce? La Commissione ha raccolto una montagna di documenti, ha diviso il suo lavoro tra i suoi numerosi membri, ha studiato per parecchio tempo, che cosa doveva fare di più? Doveva essa forse rimandare la relazione su questo disegno di legge al giorno del giudizio? E poi, o signori, se la questione fosse nuova,

fosse stata posta sul tappeto soltanto dal mese scorso; allora comprenderei che si dicesse: come, in 40 giorni ci venite a riferire su materia così grave? Questa questione, o signori, si agita da molto tempo; l'onorevole Allievi poco fa lo ha detto: ha cominciato l'onorevole Spaventa a presentare una proposta di questa natura, è venuto poi l'onorevole Depretis, poi l'onorevole Cairoli e finalmente il Ministero attuale. Che cosa vuole dunque l'onorevole Plebano? Che nominiamo una Commissione d'inchiesta per vedere se e come e quando le nuove costruzioni si debbono fare? Noi ne abbiamo anche troppe di queste Commissioni d'inchiesta per l'esercizio e per tante altre cose delle quali parlerò più tardi.

La spesa. Signori, io non discuto le cifre; nella discussione degli articoli si vedrà chi ha ragione e chi ha torto. Intanto prendo il miliardo, e se lo vogliono i miei oppositori, prenderò il miliardo e mezzo. Non è questa la cifra, o signori, che mi spaventa; mi spaventa bensì il fatto che ci vogliono 18 anni per spenderla. E sapete perchè questa cifra di un miliardo e mezzo non mi desta alcun timore? Perchè dopo aver fatto un'analisi accurata ho dovuto domandarmi: è poi vero che noi aggraveremo il paese per 18 anni di un miliardo e mezzo per spesa di nuove linee ferroviarie? Ed ho dovuto in ultimo persuadermi che ciò non è esatto, e che per conseguenza possono smettere tutte le loro apprensioni coloro che ne hanno.

Cominciamo a vedere queste ferrovie che cosa apportano: apportano allo Stato imposta sulla grande e piccola velocità, per imposta sulla ricchezza mobile, per tassa fondiaria, bollo dei titoli, diritti doganali; per tassa di circolazione dei titoli, e poi per economia nel trasporto delle truppe, nel trasporto degli impiegati, economia nel trasporto dei sali ed in quello dei tabacchi. Le sole partite delle tasse nel 1869 in Francia, anno in cui lo Stato dava 77 milioni di sovvenzione alle sue ferrovie, rappresentavano un ricupero di 57 milioni.

Quando poi si voglia tener conto della diminuzione dei prezzi, il che risulta da una pubblicazione che fa annualmente il Ministero dei lavori pubblici francese, si vedrà che la diminuzione dei prezzi dei trasporti governativi rappresentava altri 57 milioni. Lo Stato adunque in Francia nel 1869 pagava 77 milioni di sovvenzione, ma ne introitava, sotto forma d'imposta, 57, sotto forma di diminuzione di trasporti, altri 57 milioni.

Passiamo a vedere come vanno le cose in casa nostra. Io leggo nel bilancio ultimo della società delle Romane (dico quello che so), che è quello del 1878, che il Governo ha pagato 15,918,016 lire di

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 1° MAGGIO 1879

sovvenzione. Il Governo poi ha introitato per tasse da quella società (son cose che stanno scritte nel bilancio) lire 6,854,000; per riduzione sul prezzo dei trasporti, lire 3,878,000, totale, lire 10,700,000. Che resta della sovvenzione? 5 milioni.

Dunque, o signori, quando noi avremo speso il miliardo e mezzo per le costruzioni che stiamo discutendo, seppur si vuole così, una porzione di questa somma sotto forma d'imposte, sotto forma di trasporti diminuiti, rientra annualmente nelle casse dello Stato.

Ci è di più:

Stiamo sul terreno della questione ferroviaria, parliamo un poco dell'esercizio attuale delle nostre ferrovie, senza occuparci dello sviluppo di traffico delle nuove ferrovie più o meno contrastato. Le ferrovie attuali nostre rendono circa 50 milioni all'anno di prodotto netto. Questi 50 milioni all'anno proprio non si possono aumentare? Non ci possiamo un po' mettere d'accordo, Governo e Parlamento e pubblica stampa e tutti insomma, e non possiamo dire: dobbiamo spendere 60 milioni all'anno per nuove costruzioni; ma nel fare questa spesa cerchiamo di essere giudiziosi, e cerchiamo tutti i mezzi perchè questa spesa sia diminuita? E siccome questa spesa serve a sviluppare il movimento ferroviario del paese, perchè non vediamo se una parte di essa noi la possiamo prendere dall'incremento del prodotto attuale delle strade ferrate? Signori, quando io mi faccio queste domande e quando ce le facciamo tutti col fermo proposito di darvi una soluzione affermativa, io posso tranquillamente rispondere che il prodotto attuale netto delle nostre ferrovie può essere largamente aumentato; può esso solo pagare una gran parte di quei 60 milioni che domandiamo al paese per le nuove costruzioni. E siccome non c'è peggio al mondo che le asserzioni dogmatiche, specialmente quando non vengono da una grande autorità, come io non mi credo di essere, esaminiamo, permettete una piccola parentesi, esaminiamo, ripeto, le condizioni attuali del nostro esercizio ferroviario.

Voi sapete, o signori, quali sono le mie idee in fatto di esercizio: le ho pubblicate per la stampa: ho inviato ad ognuno di voi il mio opuscolo; quindi le conoscete. Io sono radicale; io dico che, per me, la Commissione d'inchiesta sull'esercizio delle strade ferrate può benissimo studiare; far quello che vuole, ma deve venire alla conclusione da me esposta (non ci verremo forse oggi con questa Commissione d'inchiesta; ci verremo tra 10 anni con un'altra Commissione d'inchiesta). L'esercizio delle ferrovie si divide in servizio pubblico ed in servizio industriale. Il servizio pubblico, o signori,

inquiriamo quanto vogliamo, sta negli orari e nelle tariffe; ciò che riguarda il servizio del mantenimento delle vie, il servizio della trazione, si dica quel che si vuole, non è servizio governativo, è bensì servizio industriale. Quando avremo ben studiato, la finale conclusione sarà questa: il Governo sia padrone della tariffa e dell'orario; l'industria privata si occupi della trazione e del mantenimento delle strade. E giunti a questa conclusione, la conseguenza sarà che la tariffa dovrà rappresentare il prezzo del trasporto ed il premio per il trasportatore; non altro. Ma io capisco, o signori, che le idee radicali hanno bisogno del tempo per farsi strada. E poi ognuno dice che siamo in circostanze eccezionali: amico, mi si dice, noi dobbiamo provvedere 60 milioni per le nuove costruzioni; se tu fai pagare alle merci il solo prezzo del trasporto, e quindi vuoi levare dal bilancio tutta quella parte delle tariffe che si riferisce agli interessi dei capitali fai un vuoto di circa 28 milioni nel bilancio stesso.

Dunque mettiamo da parte la idea radicale. Io l'ho accennata soltanto perchè qualcuno non mi potesse dire: ma tu sei in contraddizione con quello che hai altra volta sostenuto. Ammettiamo di mantenere le tariffe industriali. E per tariffe industriali io intendo quelle che sono composte delle due parti: della spesa del trasporto, che è la parte dirò fissa della tariffa, e poi di quella computata per l'interesse dei capitali impiegati nella strada.

Ma le tariffe che sono oggi in vigore sulle strade ferrate sono esse corrispondenti proprio al massimo sviluppo del traffico? Signori, tra le cifre che vi ho citato poc'anzi intorno alla produzione italiana ne ho dimenticata una. L'Italia possiede 15 milioni di capi di bestiame. Di questi 15 milioni di capi di bestiame quanti viaggiano sulle nostre strade ferrate? 1,500,000. Eppure il bestiame, lo sappiamo tutti, l'estate va in un luogo e l'inverno in un altro. Il passaggio del bestiame dalle montagne alla pianura lo si fa per mezzo delle ferrovie? Punto. Tutto questo gran movimento sfugge all'industria ferroviaria italiana, e vi sfugge per due ragioni: prima perchè noi manchiamo di quelle tali ferrovie che s'inoltrino nelle valli dell'Appennino, e poi perchè abbiamo tariffe troppo elevate. E quando io vi ricordava la cifra dei concimi e vi diceva che dei due milioni di tonnellate di concimi che si accumulano nelle nostre città, noi non ne prendiamo che 91 mila tonnellate all'anno, io vi citava un fatto che succede per la stessa ragione. Il concime non può viaggiare sulle ferrovie colla tariffa di 5 centesimi, anche tenuto conto delle tariffe speciali che a grande distanza ribassano il prezzo

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 1° MAGGIO 1879

fino a 3 centesimi e mezzo. Il concime non può farsi trasportare che al prezzo di 2 in 3 centesimi secondo le distanze, e con le nostre tariffe ciò non è possibile.

Tutte le nostre grandi città si trovano in vicinanza del mare, si trovano lontane dalle contrade agricole, e quindi che cosa succede? Questa industria da noi non si esercita, ed il concime delle grandi città viene per conseguenza gettato nel mare. (*È vero!*) Ma, o signori, la questione delle tariffe è grave, e non vi vengo a portare qui delle novità; tutti lo sappiamo che le nostre tariffe non sono tali da poter produrre il massimo traffico, l'abbiamo visto nei disegni di legge che il Governo ci ha presentato, quello dell'onorevole Spaventa nel 1874, e quello dell'onorevole Depretis; e noi che cosa abbiamo fatto? In questa questione grande dell'esercizio ferroviario, la quale, volere o non volere, come vi diceva, non ha che una soluzione sola, noi abbiamo nominato una Commissione d'inchiesta, ed io prego i miei colleghi della Commissione d'inchiesta di aiutare lo sviluppo della legge che noi discutiamo sollecitando per quanto possono il loro lavoro. Essi non ignorano quanto danno rechi all'Italia il ritardo della soluzione di questo problema, e quanto, come io diceva, o signori, del riparto non indifferente dei 60 milioni noi possiamo prendere sullo sviluppo dell'esercizio ferroviario.

Assicuratevi che io dico una cosa profondamente esatta, poichè, o signori, come volete sviluppare il traffico, come volete che una società ferroviaria pensi allo sviluppo del suo traffico, quando si trova nelle condizioni della società delle Meridionali, che più sviluppa il suo traffico più perde dei suoi danari? Come volete che si sviluppi il traffico nella società delle Romane, che da sei anni ha firmato il suo riscatto col Governo, e che non ha più nulla da vedere se le sue strade producano più o meno? Accomodiamo la questione delle Meridionali, la questione delle Romane, sostituiamo a questi enti disinteressati degli enti interessati allo sviluppo del traffico, ed allora vedrete, o signori, se i 50 milioni netti, non voglio esagerare, lo garantisco, in brevissimo tempo non aumenteranno di almeno 10 milioni; e questo, o signori, ve lo voglio provare con altri dati.

Mi è capitato per le mani, o signori, nello studio di questa questione un rendiconto del Ministero francese sull'esercizio delle strade ferrate in Francia. Esso contiene fra le altre cose un rendiconto degli introiti ed esiti di tutte le ferrovie d'Europa. Da questo specchio ho estratto il rapporto tra il prodotto e la spesa delle diverse strade ferrate d'Europa. Ci sono degli Stati dove l'esercizio ferroviario

è affidato a privati, ce ne sono di quelli dove l'esercizio ferroviario è misto, parte affidato a privati e parte al Governo. Nel Belgio, in Russia, nella Svezia e Norvegia, nella Svizzera parte dell'esercizio è affidato al Governo e parte a privati. Le compagnie private nel Belgio esercitano al 54 per cento, in Russia al 59, nella Svezia al 56, nella Svizzera al 51. Il Governo in questi stessi paesi esercita al 61 per cento nel Belgio, al 62 in Russia, al 62 Svezia-Norvegia, al 55 in Svizzera. Prendiamo gli altri Stati dove l'esercizio è tutto privato; l'Austria esercita al 36 per cento, la Germania al 44 per cento, la Spagna al 40 per cento, la Francia al 47, e non vi tedio di più, l'Italia sola esercita al 66 per cento. (*Sensazione*)

Ora, signori, è vero che noi non abbiamo il carbon fossile che ha l'Inghilterra, è vero che il carbone da noi costa caro, che il ferro costa assai, ma siamo però nella condizione press'a poco della Spagna, e la Spagna esercita le ferrovie al 50 per cento. Perchè noi dobbiamo esercitarle al 66? Ma, sapete perchè ciò avviene? Ora ve lo dico. È in parte colpa nostra, una gran parte di colpa ce l'abbiamo tutti, quindi è il caso di fare appello a tutti e dire al Governo e alla Camera: riuniamoci e rechiamo la nostra attenzione su questa questione. (*Benissimo!*)

Noi spendiamo un poco troppo, perchè prima di tutto vogliamo le cose fatte perfettamente bene, di quei sistemi economici a cui accennava l'onorevole Allievi non ne vogliamo sentire a parlare; potrei citare molti esempi; ma ne citerò uno solo: presso una certa stazione di questo paese vi è un proprietario di boschi, pel quale era venuto il tempo di tagliare i suoi legnami. Viene alla stazione ferroviaria più vicina e dice: fatemi un binario in questa stazione; perchè su questo binario venga un treno per cui possa mettere il mio legname; siccome devo dare da 1000 vagoni all'anno, vedete che è un trasporto importante e tale che vale la pena che facciate la spesa di un binario. Altrove si sarebbero subito spese un mille lire e fatto il binario, ma da noi le cose bisogna farle per bene. Mille vagoni all'anno!! Ci vuole una casa per il capo stazione, la sala d'aspetto di prima e seconda classe, bisogna completare la stazione di tutto, ed eccoti un progetto per 92 mila lire di spesa. Noi siamo fatti così, l'abbiamo nella nostra natura. Se questo è nel nostro naturale, noi dobbiamo combatterlo con tutte le nostre forze, e dobbiamo cominciare dal combatterlo qui.

C'è poi un'altra cosa che è per me una fissazione.

Signori, l'onorevole Plebano ieri diceva aver letto in una certa statistica che nei nostri treni

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 1° MAGGIO 1879

viaggiatori il 30 per cento dei posti che le società offrono sono occupati, il 70 per cento sono vuoti, e conchiudeva: dunque le ferrovie nuove non sono necessarie. La prima parte di questo ragionamento è esatta, la conclusione, me lo perdoni l'onorevole Plebano, non aveva nulla che fare con la premessa.

Quando il nostro materiale viaggia a vuoto che cosa significa? Significa due cose: o che mettiamo troppe vetture ai treni e quindi spendiamo troppo in trazione, e questo difetto c'è anche; oppure che noi facciamo troppi treni. E questo è indubitato. Noi abbiamo in media 32 milioni di chilometri di treni all'anno. Io credo, o signori, che i nostri trasporti andrebbero egualmente bene quando i 32 milioni li riducessimo a 25; e 7 milioni di chilometri treni risparmiati all'anno sono 10 milioni di lire che vanno in difetto dei 60 di spesa. (*Bravo! bravo!*)

Signori, non vi spaventate se io propongo di ridurre i 32 milioni chilometri di treni che oggi si fanno, a 25. Non vi spaventate, pigliatevi invece, o signori, la pena di fermarvi in certe stazioni, e voi vedrete arrivare l'uno dopo l'altro 5 o 6 treni, che hanno 3 o 4 viaggiatori ciascuno.

C'è da far molto nell'esercizio; ma una delle cose più importanti che c'è da fare, è che, stabilito il sistema d'esercizio che si vuole adottare, il ministro dei lavori pubblici, presente o futuro, lasci un po' di libertà agli esercenti. Quante volte voi volete mantenere la tariffa industriale, industria, vincoli e regolamenti sono cose che fanno a calci. L'industria ha bisogno della libertà; dunque non basta che noi risolviamo di mantenere la tariffa industriale, bisogna poi lasciare all'esercente, sia questo o quello, la libertà di fare questa tariffa e mobilitarla in modo che si possa esercitare la vera industria. Ma noi, in che condizione siamo? Una società di strade ferrate ribassa il prezzo della tariffa per promuovere il traffico. Quando questo traffico è stato creato la massima industriale qual'è? Insensibilmente rialzare questa tariffa. Ebbene, nossignore, il Governo vi dice: quando avete ribassata la tariffa, non potete rialzarla. Dunque l'esercente avrà con perdita ribassata la tariffa per sviluppare il traffico, e poi dovrà rifondere il resto, perchè non gli si permette di rialzarla per profittare del traffico che ha creato.

Non voglio abusare, onorevoli colleghi, della vostra benevole attenzione. (*Parli! parli!*)

L'organizzazione dei nostri servizi è molto costosa, e perchè? Sempre per quella tal ragione dei troppi regolamenti; perchè quando ci sono certi regolamenti i quali vi obbligano a certe responsabilità, ognuno si vuol garantire, e dice: sapete, io

sono un ingegnere a cui date 300 lire al mese; io non posso rispondere che di 300 lire di responsabilità; tutta quell'altra responsabilità che dovrebbe pesare sul posto mio, datela a qualchedun altro. E quindi si nomina un sotto-ingegnere e poi un capo ingegnere e così via via. Questa è la ragione; ma se noi risolviamo, in omaggio alle spese che dobbiamo fare per le nuove costruzioni ferroviarie, se noi risolviamo di fare gli esercizi ferroviari come veri e propri esercizi industriali, io vi ripeto, e mi fermo su questo punto, non ho esagerato; 10 milioni dei 60 possiamo prenderli sulle economie e sullo sviluppo del traffico delle linee attuali senza variazione che possa danneggiare e che possa impensierirci.

Voci. A domani!

D'AMICO. Domando al signor presidente il permesso di riposare.

Voci. A domani!

PRESIDENTE. Un momento; abbiano pazienza, c'è un fatto personale. L'onorevole D'Amico chiede di rimandare a domani il seguito del suo discorso, essendo indisposto. È la solita epidemia. (*ilarità*)

L'onorevole Gabelli ha facoltà di parlare per un fatto personale. Lo indichi.

GABELLI. L'onorevole D'Amico diceva, ho trascritto le sue precise parole: l'onorevole Gabelli negava l'efficacia delle ferrovie nei rapporti militari.

Io sono in molte cose d'accordo coll'onorevole D'Amico, in tutto ciò che egli ha detto nell'ultima parte del suo discorso. Tanto sono d'accordo in quest'ultima parte che, rispetto alle economie da farsi sugli esercizi e sui servizi ferroviari, quando l'onorevole Sella propose i provvedimenti finanziari, io chiesi che appunto si facessero economie nella parte dei servizi ferroviari, indicando la somma non in 10 milioni, come oggi dice l'onorevole D'Amico, ma in 12 milioni. Quel giorno avvenne a me il contrario di quanto oggi è avvenuto all'onorevole D'Amico. Gli onorevoli di quella parte oggi hanno applaudito alle parole dell'onorevole D'Amico; il giorno che feci io la proposta fecero il contrario... (*Rumori — Interruzioni a sinistra*)

PRESIDENTE. Prego di far silenzio.

GABELLI... o fecero tutt'altro sopra una considerazione forse oggi sfuggita ed è che l'economia nel percorso chilometrico dei treni equivale naturalmente alla soppressione di treni, cioè a perdita di comodità. Sono d'accordo...

Voci. Non è fatto personale.

PRESIDENTE. Facciano silenzio.

Scusi, onorevole Gabelli, Ella ha accennato il fatto personale, si attenga strettamente ad esso.

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 1° MAGGIO 1879

GABELLI. Sono due sole parole. Sono d'accordo coll'onorevole D'Amico quanto dice: riducete gli esercizi ferroviari; ed io stesso dissi la cosa medesima il giorno che si è trattato qui dell'esercizio governativo provvisorio. Non sono d'accordo quando sono accusato di negare l'efficacia delle ferrovie nei rapporti militari. Io ho negato l'efficacia dei piccoli usi delle ferrovie; io ho negato l'efficacia della ferrovia adoperata come piccolo mezzo tattico invece di grande mezzo strategico, e di concentramento degli eserciti. La prova della non esistenza dell'accusa che mi fa oggi l'onorevole D'Amico, che io abbia negato cioè l'efficacia delle ferrovie nei riguardi militari, può averla in un mio scritto del 1874 sulle ferrovie che l'onorevole D'Amico può aver visto. A me basta di dimostrare di non meritare l'accusa dell'onorevole D'Amico, perchè mi è impossibile rispondere al resto. Del rimanente ferrovie che portano concime a due centesimi al chilogramma guadagneranno poco di reddito netto, poichè con due centesimi si pagano appena le spese di trazione, e l'onorevole D'Amico lo sa.

PRESIDENTE. Domani seduta pubblica alle 2.

La seduta è levata alle 6 3/4.

Ordine del giorno per la tornata di domani:

1° Seguito della discussione del disegno di legge per la costruzione di nuove linee di complemento della rete ferroviaria del regno;

2° Modificazioni della legge 8 giugno 1873, relativa alle decime ex-feudali nelle provincie napoletane e siciliane (*Urgenza*);

3° Trattamento di riposo degli operai dell'arse-

nale marittimo di Napoli e del cantiere di Castellammare;

4° Aggregazione di alcuni comuni al circondario di Palermo;

5° Costruzioni di fari e segnali sulle coste del regno;

6° Abolizione delle tasse per la navigazione e il trasporto o la fluitazione dei legnami sui laghi, fiumi, torrenti, rivi e canali (*Urgenza*);

7° Obbligo di contrarre il matrimonio civile prima del rito religioso (*Urgenza*);

8° Modificazione delle disposizioni relative alle ferie delle Corti e dei Tribunali.

9° Facoltà di sperimentare sulle ferrovie il trasporto delle derrate alimentari e vegetali in vagoni così detti refrigeranti (*Urgenza*);

10. Ordinamento degli arsenali della regia marina (*Urgenza*);

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

12. Compimento della facoltà filosofica letteraria della Università di Pavia (*Urgenza*);

13. Miglioramento delle condizioni dei capi-musica dei reggimenti di fanteria;

14. Assegno giornaliero ai detti capi-musica;

15. Approvazione di contratti di vendita e permuta di beni demaniali;

16. Nuova proroga per l'elezione del Consiglio comunale di Firenze (*Urgenza*);

17. Istituzione di una Commissione speciale per le imposte dirette del comune di Lampedusa-Linosa.

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

