

## CLXXXI.

## TORNATA DEL 2 MAGGIO 1879

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE FARINI.

**SOMMARIO.** *Dichiarazione di urgenza per le petizioni segnate coi numeri 2064 e 2065. — Annunzio del risullamento della votazione di ballottaggio per la nomina di sette membri della Commissione generale del bilancio. — Determinazione del giorno per lo svolgimento della interrogazione del deputato Arisi, e di quella del deputato Bonghi al ministro dell'interno, già presentate in altra seduta. — Seguito della discussione sul disegno di legge per la costruzione di nuove linee di compimento della rete di strade ferrate del Regno — Seguito del discorso del deputato D'Amico in favore del disegno di legge, e sue considerazioni in risposta ai deputati Gabelli e Plabano --- Il deputato Trevisani Giuseppe rinunzia di parlare nella discussione generale — Il deputato Baccarini dimostra che le costruzioni di strade ferrate fatte in Italia non sono state punto soverchie per i nostri bisogni, e che queste costruzioni sono state equamente distribuite per tutte le provincie del Regno. — Il deputato Corvetto presenta la relazione sul disegno di legge per il condono del debito di massa ai militari congedati. --- Il deputato Baccarini, riprendendo il suo discorso, confuta alcune parti della relazione sul disegno di legge, e passa quindi a fare un esame critico sul disegno di legge medesimo --- Considerazioni del deputato Gualla tendenti a propugnare la conversione delle linee inscritte nella 4<sup>a</sup> e 5<sup>a</sup> categoria in strade ferrate economiche. — Il presidente dà lettura di una lettera con la quale il ministro di agricoltura, industria e commercio invia alla Camera alcuni documenti riguardanti reclami e proposte della Banca Nazionale e di altri istituti di credito intorno al disegno di legge sul riordinamento degli istituti di emissione. — Il deputato Cancellieri propone che per affrettare la discussione del disegno sulla riforma della legge elettorale, da domani in avanti gli uffici sieno convocati per le 10 anzichè alle 11 come per lo passato — I deputati Umara e Vastarini-Cresi si oppongono a tale proposta, la quale non viene dalla Camera approvata.*

La seduta ha principio alle ore 2 pomeridiane.

Il segretario Mariotti dà lettura del processo verbale della seduta precedente, il quale è approvato, quindi del seguente sunto di petizioni :

2065. I sindaci di Antrodoto, Poggio Mirteto, Rocca Sinibalda e di altri 48 comuni dei circondari di Cittaducale e di Rieti fanno voti a nome dei loro amministrati perchè il breve tratto di ferrovia da Rieti a Passo Corese sia collocato in quarta categoria.

2066. Le Giunte municipali dei comuni di Landa, Reggello, Dicomano, San Godenzo, Pontassieve, Rignano sull'Arno e Pelago rassegnano copia di deliberazioni concernenti i loro diritti al rimborso delle spese anticipate al comune di Firenze durante l'occupazione austriaca.

## ATTI DIVERSI.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Amadei ha facoltà di parlare sul sunto delle petizioni.

**AMADEI.** Prego la Camera di voler dichiarare di urgenza la petizione che porta il numero 2065, e con la quale i municipi di Poggio Mirteto, di Fara Sabina, di Orvinio, di Rocca Sinibalda, e molti altri comuni dei circondari di Cittaducale e di Rieti demandano che il breve tratto di strada ferrata da Rieti a Passo di Corese sia trasportato dalla quinta alla quarta categoria.

**PRESIDENTE.** Se non vi sono opposizioni, questa petizione sarà dichiarata d'urgenza e mandata alla Commissione, secondochè prescrive il regolamento. (È dichiarata d'urgenza.)

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 2 MAGGIO 1879

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

**ERCOLE.** Il Comitato per la strada ferrata tra Genova ed Alessandria per le valli Stura ed Orba, certo che nella presente discussione del disegno di legge per costruzione di nuove linee di complemento della rete ferroviaria del regno si dovrà anche trattare la questione d'un nuovo valico appennino che impedisca la possibilità di un'interruzione delle comunicazioni del porto di Genova colle provincie subalpine e lombarde, non che colla Germania, mediante la petizione n° 2064 sottopone alla Camera alcune considerazioni tendenti a dimostrare la convenienza di preferire una linea completa alla succursale che è indicata al numero 3 dell'articolo 31 del disegno in discorso.

Spero che la Camera vorrà decretare l'urgenza di questa petizione e del relativo progetto promosso dai comuni di Alessandria, Bosco Marengo, Sezzè, Castellazzo-Bormida, Castel Spina, Casal Cermelli, Predosa, Rocca Grimalda, Ovada, Belforte, Molare, Cremolino, Cascinelle, Lerma, Rossiglione, Campfreddo e Masone. Non farò preghiera alla Camera di mandarla alla Commissione, perchè l'onorevole presidente con ragione mi risponderebbe che è suo dovere di farlo, provvedendo in proposito l'articolo 60 del nostro regolamento. Ad ogni modo, di questa trasmissione lo ringrazio anticipatamente.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Ercole fa istanza che piaccia alla Camera di dichiarare d'urgenza la petizione 2064.

Se non vi sono obiezioni, questa petizione s'intenderà dichiarata d'urgenza.

(È dichiarata d'urgenza.)

#### RISULTAMENTO DELLA VOTAZIONE DI BALLOTTAGGIO PER LA NOMINA DI SETTE MEMBRI DELLA COMMISSIONE GENERALE DEL BILANCIO.

**PRESIDENTE.** Proclamo il risultato del ballottaggio per la nomina di sette membri della Commissione generale del bilancio.

Votanti 220, schede valide 151, schede bianche 69.

L'onorevole Maurogò nato	ebbe voti	136
» Boselli	»	134
» Corbetta	»	132
» Perazzi	»	126
» Codronchi	»	125
» Ricotti	»	125
» Luzzatti	»	125

Incagnoli 14, D'Amico 13, Plebano 10, Cancellieri 10, Favale 10, Sella 9, Minghetti 3.

In conseguenza proclamo eletti gli onorevoli Maurogò nato, Boselli, Corbetta, Perazzi, Codronchi, Ricotti e Luzzatti, i quali ottennero il maggior numero di voti.

La Commissione del bilancio rimane quindi composta degli onorevoli Baccarini, Cairoli, Nervo, Bria, Gandolfi, Merzario, Miceli, Nicotera, Baccelli, Mussi Giuseppe, La Porta, Seismit-Doda, Ranco, Salaris, Zanardelli, De Renzis, Crispi, Abignente, Lovito, Puccioni, Primerano, Balegno, Maurogò nato, Boselli, Corbetta, Perazzi, Codronchi, Ricotti e Luzzatti.

Prego la Commissione generale del bilancio di riunirsi questa sera alle nove per costituirsi, essendo urgente riferire intorno al bilancio di definitiva previsione.

#### DETERMINAZIONE DEL GIORNO PER LO SVOLGIMENTO DI UNA INTERROGAZIONE DEL DEPUTATO ARISI E DI ALTRA DEL DEPUTATO BONGHI AL MINISTRO DELLA PUBBLICA ISTRUZIONE.

**PRESIDENTE.** Essendo presente l'onorevole ministro della pubblica istruzione, rileggo le due domande d'interrogazione a lui rivolte di cui fu già data lettura: la prima dell'onorevole Arisi così formulata:

« Il sottoscritto domanda d'interrogare l'onorevole signor ministro dell'istruzione pubblica sull'insegnamento obbligatorio della religione nelle scuole normali e sull'accettazione delle giovinette nei corsi ginnasiali. »

L'altra è del seguente tenore:

« 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. »

Prego l'onorevole ministro di dichiarare se e quando intenda rispondere a queste interrogazioni.

**COPPINO, ministro dell'istruzione pubblica.** Io potrei rispondere lunedì al principio della seduta della mattina.

**PRESIDENTE.** L'onorevole ministro della pubblica istruzione propone che queste due interrogazioni, di cui ho dato lettura, sieno svolte nella seduta straordinaria fissata già per lunedì mattina alle 10.

L'onorevole Arisi è presente?

*Voci.* No, non è presente.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Bonghi è presente?

*Voci.* No! no!

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 2 MAGGIO 1879

**PRESIDENTE.** Quantunque non sieno presenti gli onorevoli interroganti, siccome la Camera ha già stabilito una seduta straordinaria, mi pare che si potrebbe deliberare che queste due interrogazioni venissero svolte lunedì mattina nella seduta straordinaria.

*Voci.* Sì! sì!

**PRESIDENTE.** Rimane dunque così stabilito.

**SEGUITO DELLA DISCUSSIONE SUL DISEGNO DI LEGGE PER LA COSTRUZIONE DI NUOVE LINEE DI COMPIMENTO DELLA RETE DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO.**

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

L'onorevole D'Amico ha facoltà di proseguire il suo discorso incominciato nella seduta di ieri.

**D'AMICO.** Ieri sera ebbi l'onore di esporvi le ragioni per le quali in mi dichiarava favorevole al disegno di legge in discussione. Cercai di dimostrare del mio meglio come la rete ferroviaria che oggi abbiamo non sia sufficiente ai bisogni del paese; come siano necessarie le nuove costruzioni che ci vengono proposte. E dissi poi come la spesa che per queste nuove costruzioni calcola il disegno di legge in esame, quand'anche aumentata per le considerazioni tecniche svolte da competenti oratori, non mi sgomentava; per la ragione che una gran parte di essa si ricupera sotto forma di tasse, di diminuzione di spesa per trasporti governativi, e sotto forma d'incremento di produzione nazionale. E poi un'altra parte della spesa stessa potrà ricuperarsi quando tutti d'accordo si studiasse il modo di meglio esercitare le attuali nostre ferrovie, accrescendone gli introiti e diminuendone le spese.

In questo esame io avrei potuto molto dilungarmi; ma non lo voglio fare perchè non intendo trasformare la discussione per le nuove costruzioni ferroviarie, in una discussione sull'esercizio ferroviario. A me però preme dare una risposta all'onorevole Gabelli il quale, nell'imprendere a parlare per un fatto personale, mi diceva: onorevole D'Amico, fate trasportare i concimi a due centesimi e farete fallire tutte le nostre ferrovie. *(Onorevole Gabelli accenna di no)* Io prego l'onorevole Gabelli che mi fa segno negativo (e tanto meglio)...

**GABELLI.** Se mi permette una rettificazione...

**D'AMICO.** Quando dico che il trasporto dei concimi può farsi a due centesimi e mezzo, dico pure della necessità di mobilitare le nostre tariffe...

*Una voce.* Ha ragione!

**D'AMICO...** e di non tenerle ristrette in un quadro di regolamento, cosicchè non si possano in nessun modo variare.

**GABELLI.** Non ho detto far fallire.

**D'AMICO.** Cito a questo proposito un esempio. Un intraprenditore perugino, due anni or sono, si indirizzava a me, dicendomi: ho in mente di stabilire nella città di Roma un'industria di concimi per uso del territorio della provincia di Perugia; la vostra tariffa però non mi permette di raggiungere questo scopo. Io ho bisogno di spendere al massimo due centesimi e mezzo a tonnellata-chilometro per trovare la convenienza di portare i concimi da Roma a Perugia. Ma per le nostre regole sulle tariffe, pel modo poco industriale col quale esercitiamo, questo evidentemente non si potè concedere. Ma io domando, che cosa produce Roma? Roma non produce nulla, i nostri treni-merci che arrivano da Napoli e da Firenze siamo obbligati a rimandarli vuoti. E una volta che il treno-merci deve da Roma ritornar vuoto a Firenze, e passar vuoto davanti a Perugia, domando io, non c'è convenienza per l'esercite ferroviario di metterci su dei concimi a due centesimi e mezzo, ed anche a due centesimi? Io non intendo di ridurre le tariffe tutte quante a questo livello, no; ma io dico che la tariffa industriale dev'essere esercitata industrialmente, ed esercizio industriale significa che la tariffa ha da essere mobile secondo i luoghi, secondo le circostanze, secondo i tempi ed i mercati. *(Benissimo!)*

Del resto poi esaminando le tariffe francesi che mi sono capitate fra le mani, ho trovato la compagnia dell'Ovest che trasporta i concimi a due centesimi e mezzo per le distanze superiori a 200 chilometri. E così dicasi del trasporto degli animali. Mi si obiettava: se gli animali non viaggiano per ferrovia non è per eccesso di tariffa, ma è perchè non ne hanno bisogno.

La tariffa per il trasporto degli animali nostri è troppo elevata.

Non è molto, uno di voi, colleghi, è venuto a domandarmi: che cosa dovrò pagare per trasportare due cavalli da Roma a Pavia?

Abbiamo fatto il calcolo, e si trovò che ci volevano oltre 550 lire. E allora l'amico mi rispose: lascerò i cavalli a Roma dove si trovano.

Il trasporto dei montoni e delle capre, che sono quegli animali a cui io mi riferiva ieri, e che più comunemente passano da una contrada all'altra nelle diverse stagioni, ci sfugge interamente. Questi animali noi li trasportiamo ad un centesimo per capo e per chilometro. Ebbene la ferrovia dell'Or-

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 2 MAGGIO 1879

leans li trasporta a mezzo centesimo; la ferrovia dell'Ovest li trasporta a quattro millesimi.

Egli è verò che anche noi abbiamo la tariffa a 30 centesimi per vagone completo, ma ci mancano poi quei vagoni speciali a due o tre piani, per cui da questa speciale tariffa risulti un vero beneficio.

Ebbi un'altra interruzione ieri quando diceva le ragioni per le quali abbiamo in media una gran quantità di posti vuoti nei treni dei viaggiatori a confronto dei posti offerti, e mi si diceva: se diminuite il numero delle vetture i viaggiatori saranno più incomodi.

Capisco che il comodo dei viaggiatori è uno degli elementi per l'incremento del movimento personale. A questo proposito, quattro anni or sono, ho assistito con piacere in Inghilterra ad una conferenza di tutti i direttori generali delle strade ferrate inglesi, nella quale riunione il direttore del *Midland Company* fece una proposta che riscosse gli applausi della maggioranza degli adunati. Egli disse: Siamo giunti al tempo in cui il viaggiatore ha bisogno di maggiori comodi di quelli che noi gli offriamo, e questi maggiori comodi non li richiede solamente il ricco, ma li richiede pur anco l'artigiano, ed il contadino. Chiamato a muoversi per la necessità delle cose, l'artigiano ed il contadino, che deve viaggiare di notte per non perdere la mercede del suo lavoro, ha bisogno nella notte di viaggiare comodamente per potere al mattino essere pronto al lavoro. Quindi sopprimiamo le vetture di terza classe che sono presso a poco oggi giorno delle vetture per bestiame, facciamo passare la terza classe nelle vetture di seconda, diamo anche all'operaio ed all'artigiano il mezzo di tenersi riscaldato, specialmente l'inverno, passiamo i viaggiatori di seconda nelle attuali vetture di prima classe, ed alla prima classe, alla classe ricca che può spendere, a questa classe possiamo anche aumentare di un centesimo al chilometro la spesa del viaggio, e offrirgli delle vetture a letto, come vetture ordinarie.

Questa proposta a me pare che si potrebbe anche da noi prendere in considerazione. La necessaria trasformazione del materiale non ci porterebbe poi incontro a gravi spese. L'associazione di quei direttori ferroviari che ho indicata stabili che la *Midland* avesse incominciato l'esperimento; sono quattro anni e le vetture *Pulman* a letto vengono adoperate come vetture di prima classe da quella compagnia il cui traffico dei viaggiatori ha ricevuto un grande incremento dalla innovazione. Dopo ciò, o signori, dimostrata la necessità della legge, convinto che la spesa proposta non è tale che il paese non possa sostenerla, guardiamo un po' la legge stessa nella sua tessitura.

Francamente, quando ho avuto la prima volta per le mani il disegno di legge, molte disposizioni del medesimo, ed anche il suo insieme, mi hanno fatto un'impressione poco favorevole, ma quando poi mi sono dato la cura di studiare il disegno di legge, cogli allegati che lo accompagnano e colla relazione che li spiega, molti di quei dubbi, molte di quelle impressioni si sono andate risolvendo o modificando.

Non dico con questo che il disegno di legge non meriti di essere emendato, ma, signori, invece di perdere il nostro tempo a combattere un disegno che oramai è nella coscienza del paese, mettiamoci insieme colla nostra Commissione per vedere quali sono gli articoli che meritano di essere ritoccati, perchè la legge riesca il meglio che sia possibile.

Una delle mie preoccupazioni è stata pei concorsi comunali. È egli giusto che ai comuni ed alle provincie nostre, nella condizione in cui sono, addossiamo il carico *obbligatorio* del concorso?

Per rispondere a questa domanda faccio un passo indietro, e considero la cosa da un punto di vista generale.

Che cosa, signori, rappresentano le ferrovie? La viabilità stabilita dalla civiltà moderna. Le ferrovie dovranno terminare per tener luogo, in quanto è possibile, delle strade ordinarie. Quando delle strade ferrate non si aveva idea come si regolava la viabilità ordinaria? In tutti i tempi si è regolata nello stesso modo. Si è cominciato prima a stabilire quali fossero le strade d'interesse internazionale e d'interesse nazionale; si sono considerate internazionali quelle che mettono in comunicazione gli Stati fra loro, e si sono considerate strade nazionali quelle che sono le vere vene della grande circolazione di tutta la popolazione di uno stesso Stato. Poi si è considerata una terza categoria di strade da costruirsi con un capitolato diverso, con esigenze minori, e queste sono le strade di comunicazioni tra provincia e provincia, le strade interprovinciali, e finalmente si fecero strade anche meno importanti per le comunicazioni comunali e vicinali.

Ora la logica vuole che lo stesso sistema si abbia a seguire nell'organizzazione ferroviaria.

Uno dei nostri colleghi richiamava un giorno la mia attenzione sulla differenza fra le ferrovie e le strade ordinarie. Nelle strade ordinarie il motore è libero, indipendente, mentre nelle strade ferrate il motore è vincolato alla strade per le ruotaie. Teniamo conto di questa differenza, dico io, ma per tutto il resto cerchiamo di uniformarci ad una legislazione stradale che ha con sè la sanzione di secoli di esperienza.

Qualcheduno degli oratori che mi ha preceduto

ha accusato la Commissione di non avere avuto questo criterio; essa, si è detto, ha classificato le strade secondo il concorso più o meno largo delle provincie e dei comuni.

Ma no signori, dalla relazione dell'onorevole Morana, si rileva che le categorie sono stabilite appunto con quei criteri, che io sono venuto esponendo. E come nella legislazione delle strade ordinarie è stabilito il concorso dello Stato proporzionale alla loro importanza, così la Commissione ha fatto per le ferrovie in progetto; e poi negli articoli della legge ha sostituito alla definizione astratta, la regola concreta del concorso. Mettete in rapporto con la relazione Morana gli articoli del disegno di legge e troverete la logica della classificazione.

La Commissione avrà potuto sbagliare nel classificare una linea fra quelle d'importanza nazionale, mentre non ha che una importanza interprovinciale, o viceversa; nella discussione degli articoli, se queste pecche vi sono, cercheremo di correggerle, ma non diciamo: la Commissione non ha avuto altro criterio che il concorso dei comuni e delle provincie nella classificazione.

Posto ciò; è cosa ragionevole che quelle strade le quali per incontestabile evidenza hanno un interesse internazionale, le faccia lo Stato; e che per le strade nazionali, le provincie ed i comuni comincino a concorrere ad una quota della spesa, ciò risponde ad un principio generale della nostra legislazione. Noi chiamiamo a concorrere gli enti locali, nella costruzione delle strade nazionali ordinarie, nelle spese dei lavori idraulici e nelle spese dei porti, anche quando la importanza di tali lavori sia riconosciuta d'interesse generale; dunque è una necessità che si impone quella di fare altrettanto per le ferrovie, è una necessità che deriva dai nostri principii legislativi per le opere pubbliche che le provincie ed i comuni interessati, che risentono cioè dei vantaggi speciali dalle linee d'interesse generale, concorrano con una piccola quota alla relativa spesa. E questa quota poi si allarga nelle linee di 3<sup>a</sup> categoria, dove decrescendo l'interesse generale, aumenta l'interesse locale.

La Commissione avrà potuto far bene o male nell'allargare le categorie delle ferrovie d'interesse generale. Potremo discutere se le categorie delle ferrovie d'interesse nazionale devono essere 2 o 3; cioè, per spiegarvi meglio, se le linee della 3<sup>a</sup> categoria siano da annoverarsi tra le ferrovie d'interesse generale, o tra quelle d'interesse esclusivamente provinciale; ma non possiamo disconvenire che, ammesso il concorso, debba questo essere obbligatorio come è per le strade nazionali ordinarie, nei porti di 1<sup>a</sup> classe, ecc., ecc.

Non sarò io certamente che mi farò il paladino dello Stato costruttore. Io ho così profonda convinzione che in fatto d'industria, in fatto di costruzioni ferroviarie, l'iniziativa privata è molto più competente dello Stato ad operare, che certamente, presentandosi la questione astratta, non sarei io che voterei a favore dell'ingerenza governativa.

Ma quando vado alla questione concreta, quando io ho da fare una strada, ho da fare una ferrovia, ho da fare un lavoro qualunque, che interessa la generalità dei cittadini, che interessa tutta la comunità, signori, la cura di questi interessi dovrà essere affidata al Governo che deve rispondere della esatta esecuzione della legge.

Nè deve essere lasciato libero agli interessati locali, per il concorso di un decimo che essi danno per le spese, il decidere se una linea ferrata, che abbiamo riconosciuta d'importanza generale, si faccia o non si faccia? Signori, bisogna esser logici. Siamo severi quando verremo agli articoli, che stabiliscono la classificazione delle ferrovie nazionali; ma quando abbiamo questa classificazione fatta e studiata, quando abbiamo deciso che la linea *A*, che la linea *B*, che la linea *C* soddisfa ad un bisogno nazionale, noi dobbiamo essere sicuri che votata la legge la linea si faccia, ed allora saremo sicuri quando il Governo sia direttamente responsabile della esecuzione di quel lavoro, quando gli enti interessati che debbono contribuire per una piccola quota nelle spese sieno obbligati al loro contributo.

Dopo queste, o signori, vengono le linee di quarta e quinta categoria, nelle quali è prevalente il vantaggio locale, e però l'iniziativa dev'essere lasciata ai privati, ed il concorso deve lasciarsi volontario. Mi permetta la Camera che io mi fermi su questo punto. Uno degli attacchi più ragionevoli che ha avuto questa legge è stato quello derivante dal dubbio di parecchi oratori: queste strade saranno esse produttive? E questa domanda ha portato l'onorevole Gabelli a concludere ed applicare la sua massima: non dobbiamo far istrade se l'incremento economico del paese non avviene in proporzione dell'incremento del traffico delle ferrovie. Ma io faccio un'altra domanda: quando noi abbiamo voluto o, per meglio dire, quando i nostri antenati hanno voluto stabilire la rete stradale più conveniente al paese; per portare la merce da un piccolo comune di 2 o 3 mila abitanti sopra una montagna al mercato del capoluogo della propria provincia od al prossimo comune, hanno fatto perciò una strada nazionale, come l'hanno fatta quando si trattava di mettere in comunicazione l'Italia colla Gallia o con l'Alamagna? No: essi hanno regolato queste strade ordinarie secondo l'importanza del traffico, ed

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 2 MAGGIO 1879

hanno detto: noi spenderemo 20, 30 mila lire al chilometro per le strade nazionali, ma per le strade interprovinciali faremo in modo di spendere la metà, e per le strade comunali cercheremo di spendere il quarto.

La meccanica, l'industria moderna, è essa oggi arrivata a fornirci strade ferrate le quali importino un costo chilometrico proporzionato al traffico a cui queste strade devono servire? A questa domanda tutti rispondiamo che sì; l'industria moderna ci permette benissimo di proporzionare la spesa di costruzione di queste ferrovie all'importanza del traffico che deve su di esse esercitare.

Dopo quanto ha esposto ieri dinanzi a voi, l'onorevole Bartolucci-Godolini con un discorso bene studiato e bene ordinato, esponendo verità, che con una frase moderna si dicono verità vere, su questo argomento, a me resta ben poc' altro da aggiungere. Ciò nonostante io prego la Camera di prestarmi la sua benevola attenzione anche su questo punto, perchè non sarà mai detto abbastanza, quanto in quest'Aula si ripeté, per persuadere le popolazioni, che, perchè un contadino porti al vicino comune i suoi prodotti, non è sempre necessario dargli una strada nazionale e una vettura alla *Daumont*: si può dargli pure un asinello ed un piccolo sentiero, quando l'importanza dei suoi prodotti sia tale che non meriti altro.

All'estero si preoccupano di questa questione, e se ne preoccupano anzitutto in Francia, dove, avvantaggiandosi su noi nell'estensione dei chilometri di ferrovie ordinarie, oggi si trovano di fronte a questo fatto nuovo della possibilità di ferrovie economiche, e lamentano il denaro speso di troppo.

Ma noi, che siamo ancora a 8500 chilometri di ferrovie in esercizio, abbiamo un dovere molto più grave che gli uomini di Stato francesi, quando dobbiamo estendere le nostre reti ferroviarie, di preoccuparci che le nostre nuove ferrovie corrispondano pel congegno e per la spesa al traffico cui esse sono destinate.

Dunque, quando abbiamo messo da parte le strade internazionali e le strade nazionali, le quali non si possono altrimenti costruire che come il resto della rete è costruito per le ferrovie provinciali, e per quelle proprio d'interesse locale, consideriamo seriamente se noi dobbiamo ancora spendere le 200, le 300, le 400 mila lire al chilometro, o non possiamo adottare quei sistemi più economici che la meccanica oggi ci suggerisce, e ci permette di fare. Eugène Fachat, una delle persone più autorevoli in questa materia, diceva che il solo mezzo di bene stabilire le ferrovie secondarie, si è

quello di proporzionare la loro costruzione al servizio che devono rendere. Lével, altr'uomo peritissimo di ferrovie, diceva che il volere tracciare in tutte le direzioni delle linee modellate su quelle delle grandi reti ferroviarie è niente più, niente meno che una falsità. Ma quali sono questi sistemi economici che voi propugnatate, signor D'Amico, per le linee secondarie? Io propugno le ferrovie a sezione ridotta. Altri dice: noi possiamo costruire delle ferrovie a sezioni ordinarie molto più economicamente. Ed io so bene che anche in Francia vi è una scuola, la quale vuole che le ferrovie d'interesse secondario si costruiscano a sezioni ordinarie, ma le rotaie si posino sulle strade esistenti, e si faccia poi un materiale leggero per esercitarle, in modo che, malgrado la sezione ordinaria, pure queste strade costino molto meno delle strade ferrate ordinarie, e più economicamente si possano esercitare.

Francamente fra i due sistemi preferisco quello delle ferrovie ridotte, perchè la ferrovia economica come oggi viene adottata in Francia premette il sistema stradale ordinario bene stabilito e bene sviluppato ed un territorio poco montuoso.

La Francia possedeva nel 1870 circa 410 mila chilometri di strade ordinarie di cui 40 mila di strade nazionali, ed è naturale che pensasse ad utilizzarle posandovi su le rotaie per fare delle ferrovie a buon mercato.

Ma noi non ci troviamo in questa condizione. Noi oggi non abbiamo che appena 8 mila chilometri di strade nazionali già costruite sulle quali poco facilmente si possono fissare le rotaie per la forte ondulazione del terreno.

Noi dobbiamo salire e passare frequentemente da una parte all'altra dei nostri Appennini, e questi passaggi si fanno più facilmente con le ferrovie a sezioni ridotte che con le ferrovie economiche a sezione ordinaria.

Il Nordling, il quale fu già ingegnere della Compagnia dell'Orleans, e che poi ha occupato nell'Austria un eminente posto nelle cose ferroviarie, il Nordling diceva alla Società degli ingegneri a Parigi, dopo di avere citato vari esempi di ferrovie del costo di 160 a 200 mila lire al chilometro, le quali non davano che un prodotto di 3 a 4000 franchi l'anno, diceva: « questi fatti mi confermano nel mio pensiero che sarebbe stato opportuno di dividere la nostra rete in due; in una prima rete a sezione ordinaria di metri 1,45, ed in una seconda rete di utilità interna a sezione di un metro, del costo di 40 a 60 mila franchi al chilometro, potendosi esercitare secondo dei principii essenzialmente diversi. Queste due reti riprodurrebbero in certo modo (ri-

peto sempre le parole del Nordling) il doppio sistema delle vie nazionali ordinarie e delle vie comunali. »

Se dunque il Nordling diceva alla Francia, la quale si era già inoltrata nella costruzione delle sue ferrovie a sezione ordinaria; *avrebbe dovuto*; noi che siamo nel momento di provvedere, apriamo gli occhi, profittiamo dell'esperienza altrui e facciamo le cose, permettetemi la frase, con un po' di buon senso.

Le opposizioni alla ferrovia ridotta sono tre: il trasbordo, la poca sicurezza, la debolezza del potere meccanico. A queste tre opposizioni l'onorevole Bartolucci ieri ha risposto egregiamente; io quindi non ho bisogno di estendermi per combatterle. Ripeterò in due parole la risposta che a queste opposizioni dava l'onorevole Bartolucci. Il trasbordo costa 20 centesimi; quando la merce deve andare al di là di tre o quattro chilometri, il trasbordo viene compensato: ed egli aggiungeva, colle ferrovie a sezione ordinaria, per una gran parte di merci, per quelle che non vanno a vagone completo, il trasbordo lo si ha sempre al punto di diramazione; sicurezza ve ne è tanta sulle ferrovie a sezione ridotta che su quelle a sezione ordinaria. E poi intendiamoci, e ciò che vado a dire vale tanto per la sicurezza che pel potere meccanico, quando io parlo di sezione ridotta non intendo di arrivare ne ai 60 nè ai 70 centimetri.

Io voglio la sezione ridotta, quale si conviene al nostro caso, che mentre mi dà l'economia della spesa, mi lasci dormire tranquillissimo nella questione di sicurezza, e non mi lasci poi mancante di potere meccanico. Io non sono uomo tecnico; ma ho inteso un autorevole tecnico inglese in fatto di ferrovie economiche, l'ingegnere Wilson, il quale stabiliva ad 1 metro 07 la sezione ridotta più conveniente, quale si è adottata nella Svezia e nella Norvegia, e secondo calcoli matematici che egli mi faceva, dimostrava che una tale sezione, mentre permette le curve di 70 e 100 metri di raggio, permette una velocità di 40 a 45 chilometri all'ora senza il più lontano pericolo.

Io dico adunque: non passiamo da un'esagerazione ad un'altra; non diciamo: certi traffici non richiedono le ferrovie ordinarie, facciamo i *tramways* a vapore. No signori, facciamo vere e proprie ferrovie, ma ferrovie che rispondano ad una spesa che sia proporzionale al traffico che su di esse si deve esercitare.

Ecco quello che voglio dire quando sostengo le ferrovie a sezione ristretta.

E che questa potenza meccanica l'abbiano le fer-

rovie a sezione ristretta di 1,07 o, per dire una cifra tonda, di 1 10, ve lo dimostra l'esperienza degli altri paesi, che opportunamente citava l'onorevole Bartolucci-Godolini. Egli diceva se non erro, che negli Stati-Uniti se ne sono già costruiti 3000 chilometri e ne sono in costruzione 7500 ancora.

E io soggiungo, in appendice a quello che diceva l'onorevole Bartolucci: tra queste linee in costruzione vi è la seconda linea per traversare dall'Atlantico al Pacifico. Per traversare da un Oceano all'altro gli Americani non si peritano di fare una ferrovia a sezione di 1,07; e vorremo preoccuparcene noi che dobbiamo fare delle ferrovie molto più modeste? (*Commenti*)

Gli Inglesi col loro senso pratico che cosa hanno fatto nelle Indie? Non hanno adottato la ferrovia a sezione ridotta? E quali linee stanno studiando in questo momento a sezione ridotta? La ferrovia dell'Eufrate della quale tutti potete immaginare la importanza grandissima. Che poi la differenza della spesa tra una ferrovia a sezione ordinaria ed a sezione ridotta sia tale da impegnarci risolutamente nella costruzione di una seconda rete ferroviaria su basi diverse da quella esistente, ve lo ha pure dimostrato l'onorevole Bartolucci. Quando voi considerate che sopra una strada ferrata a binario ristretto potete far correre una locomotiva di 18 a 20 tonnellate invece di una locomotiva di 40, che cioè si tratta di farvi correre sopra la metà del peso, potete considerare la economia che ne deriva.

Tutte le opere d'arte debbono essere fatte in modo da sostenere una metà di peso. E (io non vorrei dire cosa meno che esatta; me ne appello agli ingegneri) quando si deve fare un ponte il quale debba sostenere la metà del peso di un altro simile ponte, la economia che si fa è più o meno della metà? Io credo che sia di più e si avvicina al terzo. E poi c'è da tenere conto della ristrettezza del piano stradale, del minor peso delle rotaie, della ristrettezza delle curve che permette di seguire le sinuosità dei monti e scorciare i trafori, ed infine di tutte quelle altre cose cui accennava l'onorevole Bartolucci senza che occorra ripeterle.

Passo invece a citarvi un esempio pratico. Mi è capitato di leggere di due studi fatti per una ferrovia di montagna in Francia, nella Dordogna, l'uno fatto a sezione ordinaria per la spesa di 400,000 franchi al chilometro; l'altro fatto a sezione ristretta importante la spesa di solo 110,000 franchi al chilometro.

Ma questo non è tutto, parliamo dell'esercizio. Uno degli attacchi che si è fatto a questo disegno di legge è stato appunto questo: avete calcolato nella spesa quello che vi costa la costruzione, ma

SESSIONE DEL 1873-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 2 MAGGIO 1879

non avete mica calcolato quello che vi costerà l'esercizio.

E francamente, alla prima lettura del disegno, questa considerazione la ho fatta anche io. Mi sono domandato: ma queste linee produrranno poi tutte tanto da pagarmi gl'interessi del danaro che spenderemo per la loro costruzione? Ed a questo dubbio sono rimasto perplesso. Ma quando sono andato addentro nello studio della questione ed ho veduto l'onorevole ministro Baccarini proponente stendere nella sua relazione delle valide e salde ragioni perchè sia adoperato il sistema della sezione ridotta, quando ho visto che la Commissione si è impossessata di questa idea del ministro, e che l'onorevole Morana, in nome dei suoi colleghi, le ha dato una più larga estensione, sono venuto con animo innanzi a voi a dirvi che ai nostri oppositori, ai dubbi sulla proporzione tra la rendita e la spesa, dobbiamo rispondere con una larga adozione della sezione ridotta. E però io prego l'onorevole Lugli che sostenga quei suoi emendamenti, pei quali una gran parte delle ferrovie d'interesse secondario si dovranno eseguire a sezione ristretta.

La spesa d'esercizio delle ferrovie a sezione ristretta ha tutt'altra importanza della spesa che ha l'esercizio di una linea a sezione ordinaria, non solo perchè la locomotiva consuma meno, non solo perchè il mantenimento della via è più facile, ma anche per le economie possibili nel personale del movimento. I risultati ottenuti dalla Svezia che ho già citata in questo mio discorso ne sono la conferma. La Svezia nel 1874 aveva 466 chilometri di linee a sezione ristretta, il cui esercizio di quell'anno dava i risultati seguenti: prodotto lordo 10,300 lire al chilometro; spesa 5300 (meno del 50 per cento); utile netto 5000 lire. Quindi quei 466 chilometri essendo costati alla Svezia in media 52,800 lire al chilometro, le sue linee, con un debole traffico di sole 10,000 lire al chilometro, hanno dato, perchè a sezione ridotta, il 10 per cento al capitale che vi è stato impiegato.

Ora non vi pare che questo sia un immenso risultato? Non vi pare, onorevole Commissione, che calando anche di più la mano di quanto avete già fatto nella vostra relazione, allargando l'applicazione di questo concetto negli articoli della legge che ci proponete, noi possiamo indurre il paese ad accettare questo sistema di costruzioni ferroviarie pel quale abbiamo l'esperienza che altrove dà tali risultati?

Non vi pare che entrando risolutamente nella via della sezione ridotta, fareste cadere, come diceva, una gran parte delle opposizioni che al disegno di legge che sosteniamo vengono fatte?

Potrei aggiungere che al Giappone tutta la rete ferroviaria si va facendo a sezione ridotta e così al Perù, e dirvi di vari dati e risultati in tali paesi, ma parmi aver detto anche troppo su questo argomento dopo i discorsi dei nostri onorevoli colleghi Lugli e Bartolucci-Godolini.

Vengo all'operazione finanziaria.

L'operazione finanziaria non può per me fare argomento di molte parole; desidero soltanto richiamare, sul modo come ci venne proposta dal Governo e dalla Commissione, l'attenzione più speciale degli uomini competenti. Io in proposito non saprei che elevare un dubbio. Signori, è proprio utile che noi facciamo questo prestito in carta? È vero che si risparmierebbe l'aggio dell'oro quando verrà il giorno in cui dovremo pagare le cedole; ma nel giorno del collocamento faremo un affare utile e sapiente? Ieri l'onorevole Allievi vi presentò delle serie osservazioni su questo argomento, ed io con minore competenza della sua mi trattengo pure sopra uno dei suoi dubbi che è quello che più mi preoccupa.

Noi nel fare l'Italia, abbiamo cominciato dal vendere tutti i beni ecclesiastici, abbiamo venduto tutti i beni comunali e tutti i beni demaniali; signori, quanto risparmio pubblico noi non abbiamo impiegato nelle terre? Mi pare che si conta a centinaia di milioni, e siccome queste terre abbiamo fatte pagare a rate in una lunga serie di anni, se questo modo di pagamento ha facilitato la vendita, ha prodotto che molti avendo un limitato capitale, hanno comprato per somma assai maggiore riservandosi di saldare il demanio con la rendita dello stesso fondo.

Adunque sono parecchi anni che una gran parte del risparmio, invece di andare al miglioramento dell'agricoltura viene impiegato al pagamento del fondo, e spessissimo abbiamo visto delle disillusioni. Il proprietario, il quale credeva che solo perchè la terra da una manomorta passa nelle sue mani diventasse terra produttiva, è stato sorpreso quando poi non ha trovato nella terra quella rendita, che esso si credeva di ritrarne per pagare il demanio.

E perchè questo? Perchè la terra di manomorta si può rendere produttiva quando, oltre il capitale d'acquisto, si possiede un altro capitale per versarlo sulla terra stessa onde migliorarla e renderla maggiormente feconda. Noi sappiamo bene, o signori, che oggi l'Italia non è abbastanza ricca per provvedere a tutti i bisogni dell'agricoltura, ed in un paese come il nostro, eminentemente agricolo, dove l'agricoltura ha tanto bisogno di essere sviluppata e sussidiata, vogliamo noi togliere ancora ad essa i risparmi pubblici per andarli a versare nel capitale ferroviario? Non è meglio che per que-



SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 2 MAGGIO 1879

sto ci rivolgiamo al capitale straniero, persuadendoci che il capitale non ha nazionalità, e diciamo un po' ai forestieri: venite, continuate a darci i vostri capitali per costruire le nostre ferrovie. Questo capitale non mancherà all'appello, ed intanto lasciamo che il risparmio interno, il risparmio nazionale si possa versare sull'agricoltura favorita dalle nuove costruzioni ferroviarie.

E poi, signori, se facessimo un prestito tutto assieme capirei l'inconveniente, ma facciamo un prestito per un 50 o 60 milioni all'anno e quindi non domanderemo all'estero ogni anno che 50 o 60 milioni in oro. Se da una parte spenderemo di più pel pagamento delle relative cedole, dall'altra avremo per 18 anni una economia, perchè una porzione del nostro semestre di rendita pubblica la dobbiamo pagare in oro, la dobbiamo pagare all'estero, e quell'annuale introito di oro ci servirebbe benissimo all'uopo, senza farne compra annualmente sul mercato con pagamento del relativo aggio.

Anche questa è una considerazione piccola sì, ma che però merita di essere tenuta in conto trattandosi di 18 anni.

Finalmente, o signori, l'onorevole Gabelli nel suo discorso ha accennato ad una questione, che ha fatto benissimo di sollevare in questa discussione, voglio dire la questione sociale.

La questione sociale è intimamente legata alla questione economica, e, di fronte ad un disegno di legge di tanta importanza, da uomini politici quali noi siamo, credo che abbiamo il dovere di occuparcene. (*Benissimo!*)

È questa una questione, o signori, che è meglio avere il coraggio di affrontare e di guardare in faccia, anzichè mettersi le mani agli occhi per non vederla, credendo che quando non si vede non esista.

L'onorevole Gabelli diceva: Signori, pensate che in Europa vi è una crisi; che vi si produce molto più di quello che si consumi. È vero; ma da noi succede il contrario, da noi non si produce nulla; o se non vogliamo andare all'esagerazione possiamo dire che si produce molto poco; da noi la questione sociale può avere un carattere speciale, ed io, per mio conto, credo che stia nella mancanza del lavoro.

Il popolo italiano ha bisogno di lavorare, e noi non ci occupiamo abbastanza di promuovere il lavoro; al nostro popolo non è la volontà di lavorare che manca, ma la possibilità. (*Bene!*)

E noi legislatori di questo paese, e voi ministri dirigenti la politica del Governo, tutti insieme dobbiamo rispondere a tutte le domande che sotto forme diverse ci vengono da ogni parte d'Italia e che si riassumono in queste semplici ed eloquenti

parole: vogliamo lavorare. (*Bravo! bravo! a sinistra*)

Ma noi come dobbiamo rispondere a questa domanda? Forse con gli *ateliers nationaux*? Non è questa la mia teoria: mi preme di non essere frainteso. Lo Stato non distribuisce il lavoro, ma deve togliere le opposizioni e crearne gli istrumenti; sì, o signori, noi abbiamo il dovere di dare a questo popolo, che domanda lavoro gli istrumenti principali di esso, che sono la viabilità e l'organizzazione del credito. (*Benissimo!*)

Questo deve essere il nostro pensiero, e se noi in questa Legislatura risolvessimo queste due sole questioni, noi faremmo al nostro paese un vero e gran bene. (*Bravo!*)

D'altronde questo popolo che domanda lavoro noi dobbiamo aiutarlo là appunto dove è più misero, dove il bisogno è maggiore; ed il popolo è più misero in quelle località dove è minore la civiltà, e la civiltà è minore in quelle località dove si viaggia sul mulo. (*Bravo! bravo! a sinistra*)

Raccolgo le mie vele e concludo. Ringrazio i miei onorevoli colleghi, della benevola attenzione che hanno prestata al mio discorso. Ai miei avversari io domando una critica severa su quanto ho detto, una critica in buona fede, la quale non può risultare tale, che quando mi avranno lotto tutto, o mi avranno ascoltato per intero.

La conclusione poi del mio discorso, giacchè siamo sul tema delle ferrovie, la prendo in prestito ad una autorità su questa materia, al Goshler, che appunto concludeva un suo pensiero sulle ferrovie con le seguenti parole:

« Allorquando saremo dotati dell'istrumento più necessario del lavoro, che è la viabilità, allora prenderemo in considerazione i consigli della gente prudente; ma sino a quel giorno, signori, cerchiamo di essere giudiziosamente audaci ed anche intelligentemente temerari, ed il nostro ardire si avrà una larga e generosa ricompensa. » (*Benissimo! Bravo!* — *Molti deputati vanno a stringere la mano all'oratore*)

**PRESIDENTE.** L'onorevole Trevisani Giuseppe ha facoltà di parlare.

**TREVISANI GIUSEPPE.** Rinuncio di parlare, riserbandomi di fare alcune osservazioni nella discussione degli articoli.

**PRESIDENTE.** Do facoltà di parlare all'onorevole Baccarini.

**BACCARINI.** Era mio intendimento di parlare unicamente nella discussione degli articoli; ma mentre da un lato io mi aspettava che anche un maggior numero di oratori fosse entrato a discutere della

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 2 MAGGIO 1879

economia, della compagine del disegno di legge dell'onorevole Commissione, non mi aspettava dall'altro che da veruna parte fosse messa in discussione l'utilità in genere della legge. A parte le considerazioni economiche, la ragione politica e la ragione sociale mi paiono così evidenti in favore di questo disegno di legge in genere, che, per verità, anch'io rimasi alquanto sorpreso di sentirlo oppugnato fin nella sua essenza dall'onorevole Plebano, e più specialmente dall'onorevole Gabelli. Sono quindi costretto a dire brevi parole sopra alcune delle osservazioni fatte dai due nostri onorevoli colleghi, che ho nominato.

Uno degli argomenti che sentii addotti dall'onorevole Plebano per provare che quasi quasi noi siamo troppo ricchi di strade ferrate, fu quello, già rilevato, mi pare, dall'onorevole D'Amico, del confronto della lunghezza di ferrovie costruite dopo il 1860 o il 1864 in diverse nazioni. Egli concludeva così, che, mentre altri paesi avevano accresciuto di un quarto, di un quinto, di un terzo la propria rete ferroviaria, noi l'avevamo triplicata e quadruplicata. Ma a me pare questo un ragionamento, me lo perdoni l'onorevole Plebano, che zoppica addirittura. Egli è evidente che quando un paese ha una rete ferroviaria quasi completa, ha pochissimo bisogno di continuare a darle un grande sviluppo; mentre quello che l'ha appena iniziata, ha bisogno di darvene uno molto maggiore, proporzionalmente parlando. Infatti, se il ragionamento dell'onorevole Plebano dovesse essere tirato a fil di logica fino alle sue ultime conseguenze, porterebbe a conclusioni inammissibili. Esaminando una tabella che ho qui delle costruzioni ferroviarie eseguite per quinquennio in tutto il mondo, trovo nell'ultimo quinquennio alcuni paesi che anteriormente non avevano punto ferrovie. Honduras, Costarica e qualcun altro compariscono, per esempio, solamente nell'ultimo quinquennio. Honduras ha costruito circa 100 chilometri di ferrovia, dunque, secondo il ragionamento dell'onorevole Plebano, Honduras ha centuplicato la sua rete ferroviaria. (*ilarità*) A questo condurrebbe il suo ragionamento. Non è così, o signori. Se l'onorevole Plebano vuol fare qualche confronto attendibile, lo deve basare su quel che avevano ed hanno ora gli altri paesi, a cui ha fatto allusione, confrontandone le reti ferroviarie con quella che ora abbiamo noi e con quella che avevamo a quell'epoca, vale a dire nel 1860.

Ecco alcuni esempi.

La Francia, dal 1860 al 1876, ha costruito 10,500 chilometri, senza parlare delle linee così dette di interesse locale: la Germania ne ha costruiti 16,000; l'Austria-Ungheria 11,500; l'Inghilterra 10,100; •

noi ne abbiamo costruiti 6000 all'incirca. Veda l'onorevole Plebano di fare un po' di proporzione partendo da tutti i criteri che vuole, tenga conto delle reti che esistevano nelle altre nazioni e del simulacro di rete che esisteva fra noi, e vedrà di quanto noi siamo inferiori, per tutte le considerazioni, in materia ferroviaria.

Questo argomento pertanto non è che specioso, e non credo possa meritar valore per oppugnare la legge.

L'onorevole Gabelli ricorse invece a considerazioni che, mi piace di dirlo, mi paiono giuste sotto alcuni aspetti: ricorse cioè ai rapporti di popolazione messi avanti nelle tabelle dalla Commissione, per provare la nostra inferiorità in materia di lunghezza ferroviaria rispetto agli altri paesi.

Fino ad un certo punto convengo con lui che parecchi degli addotti rapporti sieno troppo speciosi, isolatamente presi; imperocchè, se nel fare i raffronti non si tiene conto della popolazione relativa, non se ne caverà mai costruito di sorta alcuna. Infatti, come si può mettere avanti il rapporto delle lunghezze ferroviarie, per esempio, della Svezia, dove la popolazione relativa è 9, per trarne le stesse conseguenze che si potrebbero trarre dal rapporto del Belgio o dell'Inghilterra, mentre per il Belgio la popolazione relativa è 174, e per l'Inghilterra è 101? Così potrei moltiplicare gli esempi per provare che se puramente e semplicemente si fa ricorso ai rapporti o di popolazione o di superficie, isolatamente presi, e per paesi che hanno delle grandi differenze tra di loro, non si riesce a plausibili conclusioni.

In casa nostra medesima, per esempio, come vorreste trarre una conseguenza logica mettendo in confronto la Sardegna, che ha una popolazione relativa di 26, colla Liguria che ne ha una di 158? Evidentemente non se ne cava costruito, e lo stesso accade se viceversa vi riferite alla superficie soltanto, nel qual caso i termini s'invertono, ma le anomalie rimangono.

Ma non è così quando nei raffronti si tenga conto della popolazione relativa, e meglio ancora quando si faccia base di confronto il rapporto geometrico fra superficie e popolazione ben inteso fra paesi, tra i quali non esistano enormi differenze.

A questo riguardo mi accadde già di accennare altra volta alla Camera che la potenza ferroviaria dei vari Stati è graduata come segue: il Belgio, l'Inghilterra, la Francia, la Svizzera, la Germania, l'Olanda, la Danimarca, l'Italia, la Svezia, la Spagna, ecc.; di guisa che noi abbiamo l'ottavo posto in Europa.

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 2 MAGGIO 1879

L'onorevole Gabelli non s'accontentò di tanto, ma recò in mezzo, coll'acutezza del suo ingegno, altri argomenti, per concludere che su per giù abbiamo costruito oramai troppe ferrovie in Italia. Fra altre cose ha parlato dei redditi medii delle strade ferrate dei diversi paesi, e si riferì, mi pare al reddito medio delle ferrovie francesi. Egli fece pure altri paragoni che in astratto hanno certamente un valore, ma che come prova del nessun bisogno, della nessuna urgenza d'accrescere la nostra rete ferroviaria, non l'hanno di certo. Se questo suo ragionamento dovesse avere un valore tale da pesar molto sulla bilancia, potrebbe anche applicarsi partendo dal termine massimo al quale egli si è fermato, quello della Francia. Egli disse infatti che le ferrovie francesi danno un prodotto chilometrico di 48,000 lire e le nostre di 19,000. Sta bene: ma egli sa certamente meglio di me che l'Inghilterra ha tre volte più di viaggiatori e di tonnellate di merci che non abbia la Francia, e che il Belgio ha un terzo più di viaggiatori e di merci della Francia stessa. Quindi se l'onorevole Gabelli si trovasse al Parlamento francese, innanzi al disegno di legge col quale si propone la costruzione di una rete complementare di 17,000 chilometri, direbbe che la Francia di ferrovie ne ha già costrutte troppe. Ora, senza pretendere che i suoi argomenti non abbiano alcun valore, dico però che provano troppo. Secondo me da essi non si può dedurre che una sola conseguenza, ed è che in paesi diversi la stessa industria può rendere più o meno, come il danaro è più caro in un paese che in un altro; ma ciò non vuol dire che la stessa industria non possa avere dappertutto la sua utilità relativa.

La parte che ho così fuggevolmente esaminata del discorso dell'onorevole Gabelli è quella, sulla quale si sarebbe potuto anche sorvolare, se poi egli non ne avesse fatto seguire un'altra quasi congenere, relativa a confronti fra diverse regioni del nostro paese.

Io soffro, signori, tutte le volte che sento qui sorgere una questione, perchè si nomina una provincia piuttostochè un'altra; ma dal momento che ciò disgraziatamente avviene e spesso, mi giova osservare che molte cose si accettano e si ripetono, dirò così, senza beneficio d'inventario. Si ha l'abitudine di ripetere certe cose così frequentemente, che diventano quasi un postulato indiscutibile. Ora è poi assolutamente vero quel che si dice, cioè che v'è qualche parte in Italia dove poco si produce e dove non c'è bisogno per conseguenza di far nulla? Ciò non si verifica solamente in Italia, ma in tutti i paesi del mondo.

Nessuno, se ben ricordo, ha pubblicato confronti

sui lavori pubblici che sono stati eseguiti nelle varie regioni d'Italia dal 1860 in poi; io ho avuto occasione di pubblicare diversi confronti; ma mi sono sempre astenuto di renderne di pubblica ragione della specie di quelli, cui ha fatto allusione l'onorevole Gabelli, appunto perchè non conducono ad altro che a spiacevoli discussioni. Eppure io ne ho da un pezzo di questi raffronti, e voglio approfittare oggi della occasione per darne un conto affatto sommario. Adatto per questi il rapporto geometrico tra popolazione e superficie, e mi riferisco soltanto alla spesa dei lavori straordinari stata fatta in Italia dal 1860 a questa parte, non occupandomi di quelle di manutenzione, perchè di minore importanza.

Tutti sanno che abbiamo speso circa due miliardi e mezzo dal 1860 in poi in lavori pubblici, dei quali due miliardi e 100,000 lire per lavori straordinari.

Ebbene, si ha l'abitudine di credere che si spenda tutto o quasi da una parte sola, locchè non è: c'è un po' di bene ed un po' di male in tutte quante le provincie d'Italia.

Di questi due miliardi e 100,000 lire, dal 1860 in poi, la parte maggiore (sempre in rapporto alla popolazione ed alla superficie) è stata spesa nella Liguria e nel Piemonte, la quale assume il simbolo, il rapporto di 9 24; in Lombardia, col Mantovano, 6 79; il Veneto, 4 61. E qui osserverò all'onorevole Gabelli (se mai ragionevolmente trovasse che questo è il numero minore) che mi manca la spesa straordinaria che può essere stata fatta dal 1860 al 1866, poichè non mi è riuscito mai di rintracciarne un conto esatto; ma ad ogni modo io sono persuaso che, anche potendo aggiungere questa, la Veneta è la regione, dove si è speso meno. Se mai non gli consta questo fatto, a me piace di metterlo in evidenza, perchè per me o Veneto o Sicilia fa lo stesso.

L'Emilia ha un rapporto di 7 41; la Toscana, 7 40; le Marche e l'Umbria, 12 61; il Lazio, 7 98; il Napoletano, 6 79; la Sicilia 8 06; e la Sardegna, 5 51. La media sarebbe 7 37; cosicchè vedete che al disopra e al disotto se ne trova in tutte le parti d'Italia.

A me pare che queste cifre possano togliere di mezzo certe esagerazioni che si portano avanti come se fossero verità assolute. Ma veniamo alle stesse ferrovie.

L'onorevole Gabelli è spaventato dalle difficoltà e dalla sicurezza per lui e per molti altri (direi quasi anche per me), che almeno per un certo tempo la nuova rete ferroviaria non possa essere produttiva. Presentemente la nostra rete ferroviaria, che ci costa 304,000 lire al chilometro, comprese 34,000 lire all'incirca di materiale mobile, in media rende

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 2 MAGGIO 1879

il 2 14 per cento d'interesse sul capitale. L'interesse pagato nel procurare il capitale, in media è stato di 6 1/2 per cento. Il che vuol dire che la stessa nostra rete attuale, rispetto al capitale impiegato, ci dà una perdita sull'interesse del 4 per cento circa. Ora, volendo fare un conto, industrialmente parlando, bisognerebbe dire che sono improduttive le spese fatte.

È evidente che l'industriale ragiona facendo il conto unicamente colla propria borsa, e quindi dovrebbe dire che è una pessima speculazione quella di essere possessore di 8 mila chilometri di strade ferrate che non rendono che il 2 per cento; un affare somigliante costituirebbe quell'industriante quasi in istato di fallimento, ed egli dovrebbe desiderare di disfarsi d'una simile proprietà.

Ma non è così per lo Stato.

Lo Stato costruisce le strade ordinarie e paga la loro costruzione non solo, ma anche la loro manutenzione, i ciottoli, la renna, i paracarri, ecc. E sapete perchè nessuno fa attenzione a queste spese? Od almeno perchè le si guardano con una certa indifferenza? Perchè esse sono di una importanza relativamente minima rispetto a quelle delle ferrovie; Sono strade che costano sette, otto e dieci mila lire al chilometro, e non richiamano l'attenzione di alcuno. Invece quando parlate di ferrovie che costano tre, quattro, cinquecento mila lire, il problema si trasforma, e viene sempre più in vista la parte industriale e commerciale, anzichè la parte che riguarda il servizio pubblico.

L'onorevole D'Amico accennò ieri che oltre al reddito diretto delle ferrovie, dedotte le spese di esercizio, ci sono altri proventi, ed accennò a quelli delle ferrovie romane. Non ricordo se dicesse che i trasporti delle ferrovie romane danno allo Stato il beneficio di 13 o di 14 milioni.

D'AMICO. Di tre milioni.

BACCARINI. Non ricordo bene. Dunque disse che lo Stato aveva risparmiato in trasporti oltre tre milioni. Lo Stato sulla intera rete ferroviaria (mi pare d'averlo di già indicato in qualche relazione ufficiale), incassa 24 milioni e 112 mila lire di tasse. Di più economizza per trasporti militari, postali e tanti altri titoli 27 milioni e 399 mila lire, e quindi in totale 51 milioni e 511 mila lire, riferendomi al 1876. Dunque se noi mettiamo in conto gli incassi diretti ed i risparmi sulle spese per trasporti dello Stato, avremo un altro 2 per cento commercialmente parlando. In totale pertanto avremo 4 e mezzo per cento, ed ormai si arriva ad uno di quegli interessi che possono su per giù convenire all'impiego dei grandi capitali.

Oltre di ciò vi ha tutto quello che economizza la nazione. L'interesse vero dello Stato sta al di fuori dei calcoli industriali, benchè non possa esprimersi in termini finiti. Evidentemente la prosperità dei luoghi serviti da ferrovie si accresce ed il paese subisce una trasformazione. In qualche luogo forse si sarà risentito momentaneamente anche del danno per l'apertura di una ferrovia, ma, prese assieme, certo è che le ferrovie hanno prodotto una trasformazione immensa e vantaggiosa nelle relazioni sociali.

E fermandomi ancora un poco in quest'ordine di considerazioni, per provare ancor maggiormente la necessità che vi è in tutte le parti d'Italia, salvo la misura, di linee complementari, io ho qui l'elenco delle nostre strade ferrate divise in ragione dell'interesse riferito al capitale, prendendo il quattro per cento come prodotto normale.

Abbiamo quindici linee che danno un reddito al disopra del 4 per cento sul capitale; sono, dico, quindici linee, che danno il 4, il 6, il 7 e più per cento.

*Una voce.* Le legga.

BACCARINI. È un po' lunga la lettura, ma pure leggerò:

Milano-Ticino, Milano-Peschiera, Milano-Pavia, Milano-Piacenza, Milano-Vigevano, Piacenza-Bologna, Bologna-Ponte Lagoscuro, Torino-Genova, Torino-Ticino, Novi-Alessandria-Piacenza, Torino-Susa, Mortara-Vigevano, Venezia-Peschiera, Padova-Ponte Lagoscuro, Firenze-Livorno.

Queste le linee, che formando un totale di 1300 chilometri, danno un interesse sul capitale d'impianto maggiore del 4 per cento.

Ne abbiamo quarantatre che lo danno inferiore, ma il leggerne l'elenco è cosa troppo lunga; e ne abbiamo finalmente ventiquattro il cui prodotto non copre le spese d'esercizio.

*Voci.* Quali sono?

BACCARINI. Se credono, potrò consegnare l'elenco perchè venga inserito nel resoconto.

*Voci.* No! no! Legga!

BACCARINI. Per le 24 leggerò, ma per le 43 lo credo inutile.

Le 43, che danno meno del 4 per cento, fanno 4481 chilometri, e le 24 che non danno le spese di esercizio, fanno 2317 chilometri, e di queste darò poi lettura.

Nell'alta Italia ve ne ha per 769 chilometri, nella media Italia per 334, nella bassa Italia per 928, nella Sicilia per 87 soltanto, nella Sardegna per 199, perchè la rete non è ancora completa.

## SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 2 MAGGIO 1879

Adunque, le ferrovie che non pagano le spese di esercizio, sono sparse per tutto il regno. Esse sono:

Treviglio-Cremona;  
Acqui-Alessandria;  
Cavallermaggiore-Alessandria;  
Castagnole-Asti-Mortara;  
Chivasso-Ivrea;  
Torreberetti-Pavia;  
Savona-Acqui-Bra;  
Cremona-Mantova;  
Trofarello Chieri;  
Mondovì-Bastia;  
Udine-Resiutta;  
Adria-Rovigo-Dossobuono;  
Palazzolo-Paratico.

E queste sono quelle che ho detto che fanno 769 chilometri.

E poi, Empoli-Orte, Asciano-Grosseto, che fanno 334 chilometri;  
Bari-Taranto;  
Pescara-Aquila;  
Foggia-Candela;  
Taranto-Reggio;  
Eboli-Balvano;  
Torremare-Calciiano;  
Cassano-Cosenza.

E queste fanno 928 chilometri.

Catania-Siracusa, in Sicilia, per 87 chilometri, e per 199 le sarde.

Ed ecco il prospetto completo riferibilmente all'agosto del 1877:

**Prospetto delle strade ferrate il cui prodotto lordo compensa in tutto od in parte l'interesse del capitale d'impianto e di quelle in cui non arriva a coprire le spese d'esercizio.**

LINEE dal cui prodotto si ottiene un utile netto superiore al 4 % del capitale d'impianto		LINEE dal cui prodotto si ottiene un utile netto inferiore al 4 % del capitale d'impianto		LINEE il cui prodotto lordo non copre le spese d'esercizio	
Designazione delle linee	Lunghezza	Designazione delle linee	Lunghezza	Designazione delle linee	Lunghezza
Milano-Ticino . . . . .	34	Rho-Gallarate . . . . .	44	Treviglio-Cremona . . . . .	66
Milano-Peschiera . . . . .	137	Gallarate-Varese . . . . .	19	Acqui-Alessandria . . . . .	34
Milano-Pavia . . . . .	36	Sesto Calende-Arona . . . . .	9	Cavallermaggiore-Alessandria . . . . .	98
Milano-Piacenza . . . . .	69	Milano-Camerlata-Como . . . . .	48	Castagnole-Asti-Mortara . . . . .	94
Milano-Vigevano . . . . .	39	Bergamo-Lecco . . . . .	33	Chivasso-Ivrca . . . . .	33
Piacenza-Bologna . . . . .	147	Bologna-Pistoia . . . . .	98	Torreberetti-Pavia . . . . .	41
Bologna-Pontelagoscuro . . . . .	52	Alessandria-Arona . . . . .	102	Savona-Acqui-Bra . . . . .	148
Torino-Genova . . . . .	174	Valenza-Vercelli . . . . .	42	Cremona-Mantova . . . . .	63
Torino-Ticino . . . . .	116	Bussoleno-Confini francese . . . . .	48	Trofarello-Chieri . . . . .	9
Torino-Susa . . . . .	54	Torino-Cuneo-Saluzzo . . . . .	103	Mondovì-Bastia . . . . .	9
Novi-Alessandria-Piacenza . . . . .	116	Voghera-Pavia-Brescia . . . . .	149	Udine-Resiutta . . . . .	48
Mortara-Vigevano . . . . .	13	Torino-Pinerolo . . . . .	38	Adria-Rovigo-Dossobuono . . . . .	116
Venezia-Peschiera . . . . .	148	Novara-Cava d'Alzo . . . . .	36	Palazzolo-Paratico . . . . .	10
Padova-Pontelagoscuro . . . . .	72	Santhù-Biella . . . . .	30		
		Toscana-Liguri . . . . .	431	Empoli-Orte . . . . .	334
Firenze-Livorno . . . . .	98	Verona-Peri . . . . .	39	Asciiano-Grosseto . . . . .	
		Verona-Mantova . . . . .	33		
		Mestre-Cormons . . . . .	143	Bari-Taranto . . . . .	115
		Mantova-Modena . . . . .	65	Pescara-Aquila . . . . .	127
		Monza-Calolzio . . . . .	31	Foggia-Candela . . . . .	39
		Camerlata-Chiasso . . . . .	4		
		Livorno-Chiarone . . . . .	234	Catania-Siracusa . . . . .	87
		Cecina-Saline . . . . .	205		
		Firenze-Foligno . . . . .	205	Taranto-Reggio . . . . .	474
		Ceprano-Napoli . . . . .	187	Eboli-Balvano . . . . .	49
		Cancello-Laura . . . . .	187	Torremare-Calciano . . . . .	64
		Ancona-Orte . . . . .	238	Cassano-Cosenza . . . . .	60
		Orte-Roma . . . . .	57		
		Roma-Ceprano . . . . .	145	Sardegna . . . . .	199
		Ciampino-Frascati . . . . .			
		Roma-Civitavecchia . . . . .	131	Totale . . .	2,317
		Civitavecchia-Chiarone . . . . .			
		Terontola-Chiusi . . . . .	29		
		Pisa-Colle Salvetti . . . . .	15		
		Bologna-Ancona . . . . .	204		
		Ancona-Foggia . . . . .	322		
		Foggia-Otranto . . . . .	319		
		Foggia-Napoli . . . . .	198		
		Castel Bolognese-Ravenna . . . . .	42		
		Napoli-Eboli-Castellammare . . . . .	86		
		Palermo-Porto Empedocle . . . . .	151		
		Messina-Catania . . . . .	95		
		Catania-Licata . . . . .	163		
		Vicenza-Thiene-Schio . . . . .	32	Alta Italia 13 . . . . . Kil.	769
		Vicenza-Trento . . . . .	37	Media . . . 2 . . . . . »	334
		Padova-Bassano . . . . .	37	Bassa . . . 7 . . . . . »	928
				Sicule . . . 1 . . . . . »	87
		Torino-Ciriè-Lanzo . . . . .	32	Sardegna . . . 1 . . . . . »	199
		Torino-Rivoli . . . . .	12		
Totale . . .	1,305	Totale . . .	4,481	24 Totale . . Kil.	2,317

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 2 MAGGIO 1879

Adunque delle linee passive ve n'ha un po' dappertutto, e perciò parmi che, volendo fondarsi sopra criteri come quelli adottati sia dall'onorevole Plebano, sia dall'onorevole Gabelli, non si venga a conclusioni giuste per respingere puramente e semplicemente la legge. A mio avviso le costruzioni ferroviarie sono sempre utili quando di fronte alla spesa vi è un'eccedenza di vantaggi economici, per quanto sia impossibile tradurre in cifre esatte cotali vantaggi, specialmente quando, come nel caso nostro, si tratta di una rete di poco meno che 5000 chilometri; ma questo principio credo che sia indiscutibile. L'anno scorso, poco dopo che io ebbi l'onore di presentare alla Camera il disegno di legge che ora si trova modificato dalla Commissione e che sta davanti al vostro esame, fu presentato al Parlamento francese dall'illustre ministro Freycinet, un disegno di legge d'indole consimile al nostro, quantunque di una maggiore importanza, perchè in esso si consideravano 8500 chilometri, dei quali 2700 per linee da riscattare, e 5800 per linee interamente nuove.

È anche quello quasi un piano regolatore, sebbene più semplice del nostro.

La relazione consta di pochissime pagine e il disegno di legge di pochissimi articoli, uno dei quali reca un semplicissimo elenco delle linee da classificarsi.

Quanto alla spesa, eravi a parte una proposta del ministro delle finanze, per una operazione finanziaria, consimile anche quella alla nostra per l'emissione dei titoli ferroviari; solamente qui parliamo del 5 per cento e là si parla del 3 per cento d'interesse con ammortizzo egualmente in 75 anni. Inoltre noi abbiamo stabilita la spesa in 50 milioni all'anno, mentre il progetto francese fa riserva di fissarla ogni anno nel bilancio, sistema comodo questo per un paese, il quale può disporre di mezzi finanziari molto largamente; ma che per noi sarebbe poco adatto, e credo anche in certi casi pericoloso alle nostre finanze, come quello che renderebbe troppo soggetta alle influenze politiche la variazione della spesa.

Della relazione del ministro francese io mi permetto di leggere un periodo, che presso a poco si attaglia al caso nostro, sulla utilità della legge dettata appunto dal concetto, che al vantaggio economico bisogna guardare di preferenza.

« Le profit qu'un chemin de fer procuré au pays ne se mesure pas au revenu commerciale ou à la rémunération directe fournie au capital, mais bien à l'économie que le chemin de fer permet au pays de réaliser sur les transports. Or, toutes les statisti-

ques s'accordent à dire que le prix moyen de 6 centimes par tonne et par kilomètre payé aujourd'hui sur les chemins de fer n'est que le cinquième du prix payé autrefois sur les routes de terre. Par conséquent, tandis que l'entrepreneur de chemins de fer réalise une recette brute de 1, le pays fait un bénéfice de 4 et, dès lors, le profit total se mesure par 5 diminué de la dépense d'exploitation. En d'autres termes, cinq fois le chiffre de la recette brute, moins les frais d'exploitation, représentent le produit réel du capital.

« Il est assez difficile d'assigner la recette brute probable des 17,000 kilomètres à ouvrir. »

Qui parla di tutta la rete, quando sarà per essere costruita, e del prodotto che potrà dare. Anche in Francia pertanto, mentre si presenta un progetto di legge, che sale a più di 3 miliardi di spesa, non lo fondano punto sul conto del reddito diretto che possono dare le ferrovie. Il ministro francese fa anzi su tale reddito così poco assegnamento, che suppone addirittura che le nuove ferrovie non rendano nulla.

Parlando della seconda rete francese, della quale fanno parte molte linee, le quali, sia detto per ricordo, non coprono le spese di esercizio, egli si esprime così:

« Attualmente i 900 chilometri della nuova rete in esercizio hanno una rendita media chilometrica di 21,485 lire all'anno (poco più della nostra rete principale.) Quand'anche le nuove linee, conformemente alle previsioni le meno ottimiste, non producessero che 7000 lire al chilometro, cioè a dire un po' meno del terzo della cifra attuale; e ammettendo d'altronde che le spese di esercizio assorbano tutta la rendita, il profitto del paese sarebbe rappresentato da cinque volte la rendita lorda, detratte le spese; vale a dire da quattro volte la rendita lorda, (poichè qui le spese sono uguali alla rendita) ossia 28 mila lire. Tale sarebbe, in questa ipotesi poco favorevole, il prodotto del capitale di 200,000 lire impegnato per chilometro (valore assegnato per la costruzione), ossia, per il paese un reddito effettivo che si eleverebbe ancora al 14 per cento delle somme spese. » Certamente non è codesto un conto che si possa ritenere interamente esatto; ma insomma dal 14 per cento, se anche vogliamo cavare il 10, noi ci potremo ancora contentare e ritenere per giustificata la spesa che si andrebbe ad erogare nell'ampliamento della nostra rete ferroviaria.

Ma, o signori, noi abbiamo finora cercato degli argomenti per tranquillizzarci che se faremo una spesa, la quale sarà un sacrificio reale per il nostro bilancio, non sarà però un sacrificio assoluto, in-

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 2 MAGGIO 1879

quantochè in complesso non è dubbio che il profitto economico rappresenterà sempre un interesse tale da coprire tutti i sacrifici che possono essere sostenuti. Se non che per difesa del progetto di legge in genere anche gli argomenti finora adottati pro e contro potrebbero del tutto lasciarsi in disparte. Che origine infatti ha questo disegno di legge? Questo disegno di legge, o signori, non è che l'adempimento puro e semplice di un'altra legge che è quella del 28 agosto 1870. L'ultimo articolo della legge che porta questa data è scritto così:

« Il Governo del Re presenterà nella Sessione legislativa del 1873 un progetto di legge per determinare la rete arteriale delle ferrovie del regno e stabilire i mezzi per far fronte alla progressiva esecuzione dei relativi lavori.

« Saranno inoltre in detto progetto dichiarate le speciali norme per la classificazione delle ferrovie complementari, e stabilite le condizioni per fissare la natura e l'entità dei sussidi a carico dello Stato.

« Vi saranno inoltre regolate le forme ed i modi per la costituzione dei consorzi comunali e provinciali allo scopo di concorrere alla costruzione delle linee in cui sono interessati. »

E qui gli oppositori della legge potrebbero trovare molti argomenti contro i propri, ed in favore dell'attuale progetto di legge in genere, leggendo la detta relazione dell'onorevole Bonghi fatta in quell'epoca per una Commissione che si componeva in parti eguali di deputati delle due grandi divisioni della Camera, di *Destra* e di *Sinistra*. E mi piace di nominarli: quella Commissione si componeva degli onorevoli Lovito, La Porta, Nervo, Monti Coriolano, Salaris, Araldi, Morelli Donato, Manetti e Bonghi relatore.

Io mi compiaccio di nominare questi miei onorevoli colleghi, inquantochè, forse, dovrò valermi di qualche punto della loro relazione per fare qualche osservazione alle proposte della Commissione.

Adunque può benissimo discutersi la misura del sacrificio che noi potremo fare per estendere la nostra rete ferroviaria, ma non si può oppugnare il disegno di legge in genere, inquantochè, per farlo, bisognerebbe andar contro, non alla proposta di un ministro, di una Commissione, bensì ad una legge che ha precettivamente stabilita la traccia generale del disegno di legge in discussione.

Veduta l'origine, dirò così, virtuale del disegno di legge, che ha fondamento in una legge anteriore, ne seguirò ora la genesi per farmi poi strada ad entrare alquanto nell'esame del merito delle variazioni introdotte dalla onorevole Commissione. (*Ap-provazioni a sinistra — L'oratore s'arresta*)

PRESIDENTE. Vuol riposare?

BACCARINI. Mi permetta quattro o cinque minuti di riposo.

PRESIDENTE. La seduta è sospesa per cinque minuti.

IL DEPUTATO CORVETTO PRESENTA LA RELAZIONE SUL DISEGNO DI LEGGE PER IL CONDONO DEL DEBITO DI MASSA AI MILITARI CONGEDATI.

PRESIDENTE. Si riprende la seduta.

Prego gli onorevoli deputati di prendere i loro posti.

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

CORVETTO, *relatore*. Ho l'onore di presentare alla Camera la relazione sul progetto di legge per il condono dei debiti di massa ai militari della classe 1845 ed anteriori. (*V. Stampato, n° 184-A.*)

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

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

PRESIDENTE. L'onorevole Baccarini ha facoltà di proseguire il suo discorso. (*Conversazioni — Molti deputati occupano l'emiciclo*)

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

BACCARINI. Messa adunque in sodo la legittimità dell'origine di questo disegno di legge, è ora prezzo dell'opera il seguirne lo svolgimento.

Il 27 marzo del 1873 il ministro di quel tempo, l'onorevole Devincenzi, presentava un disegno di legge che distingueva le ferrovie secondarie in due categorie; nella prima delle quali si comprendevano quei trochi che pongono in comunicazione con una ferrovia un capoluogo di provincia, un circondario, ovvero un porto; e si accordava per le linee di prima categoria una somma di 1000 lire per un periodo di tempo che non eccedeva i 35 anni. Con altra disposizione si concedevano alcune altre franchigie: ma quel disegno di legge perdette il suo carattere d'ordine generale in quanto che venne poi limitato alle linee delle provincie venete, o meglio del consorzio interprovinciale. Sette di quelle strade furono costruite a quelle condizioni, e si trovano già totalmente in esercizio, perchè mi pare che l'ultima sia stata aperta all'uso pubblico dall'onorevole Gabelli medesimo, che ne diresse la costruzione, poche settimane addietro. Il primo passo che fu



SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 2 MAGGIO 1879

fatto per adempiere alla legge del 1870 non consisteva adunque essenzialmente che in questo: concedere per 35 anni 1000 lire a quelle provincie che avessero voluto costruire le linee secondarie.

Nel 1874, sotto il Ministero Minghetti, fu presentato il disegno di legge dell'onorevole Spaventa. Nella sua dottissima relazione del 2 maggio sta scritto così, rispetto alle nuove costruzioni:

« Era quindi necessario che si prendesse una buona volta un partito decisivo (aveva prima esaminato le questioni pendenti per costruzioni relative a diverse linee), e capace di assicurare entro un periodo di anni relativamente breve il compimento della nostra rete principale, così vivamente e, dirò anche, giustamente invocata da tutti. La convenzione che presento alla vostra approvazione, risponde anche a questo bisogno; essa non pretende di soddisfare a tutte le speranze, a tutti i desiderii, perchè i desiderii e le speranze sono di loro natura infiniti; ma ci fa fare in pochi anni un passo gigantesco, un passo di 1000 chilometri di linee nuove, e non ci impedirà punto di farne altri in avvenire.

« Non intendo che alcuno debba rinunciare alle sue speranze. Se coll'aiuto del cielo e colla propria attività l'Italia potrà avere qualche anno di abbondanza nella sua produzione; se voi con buone leggi seconderete il movimento economico del paese e chiuderete una volta il deficit dei nostri bilanci, spero anche io di veder la vaporeiera attraversare molte valli, congiungere molti paesi remoti, che ora appena osano pensarvi. Ma le speranze dell'avvenire non ci devono far perdere di vista la realtà del presente.

« Sono 300 milioni che io vi propongo di spendere in strade ferrate. Io non avrei il coraggio di andar più in là finchè le condizioni delle nostre finanze non saranno migliori; e credo che, anche quando abbiano assunto un assetto definitivo, converrà sempre fissare le proprie mire dove si ha la certezza di poter giungere, anzichè esporsi al pericolo di dover rimanere a mezza strada per aver mirato troppo lontano. Perciò mi sarei fermato ad una cifra inferiore ai 300 milioni, se questa somma non mi fosse parsa indispensabile per i più importanti e più urgenti bisogni del nostro paese. »

Per complemento della rete principale, oltre il compimento della rete Calabro-Sicula, si intendeva allora costruire la Campobasso-Benevento e la Roma-Sulmona. Queste due sole linee venivano ad aggiungersi alla rete principale, e insieme alla Calabro-Sicula, coll'aggiunta di 96 milioni per lavori e acquisto di obbligazioni delle ferrovie romane, costituivano la spesa di 300 milioni.

Questo secondo passo per dare esecuzione alla

legge del 1870 sotto un altro ordine d'idee, fu un passo più ristretto forse anche del primo, in quanto che non si occupava che della rete principale, principalissima anzi, delle nostre ferrovie, e metteva la spesa a tutto carico dello Stato; mentre il disegno di legge del 1873 aveva tentato di stabilire il modo con cui le provincie potessero costruire per proprio conto sulla base di un sussidio di 1000 lire per parte dello Stato.

Ma anche il disegno di legge dell'onorevole Spaventa, combattuto dall'onorevole Gabelli, se ricordo bene, in una sua dotta relazione, rimase allo stato di esame.

Un passo più lungo, lungo assai, fece l'adempimento della legge del 1870 sotto il primo Ministero Depretis, che allora reggeva anche il portafoglio dei lavori pubblici, il 22 novembre 1877 presentò una proposta di convenzioni, nella quale erano comprese le nuove costruzioni ferroviarie per una lunghezza di 3213 chilometri, che importava la spesa di lire 826.875,000. Ma anche quella proposta non venne in discussione. Rimase così all'amministrazione Cairoli il compito ed a me più specialmente l'onore e l'onore di presentare alla Camera, come feci nel 18 maggio del 1878, un altro disegno di legge col quale il passo si faceva ancora più lungo; imperocchè i chilometri di linee ferroviarie in corso salivano a 3694 e la spesa a 930,128,600 lire. Questo disegno di legge fu esaminato dalla benemerita Commissione, che oggi deve sostenere l'opera sua; ma come se nulla fossero i passi veramente giganteschi, come diceva l'onorevole Spaventa nella sua relazione, fatti e dal Ministero Depretis, e dal Ministero Cairoli, essa ne ha aggiunto ancora un altro, che ormai temo che minacci di farci rimanere colle gambe a cavallo del fosso.

*Una voce.* La Camera ne farà un altro.

BACCARINI. È appunto quello che, in un senso o in un altro, ciascuno di noi procura di fare colle sue osservazioni, affinchè la Camera veda quale sia il limite giusto al quale ci si debba fermare nell'interesse del paese.

Ma adesso io non faccio che la storia; lascio per ora le osservazioni e dico solo che la Commissione propone non più i mille dell'onorevole Spaventa, non più i 3213 dell'onorevole Depretis, non più i 3694 dell'onorevole Baccarini, ma 4938 chilometri, ed un miliardo e trecento milioni di spesa a cui l'onorevole ministro dei lavori pubblici pare ne aggiunga altri cento abbondanti, cosicchè la spesa supererebbe un miliardo e 400 milioni.

Ripeto che per ora non faccio che la semplice storia dei fatti, e poichè faccio questa storia, mi permetta la Camera (chè così non avrò più bisogno

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 2 MAGGIO 1879

di tornarci sopra) che io esponga alcune cifre di più per meglio confrontare i tre ultimi disegni di legge. Non comprendo nei confronti quello del 1874 del Ministero Minghetti in quanto che, come ho già detto, in esso si trattava di tutta spesa a carico dello Stato, e del complemento della sola rete principale.

La spesa secondo il progetto dell'onorevole Depretis, in 826,875,000 lire, si divideva in 641,204,000 lire a carico dello Stato e 185,671,000 a carico degli enti interessati, provincie e comuni.

Col disegno di legge dell'amministrazione Cairoli la spesa a carico dello Stato veniva elevata fino a 750 milioni, e nonostante che le linee fossero aumentate di quasi 800 chilometri, la spesa a carico delle provincie e dei comuni non ascendeva più che a 180,128,600 lire, vale a dire oltre 5 milioni meno che nel precedente disegno di legge dell'onorevole Depretis. Ora la Commissione colle sue proposte porterebbe una divisione di spesa, fra Stato ed enti interessati, che così si esprime: lire 1,216,300 a carico dello Stato compresi 107 per addizionali alle linee in costruzione e circa 50 sui 63 calcolati per imprevisti dall'onorevole ministro dei lavori pubblici; 253,942,000 a carico degli enti interessati; e così in totale lire 1,470,242,000, che non sarà certo esagerazione l'arrotondare almeno fino al miliardo e mezzo.

Se non che intorno alla spesa avrò altra occasione di esprimere la mia opinione: intanto cito queste cifre, perchè possono avere la loro importanza nel concetto fondamentale che ciascuno di noi deve farsi, onde procedere con piena cognizione di causa nel dare il proprio voto alla legge.

Quali saranno le conseguenze di tali proposte, di quelle specialmente della Commissione, dal momento che l'onorevole ministro dei lavori pubblici ha dichiarato che sopra di esse si discute, accettando egli il lavoro della Commissione medesima?

Prima di venire a fare qualche confronto tra la proposta della Commissione e quella, che io credo sempre più utile, più prudente, della passata amministrazione, mi permetta la Camera che, non per ispirito di recriminazione personale, ma per quel sentimento di dignità che ciascuno deve pur sentire, io faccia all'onorevole Commissione una dichiarazione, ed è questa: mentre accetto volentieri tutta la parte pedagogica della relazione e della controproposta di legge (*pedagogica* non in senso ironico, o signori, pedagogica nel senso che si deduce facilmente dalle correzioni anche soltanto letterali introdette nel mio lavoro); mentre, dissi, accetto anche la lezione, perchè apprendere da chi più sa non offende alcuno, non posso però fare altrettanto per

certe considerazioni, alle quali proprio chi ha sentimento profondo del proprio dovere non si acqueta facilmente.

In affari così gravi la temerità non deve mai sedere al banco dei ministri; e non so veramente perchè l'onorevole Commissione abbia potuto supporre che l'amministrazione passata e per essa specialmente il ministro dei lavori pubblici, precipitasse il concepimento del disegno di legge; certo è che se ne avesse ritardata la presentazione, non si sarebbero risparmiati le accuse in senso contrario.

È detto nella relazione:

« La vostra Commissione, a misura che si inoltrava nell'esame dell'importante legge, non poté nascondere a se stessa che il progetto portava l'impronta della fretta con cui era stato redatto. »

MORANA. Lo dichiarò lo stesso onorevole Baccarini alla Camera quando faceva parte del Gabinetto.

BACCARINI. Prego di credere...

PRESIDENTE. Prego di non interrompere.

BACCARINI. Ma l'onorevole Morana, se avrà qualche cosa da rispondere, risponderà poi.

CAVALLETTO. Risponderà a suo tempo.

PRESIDENTE. Prego di nuovo di non interrompere. Divengono tutti presidenti a momenti! (*ilarità*)

BACCARINI. Intanto prego lui e la Camera di credere che non faccio ironie nè allusioni personali; io non suppongo nemmeno che l'onorevole Morana, scrivendo quelle parole, abbia voluto scriverle col l'animo di ferire qualcuno. Io prendo l'espressione com'è, come sta davanti al pubblico, il quale non può giudicare delle intenzioni, ma giudica di quello che legge. È in questo senso che io parlo; diversamente non occuperei la Camera della mia persona. Io parlo per la dignità dell'amministrazione, alla quale mi sono onorato di appartenere...

MAZZARELLA. Boria parlamentare. (*Si ride*)

BACCARINI... e per l'impressione che quelle parole possono aver fatta in altri come l'hanno fatta in me.

La relazione prosegue:

« Non era pertanto possibile di far presto, giacchè un moto progressivamente crescente avrebbe compromesso la legge stessa, rendendola all'atto pratico di difficile attuazione; meritevole d'un nuovo intervento del Parlamento per correggerla e ritoccarla.

« Da quanto saremo per esporvi nei capitoli successivi, voi rileverete l'esattezza di questa nostra affermazione; per ora ci sia permesso di aggiungere che la vostra Giunta, sentendo tutto il peso della responsabilità addossatasi, non poteva esporsi ai giusti rimproveri che non le sarebbero mancati, quante volte l'eventualità preveduta si fosse verificata. »

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 2 MAGGIO 1879

Ora a me preme di dichiarare alla Camera che se io, nei 50 giorni circa, che ne precedettero la presentazione avessi dovuto mettermi allo studio iniziale di un così importante disegno di legge, avrei preferito di andare a farmi seppellire, piuttosto che presentarmi al banco dei ministri! Ma mi permetto di fare osservare che anzitutto quel disegno di legge non era una cosa nuova. Stava già davanti alla Camera quello dell'onorevole Depretis; e chi abbia bene osservato il mio, avrà veduto che non ne era, direi quasi, che una copia in molte parti; in quasi tutte le parti dirò anzi, salvo la determinazione più esatta dei compensi che lo Stato intendeva di dare per le nuove costruzioni. Ma ne parleremo più avanti.

Mi permetto di soggiungere che un anno prima, parlando da questo banco, io aveva tracciato pressochè tutto quanto introdusi poi nel disegno di legge in rapporto alle linee. Inoltre, anche la onorevole Commissione ammetterà facilmente che, nemmeno un anno prima, era la prima volta che io mi occupava di qualche studio di questo genere. E creda infine che io ho impiegato nei 50 giorni più tempo che non abbia impiegato la Commissione, e cioè più delle 30 sedute, alle quali accenna la relazione.

*Una voce.* Si sono impiegati tre mesi.

BACCARINI. Tre mesi per fare la relazione; ma io delle relazioni ne aveva quante voleva, perchè bisogna calcolare che nel gabinetto di un ministro vi sono dieci persone, se occorre, che lavorano per la parte materiale. Ora le 30 sedute per l'esame della Commissione messe in ordine di tempo non rappresentano nemmeno la metà di quello che nei soli 50 giorni io ho potuto dedicare, e con me quelli che mi hanno coadiuvato, in questo studio. Tutto ciò ho voluto osservare, lo ripeto, perchè il pubblico non deve nemmeno supporre che si trovi un uomo così presuntuoso di sè stesso, che appena si presenti al banco dei ministri, inventi la scienza o la sapienza amministrativa.

Il progetto adunque poteva essere pessimo, ma non mai precipitato.

Il disegno di legge, secondo la Commissione, era inoltre pressochè insequibile. Infatti essa dice: « noi scorgevamo l'insequibilità di quasi tutta la legge per difetto di congegni capaci di vincere le resistenze e gli attriti che necessariamente dovevano fare ostacolo al suo incodere spedito. »

Quali fossero i congegni capaci di vincere le resistenze e gli attriti io non lo so; conosco il congegno che ha sostituito la Commissione, e veramente è di una semplicità unica: lo Stato onnipotente, ca-

struttore ed esercente universale. (*ilarità*) Congegno unico, ed evidentemente molto spedito!

In altra parte la Commissione trova che il disegno di legge non parte da criteri di nessun genere per stabilire nè categorie, nè altro; però chi abbia osservato bene, riscontrerà facilmente che a questo riguardo la Commissione non ha mutato nulla. Le categorie sono rimaste; sono rimasti i concorsi tali e quali erano proposti; e tolte le poche varianti di concetto (per le quali non occorre certo un lavoro materiale, e su ciò non eccipisco, perchè rispetto il modo di vedere della Commissione anche quando è diverso dal mio), tolte quelle variazioni, dico, il disegno di legge espresso qua e là con diversa dizione, è rimasto quale dapprima fu presentato. Dimodochè pare che non fosse poi quella mostruosa cosa, alla quale si allude nel principio della relazione.

Io non rilevo nulla della parte storica della relazione, quantunque non vi sia quasi pagina senza inesattezza (*Movimenti*); e non rilevo nulla, perchè non interessa punto all'esame del merito della legge stessa ed alla discussione che dobbiamo intraprendere. Si tratta di cose retrospettive; esattezza più, esattezza meno, le cose camminano egualmente. Ma vi è un punto che io non posso passare sotto silenzio più per rispetto all'amministrazione, a cui apparteneva, che per conto mio. Ed il punto si è questo. La Commissione scrive due lunghe pagine intorno a certe linee che avrebbero dovuto costrarsi per effetto di leggi antecedenti, e lamenta che non siano state fatte eseguire: lagnanza che un anno prima, parlando sulle strade ferrate, in occasione di un'interpellanza che mossi con altri colleghi, feci io stesso. Lamentai io pure che non si fosse dato adempimento a disposizioni legislative in favore di alcune linee. (*Interruzione a bassa voce a sinistra*)

Non ho inteso.

PRESIDENTE. Non badi alle interruzioni, prosegua il suo discorso.

BACCARINI. Eravamo dunque su ciò di accordo completamente, onorevole Morana. Ma si è appunto da ciò che nasce la mia meraviglia, nel vedere scritte due pagine di rimproveri all'amministrazione, che presentava il disegno di legge, pel non avere adempiute le disposizioni delle leggi anteriori. E la mia meraviglia nasceva da questo, onorevole Morana, che ella scrive rimpoveri, che sembrano diretti all'amministrazione che presentò il disegno di legge, mentre essa non ha altro peccato, ed io lo chiamo merito, che quello di aver rimesso al mondo codeste linee. Ora, signori, io vi prego di osservare che nella Commissione si trovavano l'onorevole Depretis e l'onorevole Spaventa, due ministri che

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 2 MAGGIO 1879

avrebbero potuto rispondere alla Commissione medesima del perchè non erano state adempiute le precedenti leggi. Per chi furono scritte quelle due pagine di lagnanze? Se per alcuni membri della Commissione io non ho che ridere. Soltanto suppongo che gli onorevoli Depretis e Spaventa, quando furono lette quelle pagine, o non prestavano attenzione, o si ridevano in faccia come gli auguri romani. (*ilarità*)

Ora, signori, a me premeva unicamente, e lo troverete naturale, di scolpare l'amministrazione, alla quale apparteneva, di addebiti che non la possono ferire menomamente. Quell'amministrazione, lo ripeto, ha il merito d'aver rimesso all'onore del mondo delle linee che le amministrazioni precedenti avevano costantemente ed unanimemente scartate.

Ora vengo alla sostanza della differenza che riscontro tra il progetto della passata amministrazione e quello della Commissione.

La Commissione a pagina 25 dice:

« Il progetto di legge presentato dal Ministero prende le mosse dal concetto che lo Stato costruisca direttamente le linee d'interesse internazionale, e le nazionali di primo e second'ordine, sempre che per queste ultime i comuni e le provincie abbiano preso formale impegno pel pagamento del decimo o del quinto del prezzo di costruzione; rata dalla legge messa a loro carico a titolo di quota di concorso.

« Ciò stante l'obbligo o la facoltà della costruzione concessa allo Stato si limita in modo assoluto alle linee della 1ª categoria ed in modo relativo a quelle della 2ª e della 3ª.

« Per le altre linee, cioè per quelle della 4ª e 5ª categoria i termini sono invertiti: l'ente interessato diventa l'interprenditore dei lavori, e lo Stato non assume altro obbligo all'infuori del concorso promosso. »

Questo è precisamente il concetto, che informava su questi punti il disegno di legge del passato Ministero. A questo concetto la Commissione contrappone quell'altro che ho già accennato e che accennò anche più espressivamente l'onorevole Plebano, vale a dire che lo Stato deve far tutto, che deve essere il costruttore, l'esecutore, il negoziatore universale.

Ora qui potrei rifare un grande cammino negli atti parlamentari per dimostrare come la proposta di mettere lo Stato dappertutto sia una contraddizione manifesta verso i precedenti non soltanto della parte della Camera alla quale mi onoro di appartenere, ma anche della parte opposta.

Nella relazione della Commissione del 1870, di cui vi ho già citato i nomi degli onorevoli membri

che la componevano, relazione scritta dall'onorevole Bonghi, leggesi quanto appresso:

« Studiare bene il nostro sistema di strade ferrate, andarle costruendo nell'ordine della loro produttività propria e della influenza nella produttività delle strade, in cui sboccano, è il solo mezzo di scemare quel peso di garanzia che oggi pare così smisurato, ma che, apparendo meno, sarebbe ancora più grande, se noi prescegliendo la costruzione a carico dello Stato, in luogo di quella per mezzo di compagnie, fossimo stati sforzati a crescere per questi altri lavori il debito, ed a confondere le spese di quelle nel comune aumento di questo. »

Vedete che quella Commissione era molto lontana dal ritenere che fosse nell'interesse dello Stato il costruire direttamente tutte le strade ferrate; e non parlo dell'esercizio, di cui si è tanto discusso in questa Camera.

Può essere che, come pare a taluni, torni utile allo Stato di fare per conto proprio tutte le costruzioni; ma, o signori, tutto ciò perturba assolutamente l'economia del disegno di legge precedente. E esso aveva di mira che lo Stato s'incaricasse di ciò che a lui assolutamente poteva interessare, come sarebbero le linee che riguardano i rapporti internazionali, ed il compimento della rete principale che è già in corso, sia ultimando le così dette Calabro-Sicule; sia costruendo quelle altre linee, colle quali si raggiunga veramente l'intento di provvedere ai bisogni attuali della grande circolazione.

In tutto il resto, o signori, il disegno di legge aveva per fine di provvedere al più urgente dei due bisogni, che ha ancora l'Italia in materia ferroviaria: dico due, e mi spiego. In un paese qualunque, in materia ferroviaria, anzi più generalmente in materia di viabilità, c'è sempre la grande rete, la rete che interessa la collettività, e poi i rivioli minori che alimentano questo fiume principale, e che son costituiti e subcostituiti dalle reti provinciali e comunali. Lasciamo andare se le sedi stradali siano armate di ferro, o coperte di ghiaccio. La viabilità ha sempre avuto gli stessi caratteri, e sempre li avrà uguali, qualunque sia il mezzo di locomozione.

In Italia abbiamo già la rete principale, non dico assolutamente abbondante, e nemmeno in istato perfettamente lodevole, ma infine una rete principale, che coi provvedimenti sopra accennati può soddisfare la collettività degli'interessi presentanei del nostro paese.

Certo, questa rete, anche completata, sarà suscettiva di moltissimi perfezionamenti, come sarebbero certi abbreviamenti di grande importanza; ma allo stato dell'odierno sviluppo del traffico ferroviario pare a me che questa non è questione di

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 2 MAGGIO 1879

urgenza. Urgentissimo invece parmi il provvedimento reclamato dal secondo ordine di bisogni, quello di riempire le lacune numerosissime che si trovano in tutte le parti d'Italia.

Questo della viabilità ferroviaria, dirò così, provinciale e comunale, è il concetto predominante, a cui s'informa il progetto ministeriale, di fronte a quello, come già dissi, dei perfezionamenti della rete principale. Finchè le nostre ferrovie daranno 20,000 lire in media a chilometro, non mi pare, o signori, che possa pensarsi a costruire delle grandi linee aventi per obiettivo principale l'abbreviamento dei viaggi. Non credo che per venire da Bologna a Roma e viceversa, o da un altro punto qualunque della penisola, sia necessario di costruire 200, 300, 400 chilometri a fine di abbreviare di qualche ora il viaggio. I nostri scambi sono ancora lontani dal costringerci ad affrontare sacrifici finanziari per giungere a questo scopo.

Se non che quando si tratta di provvedere principalmente a soddisfare i bisogni locali delle varie parti d'Italia, di completarne la rete, dirò così, *secondaria*, non ho mai veduto nè veggo il perchè se ne debba direttamente e assolutamente incaricare lo Stato. Si prevegga pure il caso che una certa somma d'interessi non trovi nella mala volontà un impedimento alla loro soddisfazione, ma guardiamoci dallo spingere le cose fino al punto di far sì che, volenti o nolenti gli enti cointeressati, lo Stato debba costruire egualmente tutte le ferrovie.

E questa è la conseguenza del sistema adottato dalla Commissione, la quale messasi una volta per questa via, ha soppresso naturalmente l'articolo 6 del progetto ministeriale.

In armonia appunto di tale concetto, il disegno ministeriale stabiliva che lo Stato avrebbe costruito le linee di seconda e terza categoria, quando quelli che realmente sentono i bisogni, e che devono sentirli più di tutti, avessero dato il loro consenso ed avessero trovato i mezzi per far fronte alla loro parte di spesa. Mi pareva questo un metodo assai discreto. Ma oltrechè discreto, era anche consono ai precedenti legislativi. L'onorevole Lugli parlò ieri contro l'obbligatorietà assoluta, che la Commissione vorrebbe imporre allo Stato per tali costruzioni e non ricordo quali altri oratori abbiano parlato nel medesimo senso. Ad ogni modo mi giova lo aggiungere qualche altro argomento. Lo stabilire che lo Stato debba assicurarsi e fare assegnamento sulle risorse locali, prima di accingersi alle costruzioni, il cui interesse non può assolutamente ritenersi tale che senza la immediata loro esecuzione ne soffrirebbero gli interessi generali, è un princi-

pio che si trova già in quasi tutta la nostra legislazione. Mi affretto a soggiungere che forse io lo avevo spinto più in là ancora di un altro passo, perchè mi pareva che così la prudenza suggerisse. Ma ad ogni modo il soverchio del cammino poteva restringersi di quel tanto che occorreva per trovarci nuovamente sul terreno della legislazione vigente. Per intraprendere opere idrauliche straordinarie, bisogna interpellare preventivamente i consorzi contribuenti secondo il disposto della legge sulle opere pubbliche. Egualmente per le spese dei porti di terza classe, che si sopportano metà dallo Stato e metà dagli enti interessati, l'articolo 194 della legge medesima così si esprime: « Per intraprendere nuove opere straordinarie ai porti di terza classe occorre il previo assenso dei Consigli provinciali e comunali, i quali complessivamente rappresentino almeno i due terzi del contributo nella spesa necessaria. »

Può essere benissimo che non si possa arrivare ad ottenere questi due terzi, peggio poi la totalità dei voti, come giustamente osserva la Commissione, e quindi che si renda impossibile la costruzione di un'opera. Ma quando alto interesse consigli di mandarla in esecuzione, la legge provvede e dice: « mancando tale assenso, le spese non potranno essere fatte obbligatorie, se non da una legge speciale. »

Se pertanto alcuno si ostini fino al punto che impedisca agli altri di far eseguire un'opera utile, si presenta una legge per obbligare a concorrere nella spesa i renitenti. E se per fare delle spese, che non sono certamente dell'entità di quelle che riguardano i carichi da imporsi alle provincie ed ai comuni per le costruzioni ferroviarie, la nostra legislazione stabilisce che debbano essere consultati gli interessati locali, come vorrete voi imporre loro dei milioni anche quando non sentono l'utilità delle opere, o almeno prematuramente alla manifestazione legalizzata dei loro bisogni?

Ecco la diversità del concetto; non è che mi impensierisca una linea di più od una linea di meno; non vado sino a questo punto, perchè in fin dei conti una facilitazione di categoria si ridurrebbe all'abbandono di qualche centinaio di migliaia di lire in favore di una o più provincie per una volta tanto: ma mi impensierisce seriamente il concetto adottato dalla Commissione in questo senso che, si voglia o non si voglia dagli enti interessati, tutto debba essere costruito dal Governo salvo a rimborsarsene poi. Ora, se non si dà importanza al rimborso, diciamolo apertamente: meglio è dire chiaramente: facciamo le strade a esclusivo conto dello Stato.

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 2 MAGGIO 1879

Su questo terreno quasi più facilmente scenderei, che non su quello della Commissione. Ricordi la Camera, che per aver fatto delle spese straordinarie (e non se ne poteva fare a meno, perchè si trattava di inondazioni, di rotte e simili) di volontà propria per opere d'arginatura, lo Stato dal 1865 al 1875 ha rimesso 32 milioni di concorsi che nessuno ha pagato ancora. Nel 1875 anzi si è dovuto fare una legge colla quale si cominciò dall'abbuonare 18 milioni, se ricordo bene; ma milione più, milione meno la somma deve stare in quei termini. Poi dovette lo Stato contentarsi di ricevere gli altri milioni, che rimanevano d'arretrato, sapete come? Ad un centesimo e mezzo sull'imposta diretta, in un ventennio: locchè vuol dire non solo non pagare la somma, ma nemmeno l'interesse del due per cento.

Ora, se per spese di 64 milioni fatte dallo Stato si sono formati degli arretrati di 32 milioni in soli 10 anni, immaginatevi a qual somma gli arretrati ascenderanno quando lo Stato farà delle spese direttamente per 500 o 600 milioni, senza chiedere niente a nessuno, sperando solo di poter poi obbligare gli interessati a pagare. Potrà obbligarli, lo so; ma finirà per fare dei comuni italiani tanti comuni di Firenze o di qualche altro paese che si trovi in condizioni consimili.

Ben diversa, a mio avviso, è la cosa quando si lascia la libertà dell'iniziativa agli enti locali, comuni e provincie. Essi cominciano dal fare il conto di quanto possono disporre; poi vanno alla ricerca del miglior modo di eseguire le linee, e daranno così essi stessi, lasciate che ve lo dica, un aiuto grandissimo all'esecuzione di questa legge.

Le deliberazioni preventive degli'interessati locali dovrebbero inoltre dare un criterio di graduatoria, senza del quale io non so come potrà intraprendersi l'esecuzione delle linee; imperocchè tutti avranno lo stesso diritto all'intraprendimento dei lavori il giorno dopo che la legge sarà promulgata. Io non so chi potrà stare al Governo, trovandosi a dovere stabilire l'ordine di priorità fra tante linee senza il suddetto criterio.

Ora io dico (e fu già detto ieri da altri oratori): che necessità c'è di imporre la costruzione agli enti locali? Ma se i bisogni vi sono realmente gli'interessati locali sono in grado di apprezzarli tanto più, quanto più li sentono. Per conseguenza pensino essi pei primi a trovar modo di provvedere.

Un altro punto di dissenso fra i due progetti, che fu già illustrato molto da diversi oratori, è quello che riguarda la facoltà nello Stato di far costruire le linee a sistema economico. È verissimo ciò che ha detto l'onorevole D'Amico, che nella relazione si fa anche il panegirico di questo sistema di co-

struzione. Ma altra cosa è fare il panegirico di questo sistema di costruzione, altra è compilare il progetto di legge in maniera che si renda impossibile l'attuazione del sistema medesimo.

Non si può costruire una linea a sistema economico se non quando ne sia fatta domanda; dice uno degli articoli modificati dalla Commissione.

Secondo il progetto ministeriale era il Governo, che pagava più degli altri, quello che doveva giudicare della convenienza o no di costruire una linea a sistema economico; e quando parlo di sistema economico intendo non solo la sezione ristretta, ma anche la sezione ordinaria, come disse benissimo ieri l'onorevole Allievi, essendo notissimo che anche con la sezione ordinaria si possono ottenere grandissime economie.

La relazione parla del sistema e dice che vuol facilitarlo. Ma come lo facilita? Dal momento che non si può costruire nessuna linea senza la domanda, coi pregiudizi che abbiamo, onorevole Morana, non se ne potrà costruire nessuna.

MORANA. Guardi bene nella relazione.

BACCARINI. Nella relazione vi sono a questo riguardo due pagine, dalle quali risulta che la Commissione ha una specie di orrore per queste linee. Ecco come parla la relazione dei sistemi economici di costruzione, intrattenendosi sull'articolo 19 del disegno ministeriale, il quale stabilisce che per quelle ferrovie che non possono far parte di una linea o rete principale, dovranno essere adottati appunto i più economici sistemi di costruzione.

« Ma quali sono questi sistemi, si chiedevano a vicenda i commissari? Cosa vuoi intendere per metodi economici? Significherebbe forse che debbasi abbandonare lo scartamento ordinario e preferire le vie a binario ristretto? Vorrebbe intendere invece l'eliminazione di ogni spesa di lusso; delle vaste stazioni; la sostituzione delle fermate alle stazioni; l'abbandono delle percorrenze notturne e perciò di quanto all'uso di tali viaggi s'addice; l'allargamento della sorveglianza, e conseguentemente la diminuzione delle case di guardia e dei relativi cantonieri; la soppressione dei muri di cinta? »

« Da tutte queste interrogazioni facilmente risulterà ognuno l'incertezza che viene generata dall'articolo suddetto, il quale potrebbe anche dar luogo al più sfrenato arbitrio, quante volte una legge non venisse prontamente a fissarne il significato. »

Ma è precisamente ciò che si voleva col progetto di legge del Ministero. Le interrogazioni che fa l'onorevole Commissione, costituiscono appunto l'essenza dell'articolo; essenza, che era come infiltrata in tutta la legge. Ora sembra che la Commissione

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 2 MAGGIO 1879

abbia avuto tanta paura, che ha ridotta la forma di tutti gli articoli in guisa, che per costruire una linea a scartamento ridotto, all'infuori della domanda dell'ente locale, non so quale via possa più restare al Governo.

MORANA. Vegga il fine.

BACCARINI. Ma alla fine della relazione si fa riserva di presentare un disegno di legge, al quale spero bene che l'onorevole Commissione non vorrà più pensare. Un disegno di legge per fare che cosa? « Per regolare, si scrive, in modo definito e concreto la materia ferroviaria » (questo non ha che fare con le nuove costruzioni), « determinando i tipi delle varie categorie, le regole di costruzione, le indennità per danni arrecati alle persone, e i metodi economici di costruzione. » Una legge che stabilisca i metodi economici di costruzione! È materia questa da legislatori? Ma ci sono i trattati che ce li indicano; ci sono le linee in esercizio che ci insegnano anche di più. Basta andare a divertirsi un'ora in una vettura d'un *tramway* a vapore, o della ferrovia a sezione ridotta da Torino a Rivoli, o in quella ordinaria da Milano a Saronno.

Basta un'ora impiegata così per sapere quali sono le costruzioni economiche. Ora, io dico: dal momento che la Commissione crede perfino necessaria questa legge per sapere che cosa sono le costruzioni economiche che si vogliono fare, e quando si debbano fare, vuol dire evidentemente che, l'abbia o no pensato, essa mette tutti gli impedimenti possibili all'applicazione del sistema, che ha intraveduto nel progetto ministeriale.

Certo la Commissione avrà pensato alla possibilità che se ne abusi; ma non credo che possa passare nemmeno per la mente del ministro (e badino che non parlo nè del ministro dell'oggi, nè di quello di ieri) di commettere arbitrii in questa materia. In ogni caso, signori, il controllo non mancherebbe mai. Il Parlamento esiste sempre; e non è certamente detto che dopo che sarà fatta la legge e che il Governo avrà la facoltà anche di scegliere il sistema di costruzione, esso sia sottratto assolutamente al riscontro parlamentare. Tutta l'azione del potere esecutivo è sempre soggetta al riscontro parlamentare. Si sa sempre che cosa si vuol fare. Per conseguenza ciascuno ha sempre modo di far sentire la sua voce davanti al Parlamento.

Un altro punto di dissidio riguarda l'articolo 21 del disegno ministeriale, il quale è stato modificato molto logicamente dalla Commissione per metterlo in armonia col sistema da essa tenuto nel determinare le linee che sono iscritte nelle varie categorie.

L'articolo 21 del progetto ministeriale diceva:

« I punti di distacco dalle linee esistenti e l'andamento delle ferrovie da costruirsi dallo Stato o da concedersi, in esecuzione della presente legge, saranno determinati per decreto ministeriale, sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici. »

L'onorevole Commissione crede che questa sia una facoltà (mi pare di ricordare la parola) *esorbitante*. Non so se questa parola l'usa qui, o quando parla delle linee a scartamento ridotto, ma in uno dei due casi dice ch'è una facoltà *esorbitante* per lo Stato.

*Esorbitante!* Vediamo un poco di quale esorbitanza si tratti. Questo articolo, signori, aveva questo fine: non costituire la Camera (perchè a noi pareva impossibile che si potesse fare utilmente) in un corpo tecnico giudicante. Piglio di mira 3 o 4 gravi questioni, che sono: l'Eboli-Reggio, l'accesso al Gottardo, Sulmona-Roma, e ce n'è qualche altra che ora non ricordo.

La Commissione crede che il Parlamento debba definire tutto colla legge attuale. Ma poi, per essere molto logica, trova che non si può lasciare al Governo, come nel progetto ministeriale, facoltà di decidere, dietro esame, se la linea debba andare da Belluno a Vittorio o da Belluno a Treviso per Feltre. Questa facoltà si elimina perchè non è da lasciarsi al Governo; ma poi s'introduce una variante nella Varallo-Novara, e si dice: Novara-Varallo, o Vercelli-Varallo. Eppure sulla differenza che corre fra Novara-Varallo e Varallo-Vercelli, nella Commissione vi era chi poteva perfettissimamente illuminarla più che per ogni altra linea, l'onorevole Perazzi. (*ilarità*)

Io accenno a questi punti perchè possono trarsi conseguenze molto più gravi di quello che paia a primo aspetto. Ma veniamo alle questioni più grosse, perchè, per questioni di quest'ordine ammetto anche io che il Parlamento abbia tutti i dati per risolverle anche subito, e giudicare, per esempio, se debba darsi la preferenza alla linea di Belluno-Treviso su quella di Belluno-Vittorio, alla Novara-Varallo, ovvero alla Varallo-Vercelli; è cosa che entra perfettamente nell'ordine delle cognizioni che tutti possono avere, o procurarsi senz'altro.

Ma non è così quando la questione si riduca strettamente ad ordine topografico. Io ammetto che tutti i membri di un Parlamento possano avere i criteri, che si fondano sulla sintesi geografica, commerciale, strategica; ma non ammetto che tutti possano aver quelli che la sola analisi topografica fornisce. Finchè lungo l'andamento di una linea s'incontra un centro di commercio, un centro strategico, un porto di mare, un centro amministrativo di qualsivoglia ordine, qualunque membro del Par-

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 2 MAGGIO 1879

lamento può farsene un concetto, e può dire: voglio precisarlo per legge, la linea passerà di lì. Ma fatto questo, basta.

Io non credo che sia possibile ad alcun Parlamento del mondo di decidere con cognizione di causa che tra quei dati punti si debba sviluppare la linea per la valle *a* o per la valle *b*, perchè tale cognizione non si acquista che collo studio tecnico, particolareggiato ed inteso a raggiungere più utilmente, più economicamente che possibile sia il principale fine, pel quale la linea si costruisce.

Ora, domando io: senza offesa a nessuno, quanti sono in questa Camera, a cominciare da me, che, dopo l'esame di tutte le carte, che hanno avuto sott'occhio, si troveranno in grado di sapere coscienziosamente se la linea Eboli-Reggio dovrà svilupparsi per la valle di Diano o lungo il litorale, per la valle della Noce o per un'altra valle qualunque?

Quanti vi sono, i quali potranno dire di aver le cognizioni necessarie per risolvere le questioni relative al tracciato d'una linea, i cui punti estremi e quasi unici obbiettivi, ad esempio, sieno il Gottardo ed il porto di Genova? Quanti sono quelli che avranno le cognizioni necessarie per dire che si deve passare per Sesto Calende anzichè per Gallarate, mentre passando per l'uno o per l'altro punto la differenza di percorso virtuale par che si riduca a soli 900 metri?

*Una voce.* 9000 metri.

**BACCARINI.** C'è una differenza di soli 900 metri od in quel torno.

Per la linea Roma-Solmona abbiamo in contrasto quattro progetti. Due sono forse messi fuori di contestazione, ma due hanno sempre valenti propugnatori, per gl'interessi importanti cui possono soddisfare. Con quale cognizione di causa potrà il Parlamento dire, ad esempio: passerete per la linea Tivoli-Avezzano, ovvero per Rieti-Aquila? Io potrei bensì ammettere che il Parlamento segnasse Tivoli come punto obbligatorio e lo segnasse in omaggio all'antichità del luogo od a qualche altra evidente ragione; ma se così non fosse, non vedrei più come si voglia dal Parlamento stabilire quale andamento si deve seguire per traversare una giogaia dell'Appennino.

Non è la prima volta che si parla alla Camera sulla questione degli andamenti. Nella discussione della legge del 1870 troverete che diversi membri del Parlamento, compresi i ministri, hanno rifiutato di entrare nel merito delle questioni relative ai tracciati. Ricordo la linea San Severino-Salerno, della quale pure per la sua brevità, essendo la medesima di poche decine di chilometri, era facile farsi un concetto. Ricorderete che allora s'indicavano

le linee, come nell'odierno progetto ministeriale, quando poteva esservi dubbio in qualche parte dell'andamento: si diceva, per esempio, da Termoli ad un punto della linea fra Teleso e Benevento, da Catania a Palermo senza indicazione di alcun punto intermedio. Ed osservate bene, che nel mezzo incontravasi una questione quasi pregiudicata da leggi precedenti in favore di un capoluogo di provincia, Caltanissetta; eppure il Parlamento ha rifiutato di determinare obbligatoriamente alcun punto intermedio.

Non basta, o signori. Questa stessa legge che discutiamo oggi, ci offre un precedente in favore del sistema da me proposto ed adottato nella fattispecie dallo stesso onorevole Morana prima, contraddetto poi per massima generale. Voi tutti ricorderete, quando si è staccato dal progetto di legge l'articolo riguardante le linee Vallelunga e Caldare. Che cosa ha fatto allora la Commissione generale del bilancio incaricata di riferire? All'unanimità contro di me e contro l'onorevole Depretis suo presidente, ha voluto cancellare l'andamento della linea, posto che non vi erano punti importanti da rendere obbligatorio il toccarli; ha voluto cancellare perciò l'andamento di Vallelunga e ristabilire la dizione antica da Catania a Palermo.

Questo caso è avvenuto il 7 giugno 1878, essendo relatore l'onorevole Minghetti: è cosa recente. L'articolo, voi tutti ricorderete, diceva: Roccapalumba al tronco Santa Caterina-Caltanissetta e Caldare-Canicatti. Lasciato da parte quest'ultimo tronco Caldare-Canicatti perchè estraneo alla questione, per l'altro la Commissione prima, e la Camera poi, alla quasi unanimità, contro l'onorevole Depretis, che ostinoso nel suo concetto non ebbe che 8 o 10 voti favorevoli, sostituì quest'altra dizione: « Saranno costruite per conto e spesa dello Stato il tronco mancante a compimento della linea diretta Palermo-Catania. » Inoltre nella nota aggiunta alla relazione dalla Commissione generale del bilancio dicevasi: « rispetto alla linea diretta, s'intende di lasciare al Ministero piena ed intera facoltà di destinare il tracciato che stimerà migliore. »

Dunque il principio da me sostenuto era stato dapprima sancito discutendosi un articolo di questo stesso progetto di legge, e l'onorevole Morana...

**MORANA.** Ho fatto una dichiarazione alla Camera.

**BACCARINI.** Io non gliene faccio un addebito: è un'opinione come un'altra; io però sostengo la mia.

Io intenderei l'adozione dell'opposto sistema quando si trattasse di una linea sola: se non ne avessi cognizione, mi metterei a studiarla, imparerei anche quello che non sapeva prima; ma per centinaia di linee e per migliaia di chilometri, da chi si



SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 2 MAGGIO 1879

può fare questo studio così minuzioso come pure occorre per farsi un concetto chiaro e preciso onde dare un voto in favore di un andamento o tracciato più che d'un altro? Perchè di tanto si tratta, e con tante linee in esame la questione degli sviluppi topografici potrebbe condurci a tale labirinto, da non essere più possibile uscirne. E vorreste voi con voto inconscio esporvi al pericolo di danneggiare interessi locali, i quali chi sa che valore hanno rispetto ai contendenti, mentre per noi potrebbero avere l'apparenza di non averne alcuno?

Cosa si fa negli altri paesi? Di reti complesse ne furono determinate per legge in Francia e nel Belgio. La legge 11 giugno del 1842, che è la legge fondamentale della rete francese, dice: « Verranno costruite le seguenti linee: da Parigi alla frontiera del Belgio per Lille e Valenciennes. »

Trova due città e stabilisce che sieno toccate.

All'Inghilterra per uno o più punti del litorale della Manica da determinarsi.

Alla frontiera della Germania per Nancy e Strasburgo.

Al Mediterraneo per Lione, Marsiglia e Cete.

Alla frontiera della Spagna per Tours, Poitiers, ecc., ecc.

« All'Oceano per Tours e Nantes. Al centro della Francia per Bourges. »

Così la legge francese nomina dei capiluoghi di provincia, di circondario, ma non indica la valle o la valletta *a* o *b*; e badate che quelle sono linee di grande comunicazione, sono centinaia e centinaia di chilometri.

Il Belgio ha una legge ancora più larga, quella del 1° maggio 1834. Ecco come si esprime:

« Si costruirà nel regno un sistema di ferrovie avente per punto centrale Malines, con direzione all'est verso la frontiera di Prussia per Lovanio, Liegi e Verviers; al nord, per Anversa; all'ovest su Ostenda per Termonda, Gand e Bruges; al sud su Bruxelles e verso la frontiera della Francia per l'Hainaut. »

Ora io dico, finchè si sta in questi termini, vale a dire di tracciare l'andamento della linea fra punti di cui ciascun deputato possa giudicare l'importanza, io lo comprendo. Siano pure piccoli i centri indicati, purchè la Camera li riconosca dotati di un valore commerciale, strategico, monumentale, essi soddisferanno benissimo per servire di capistabili nella determinazione dell'andamento della linea: ma fra quei capistabili l'indagine diventa oramai topografica e come tale sfugge alla competenza, e, mi sia permesso di dirlo, anche alla convenienza parlamentare.

Questa era la portata dell'articolo 21; e le mo-

dificazioni introdotte dalla Commissione negli articoli delle categorie delle linee, hanno fatto sì che io sia stato costretto a presentare degli emendamenti agli articoli medesimi.

Finchè la modificazione delle linee era fatta nel senso stabilito del progetto ministeriale, l'articolo 21 aveva una ragione di essere dove si trovava; ma evidentemente col metodo seguito dalla Commissione nel determinare l'andamento delle linee da costruirsi, lo stesso articolo 21 perderebbe ogni valore, secondo il concetto ministeriale.

Io pertanto ho presentato alla Camera un emendamento al primo articolo, in forza del quale le linee anzichè negli articoli, verrebbero iscritte in tante tabelle annesse e facienti parte integrale del disegno di legge.

È un diverso ordine di discussione che vengo a proporre colle modificazioni al primo articolo, e spero che la Commissione, in questa parte almeno, vorrà essere così cortese di accettare la mia proposta. Così procedendo, io non avrò più ragione di fare una questione pregiudiziale dell'articolo 21, di proporre cioè che l'articolo 21 sia discusso prima della legge, per sapere se il Parlamento lascia o non lascia la facoltà al Governo di definire i tracciati.

Ma un'altra considerazione, per la quale ho proposto che si discutano le linee per tabelle al fine della legge, è questa, che ha un grande valore. Essendo avvenute delle importanti modificazioni sopra uno o due criteri, modificazioni tali da render perplessi se, adottando il metodo della Commissione, la legge finisca per essere non più buona, (chè a questo si potrebbe anche arrivare) mi pare che discutendo prima i criteri della legge senza preoccupazione di linee, si discuta più serenamente. E mi pare inoltre, che quando la legge riesca in modo che soddisfi la nostra coscienza, poco sia da preoccuparsi che la Commissione abbia, a mio giudizio, favorito più o meno alcune linee, od introdotto qualche linea nuova, perchè, mi pare d'averlo già detto, allora per me tutto si riduce a dare qualche centinaio di mila lire di più ad una provincia per una volta sola durante la costruzione. Quando la facoltà di scegliere il sistema di costruzione, di scegliere il tempo e l'andamento fosse lasciato allo Stato, non mi curerei punto di un maggiore o minor favore fatto ad una linea. Se invece dovesse prevalere il sistema della Commissione, io che lo credo dannoso assolutamente agli interessi dello Stato non solo, ma in molte cose anche a quelli delle provincie e degli altri enti locali interessati, io, signori, con mio grande rammarico sarei costretto a combattere forse dalla prima all'ultima le innovazioni fatte sulle linee dalla Commissione; imperocchè io dovrei esaminare

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 2 MAGGIO 1879

i criteri, che le hanno dettate alla stretta stregua che ha prefissa la Commissione. Sono o non sono giusti i criteri adottati dalla Commissione per introdurre la linea *a* nella categoria *b*? Ecco quello che io sarei costretto di domandarvi.

Adunque io spero che, almeno nella questione del metodo di discussione converranno meco e la Commissione e l'onorevole presidente del Consiglio; e dico l'onorevole presidente del Consiglio, imperocchè io spero ancora che egli non possa non essere nell'ordine delle mie idee, trattandosi in gran parte delle sue proposte, almeno quanto delle mie. Infatti tutti sanno, o signori, che il disegno di legge da me presentato molti punti di contatto aveva con quello dell'onorevole Depretis, specialmente in quel che si attiene alla libertà della costruzione e dell'esercizio non solo per le provincie, ma anche per i privati.

E qui, sia pure incidentalmente, non debbo tacere che il progetto della Commissione include un pericolo politico, come uno ne includeva quello dell'onorevole Depretis. Il progetto Depretis aveva questo di pericoloso: che non determinava i concorsi, e lasciava al riguardo un'esorbitante facoltà al Governo. Lo Stato concorrevà alle linee della quarta e quinta categoria, dando per la prima non più di 6000 lire al chilometro per 35 anni, e per la quinta non più di 2,000 lire. E siccome mille lire per 35 anni rappresentano 14,500 lire di capitale attuale, la facoltà del Governo aveva una latitudine fino a 87,000 lire. Voi vedete, o signori, come politicamente tutto ciò potesse divenire cagione di inconvenienti. A ciò fu riparato determinando in misura finita i concorsi, e sono felice che la Commissione a questo riguardo almeno non abbia avuto modificazioni da fare; ammettendo io volentieri quella pressochè inconcludente, che si riferisce alla quarta categoria.

La Commissione accorda sei decimi di concorso per le prime lire 80,000, mentre il progetto ministeriale le accordava sulle prime 100,000. E siccome la costruzione economica dovrebbe prevalere anche per le linee della quarta categoria, così la facilitazione proposta dalla Commissione non avrà nella generalità dei casi, che ben poca importanza. Ad ogni modo essa ha creduto di fare un vantaggio, ed io volentieri lo accettò, anche se debba essere in molti casi il sole di agosto.

Tornando al pericolo politico del progetto Depretis, dissi già come fosse eliminato colla determinazione precisa dei concorsi stabilita dal progetto ministeriale.

Ora, un altro consimile pericolo politico, se non maggiore, rinasce nel sistema della Commissione, ed è appunto quello che sorge dalla obbligatorietà.

Signori, immaginatevi il potere esecutivo padrone della sorte di decine e decine di linee, quando sia obbligato lo Stato a costruirle, volenti o non volenti gli interessati. Come si determina l'ordine di priorità senza nessun criterio? La politica qui avrà un giuoco fors'anche maggiore di quel che non avesse colla proposta dell'onorevole Depretis. Io ho fatto sparire il primo pericolo e combatto perchè sparisca anche il secondo. Qui non è questione nè di destra, nè di sinistra, perchè nessuno sa chi sarà al potere quando si eseguirà una linea piuttostochè un'altra.

Signori, io ho veramente abusato della pazienza della Camera...

*Voci.* No, no, no.

BACCARINI .. molto più entrando quasi nel merito di parecchi articoli, ma mi era indispensabile un po' d'analisi perchè fosse ben chiaro da qual punto partiva la mia opposizione alle modificazioni del disegno di legge. Essa non è un'opposizione ai miglioramenti, alle introduzioni di nuove linee; per me la questione si aggira sui criteri; per me la questione è di rendere la legge possibile e pratica.

La legge, signori, io la voglio qualunque sia l'estensione finanziaria, sulla quale nulla dico, perchè spero che il mio antico collega delle finanze possa venire ad occuparsi personalmente di ciò che più particolarmente lo riguardava. A peggio andare avrò tempo di dirne qualche parola, quando saremo alla discussione dei relativi articoli ed alle variazioni introdotte dalla Commissione.

Io faccio una preghiera alla Camera ed è quella di ponderare bene se in tutto quello che ha udito non solo da me, ma da quasi tutti gli oratori, non ci siano dei punti che essa debba seriamente prendere in considerazione nell'interesse del buon esito della legge medesima.

Quanto ad oppugnare la legge in astratto io ho già detto che non credo passi per la mente di alcuno in questa Camera. La legge, o signori, avrà questo immediato vantaggio di diffondere il lavoro in quasi tutte le provincie d'Italia, ed il lavoro, o signori, è produzione, è antidoto sicuro contro il mal talento delle passioni.

Credo pertanto che la Commissione farà per parte sua di tutto per dileguare dagli animi ogni dubbio. Passi giganteschi voi avete veduto quanti ne abbiamo già fatti dal 1870 ad oggi colle varie proposte, fino a quella che è in discussione; ne abbiamo fatti tanti, che allontanandosi sempre più l'orizzonte, la vista oramai rimane annebbiata, e non scorge più se là dentro vi sia il bene o il male del paese. Dunque procuri la Commissione, di diradare tutte le tenebre che possono essersi addensate, e ciò faccia nel solo interesse della legge.

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 2 MAGGIO 1879

« Ad ogni modo, da qualunque punto di vista che uno voglia porsi a noi sembra (traduco la conclusione della relazione che precede il disegno di legge consimile del Ministero francese) a noi sembra che il completamento della rete ferroviaria sia un atto saggio ed opportuno. Esso soddisferà il paese, preciserà le sue aspirazioni in materia di strade ferrate, assegnerà uno scopo alla sua attività, promuoverà l'impiego dei capitali nazionali, e nello stesso tempo determinerà il dominio esatto della viabilità ferrata d'interesse generale, ed aprirà il campo all'iniziativa provinciale per la viabilità di interesse locale. »

Ma, signori, molto, a mio avviso, dipende dalla condiscendenza della onorevole Commissione. Ad ogni modo, qualunque sia l'esito della legge, io vi seguirò, ma vi seguirò come lo schiavo incatenato al carro del trionfatore romano, pur ripensando in cuor mio, che la causa dei vinti era migliore di quella dei vincitori! (*Benissimo! Bravo! — Molti deputati vanno a congratularsi con l'oratore*)

PRESIDENTE. Onorevole Guala, ha facoltà di parlare. (*Rumori*)

Prego di far silenzio.

Voci. A domani! a domani!

(*Molti deputati stanno per escire.*)

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, li prego di riprendere i loro posti. Pensino ai 180 iscritti sugli articoli. Onorevole Guala, parli, altrimenti si dovrà levare la seduta. (*Rumori*)

GUALA. Come faccio a parlare? Anche a spalmarmi, chi sente?

PRESIDENTE. (*Con forza*) Prego di far silenzio, onorevoli colleghi; se si finisce tutti i giorni alle 5 e mezzo non si terminerà questa discussione neppure in tre mesi.

GUALA. Prima che io mi accinga a svolgere brevemente l'ordine del giorno che fu distribuito agli onorevoli deputati, m'importa di fare due premesse delle quali una è a spiegazione del mio concetto, l'altra è tecnica. Anzitutto intendo di stabilire che quando propongo di sostituire per certe linee i *tramways* a vapore alle strade ferrate, io non mi propongo di far violenza nè ad alcuna opinione, nè ad alcun tracciato il quale possa essere nel disegno di legge indicato come costruzione ferroviaria ordinaria o come costruzione ferroviaria a sezione ridotta. La mia non è una proposta... (*Rumori*)

PRESIDENTE. Prego di nuovo gli onorevoli colleghi di smettere da queste conversazioni, e di riprendere i loro posti.

GUALA. La mia non è una proposta che tenda a convertirsi in una legge la quale sia diretta a fare diventare *tramways* questa o quella linea. Io non do-

mando che di accordare una facoltà al Governo, la quale estenda più che non faccia l'attuale disegno di legge, la costruzione delle ferrovie economiche.

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, gli stenografi non possono udire il discorso dell'onorevole Guala, li prego quindi di far silenzio, altrimenti mi obbligheranno a sciogliere la seduta.

GUALA. Perciò il mio ordine del giorno non muta sotto verun rapporto la legge che v'è proposta; non tende cioè in modo diretto a portare veruna innovazione a quei tracciati i quali furono esaminati e dal Governo e dalla Commissione. Quindi, ancora quando l'ordine del giorno che ho proposto fosse dalla Camera approvato, questo non toglierebbe per nulla che, compito mio, come di chiunque di voi, fosse quello di sostenere pure il tracciato ordinario, salvo poi alle amministrazioni locali d'accordo col Governo, di vedere se al tracciato ferroviario ordinario, non sia più conveniente sostituire un tracciato più economico, e di scegliere fra quei sistemi economici quelli i quali sono contemplati nell'articolo 19 della Commissione, o la forma che io ho proposto coll'ordine del giorno. (*Conversazioni*)

Spiegherò subito con un esempio pratico il mio concetto. Conosco un tracciato, il quale è contemplato dal disegno di legge che discutiamo, in quinta categoria, che misura una lunghezza di 33 chilometri; al costo presunto di 120 mila lire cadun chilometro, senza materiale mobile, porta una spesa di circa lire 4,000,000; al qual costo aggiungendo 13 mila lire a chilometro pel materiale mobile, che è il prezzo minimo che si conviene possa avere il materiale mobile di strade ferrate, si avrebbe un costo totale di più di 4 milioni e mezzo. Or bene, vi è un concessionario che ha offerto di sostituire alla strada ferrata un servizio di *tramways* a vapore...

(*I rumori e le conversazioni impediscono di udire la voce dell'oratore, il quale sospende il suo discorso.*)

Io non mi credo obbligato a perdere nè i polmoni, nè la voce.

PRESIDENTE. (*Con forza*) Ma li prego, onorevoli colleghi, facciano silenzio.

Voci. Sono le sei!

PRESIDENTE. Proseguo, onorevole Guala.

GUALA. A momenti scendo a dettare agli stenografi il mio discorso. (*Si ride*)

Dunque io diceva che questo intraprenditore proponeva di sostituire un tracciato economico, un tracciato cioè, il quale traeva la sua economia dalla possibilità di condurre i regoli della strada ferrata, non sopra una strada nuova, ma sullo stesso piano

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 2 MAGGIO 1879

stradale che serve per le comunicazioni ordinarie e soggiungeva:

« Se questo tracciato vi soddisfa, invece di cinque milioni e mezzo di costo totale, vi farò il servizio per meno di 200,000 lire a fondo perduto e con la facoltà di fare l'esercizio per un periodo di tempo a determinare. » Il patto fu accettato, e vi so dire che il giorno in cui fu inaugurato il *tramway a vapore* tra i due punti che furono in questo modo avvicinati con questo sistema comodo e regolare, le popolazioni proruppero in manifestazioni di gioia delle quali non saprei dire se maggiori sarebbero state... (*Conversazioni*)

PRESIDENTE. Prego di far silenzio.

GUALA... quando fossimo andati a portar loro il suffragio universale, o non so quale altro delle *novissima verba* escogitate dal mio amico personale l'onorevole Bertani. (*ilarità*)

Certo è che le popolazioni, le quali in fondo sono i veri giudici della convenienza d'una spesa e della utilità che dalla medesima si può ritrarre, erano contentissime, ed oggi, a sei mesi di distanza da quella inaugurazione, continuano a benedire il concessionario che con poche centinaia di mila lire fece un'opera per la quale con un altro sistema richiedevasi una spesa enorme, e che quindi difficilmente si poteva compiere.

Eccovi un altro esempio palpitante di attualità.

Una delle linee comprese nel tracciato proposto dal Governo e dalla Commissione, la quale sta in quarta categoria, misura 72 chilometri di distanza, ed è calcolata in 98,000 lire circa al chilometro, senza materiale mobile, in guisa che la spesa totale è di 8 milioni, anche supponendo che i presuntivi degl'ingegneri sieno esatti; ma siccome a qualcuno di voi, signori, sarà capitato di vedere che non sempre sono esatti i preventivi, specialmente quando si tratta di milioni, e che quando sono inesatti non lo sono già per aver preventivato in meno, quindi potrebbe essere lecito supporre che neanche questa grande somma fosse sufficiente.

Or bene, vi è una grossa Casa concessionaria che ha offerto di porre il *tramway* sull'asse stradale preesistente, mediante il premio, a capitale perduto, di sole 10,000 lire al chilometro e la concessione dell'esercizio per 45 anni. Voi vedete di qui la differenza enorme fra i sacrifici che sarebbero richiesti allo Stato ed a quelle popolazioni coi due sistemi. Da una parte otto milioni, dall'altra 720 mila lire! (*Senso*) Ma in sostanza che cosa sono questi *tramways* che si vuole sostituire alle strade ferrate ordinarie? La domanda è giusta, ed io mi accingo a dare ragguagliata e precisa risposta.

E tanto più volentieri lo faccio in quanto che, ol-

tre al rientrare questa questione nel piano della tesi che sto svolgendo, varrà a correggere certe idee che, me lo permettano g'li onorevoli preopinanti, non sono proprio esatte, in ordine al giudizio che si può dare di questi mezzi di comunicazione e trasporto.

Questi giudizi, che potrei chiamare pregiudizi, come quello ieri espresso dall'onorevole Allievi, tentavano di screditare in anticipazione un sistema che a mio credere può essere sorgente di grandi benefici al paese; e vi domando il permesso di rettificarli, rendendo chiaro il mio concetto.

Il *tramway a vapore* è un convoglio che corre su rotaie d'acciaio Messemer, della sagoma Vignolle, di 26 chilogrammi di peso per metro corrente, capace perciò di sostituire la rotaia antica di ferro del peso da 33 a 34 chilogrammi. Queste rotaie sono collocate sul piano delle strade nazionali, provinciali, comunali, ed anche consortili, quando lo consentono le esigenze del carreggio ordinario; collo stesso scartamento delle strade ferrate comuni, disposte a fior di terra. Le macchine silenziose e che non fanno fumo hanno una velocità potenziale media di 25 in 30 chilometri all'ora; il treno può correre ordinariamente con una velocità media di 18 in 20 chilometri; attraversa i luoghi abitati; si può fermare quasi istantaneamente, cioè ad una distanza di uno in tre metri dal segnale d'arresto.

Questi convogli possono portare merci e passeggeri; hanno tariffe che si possono valutare al 50 per cento delle tariffe attuali sulle strade ordinarie ferrate; non hanno bisogno nè di stazioni, nè di grandi magazzini, tranne ai punti estremi; e finalmente possono supplire all'occorrenza anche a tutti i bisogni di una vera strada ferrata, presentando il *tramway* una resistenza consimile, come avrò occasione di dimostrare, se voi vorrete avere la compiacenza di starmi ad udire. Questa mia prima dichiarazione riguarda, come diceva in principio, una spiegazione che era necessario ch'io facessi, perchè ci fossimo bene intesi sul concetto che intendo di spiegare e fosse dimostrato *a priori* come questo concetto non abbia nulla di comune con quelle strade ridotte che hanno trovato qui degli apologisti e contro le quali io non ho niente a dire. Imperocchè non intendo di distruggere nessun altro mezzo di trazione che possa sostituirsi con economia alle strade ordinarie; intendo solo di dimostrare le buone ragioni che ci possono essere perchè venga adottato il sistema da me proposto.

L'altra premessa che intendeva di fare, dissi prima, è tecnica. Siccome si tratta di materie le quali non si dimostrano che con la esposizione di numeri e di cifre, io dichiaro prima che quante volte questi numeri e queste cifre non sieno la risultanza

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 2 MAGGIO 1879

degli stessi atti che noi abbiamo innanzi però furono trovati in autori accreditati, che avrò occasione di citare. Poichè la mia pochissima autorità in tale circostanza comprendo bene che sarebbe ridotta a meno di niente se non l'appoggiassi con quella di coloro che hanno voce in capitolo su questa materia. Quindi anche su questo punto resta inteso che le dimostrazioni in cifre che verrò sviluppando sono l'espressione della verità, e che nella ricerca di questa verità io mi sono tenuto sempre in modo che si potesse dire che ho esagerato in meno anzichè in più, onde il beneficio che io verrò indicando si abbia a poter supporre anche maggiore di quello che avrò accennato.

Entro in materia.

Il sistema del progetto che ci è presentato, si può riassumere così: 4938 chilometri di nuove strade ferrate da costruire in un periodo di 18 anni, con un costo complessivo di 1,181 milioni, diviso per 940 milioni allo Stato, e per 241 milioni circa agli enti interessati, alle provincie cioè ed ai comuni.

Aggiungendo a questo conto il materiale mobile, che secondo il disegno di legge ministeriale è di 48,104,000; il materiale mobile per gli 804 chilometri proposti in più dalla Commissione in dieci milioni e mezzo; quello necessario per le linee dell'articolo 31 in 5,750,000 lire; finalmente i 53 milioni d'impegni precedenti, si ha il totale di lire 1,300,242,000, il quale per un miliardo e 59 milioni sarebbe a carico delle finanze nazionali, e per 240 milioni delle finanze dei comuni e delle provincie. Questo, se non vado errato, è il riassunto totale in cifre del progetto sul quale siamo chiamati a dare il nostro giudizio.

Ora, o signori, le nostre industrie, i nostri commerci, ho sentito dire da tutte le parti della Camera, languiscono; le popolazioni sono malcontente, e lo sono per ragioni di finanza.

In punto di agricoltura abbiamo 40,000 chilometri quadrati da coltivare, abbiamo la potenza produttiva della nostra agricoltura inferiore alla potenza produttiva dell'agricoltura francese, della Belga, e perfino della inglese la quale ha un suolo molto meno fertile del nostro.

Le industrie, e particolarmente l'industria della lavorazione delle materie prime delle sete e delle lane, languono; il bollettino dei fallimenti dimostra come neanche il commercio sia prospero; tuttavia di fronte a queste condizioni del paese abbiamo bisogno di ravvivare le fonti di produttività, diminuendo il costo della produzione e facendo che essa si possa esplicare sempre più prospera nel paese. Ma, o signori, anche quando queste cose non

esistessero, ancorquando il capitale nazionale, che si può risparmiare, dopo aver dato ciò che si deve dare all'agricoltura, alle industrie, ai commerci, fosse sufficiente per fare una spesa di tanta importanza, potrebbe la condizione nostra economica sopportare la spesa di esercizio di questi 4939 chilometri di nuove ferrovie?

In Francia, o signori, soltanto le sei grandi linee danno un prodotto netto del sei per cento, tutte le altre linee danno invece un reddito inferiore a questa cifra. In Italia, voi sapete, il prodotto netto del capitale impiegato nelle ferrovie è del 2 e 37 per cento. Si sono già spesi da noi, per costruire i chilometri di ferrovia già esitenti, 2 miliardi e mezzo. La media delle spese d'esercizio è calcolata, e per i chilometri fatti e per quelli da farsi, e il calcolo è moderato, in lire 13,000 per chilometro. Applicando questa media noi avremo quanto segue: Capitale spese per gli 8119 chilometri già costruiti, lire 2,500,000,000. In progetto per i nuovi 4938 chilometri, lire 1,300,000,000. Totale chilometri 13,057 importanti una spesa pure totale di lire 3,800,000,000.

Questi 13 mila chilometri costano annualmente una spesa d'esercizio di 169 milioni (calcolati come dissi a 13 mila lire caduno), i quali 169 milioni rappresentano a loro volta il servizio di un capitale di altri 3 miliardi e mezzo circa, calcolato al 5 per cento. E così in totale possiamo stabilire che il nostro sacrificio pel servizio delle ferrovie, consiste nell'impiego di 7 miliardi e 200 mila lire al 2 37 per cento.

Ora, l'agricoltura, le industrie e i commerci vi domandano capitali anche ad un prezzo molto maggiore del 2 e 37 per cento, e non li trovano, o se li trovano, li ottengono a prezzi molto più elevati, quindi in condizioni da non poter vedere riparata la forza economica che si spende come elemento di produzione. Però queste cose non siamo mica noi soli nella Camera a saperle, le sa benissimo anche il paese. Il paese conosce lo stato di atonia della sua azienda economica, pur nondimeno aspetta oggi da noi un provvedimento che, se non è quello della costruzione di tutte le linee, certamente però non è neanche la reiezione pura e semplice del disegno di legge che stiamo discutendo.

Io desidererei di riposare cinque minuti.

PRESIDENTE. Riposi per cinque minuti.

Voce a sinistra. A domani!

PRESIDENTE. Ma scusino, se tutti i giorni si fa così, è inutile avere un regolamento per derogarvi ad ogni istante.

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 2 MAGGIO 1879

**PRESENTAZIONE DI DOCUMENTI E PETIZIONI DI ALCUNI ISTITUTI DI CREDITO, FATTA DAL MINISTRO DI AGRICOLTURA, INDUSTRIA E COMMERCIO.**

**PRESIDENTE.** Intanto do comunicazione alla Camera della seguente lettera :

« Mi affretto ad inviarle due reclami della Banca Nazionale del regno d'Italia e della Banca di credito toscana contro il progetto di legge pendente presso la Camera sull'ordinamento degli istituti di emissione. A quello della Banca Nazionale è unito un consulto legale.

« L'uno e l'altro istituto nel presentarmi quei reclami hanno fatto istanza perchè li trasmettessi al Parlamento.

« Ora, io prego V. E. di volere farli pervenire alla Commissione parlamentare incaricata di riferire su quel progetto insieme ad una copia di un deliberato della Banca Romana sul medesimo obbietto ed alle *considerazioni e documenti*, che pure uniti le presento in appoggio dell'accennato progetto, e dettati e raccolti in occasione degli accennati reclami.

« Pregho frattanto V. E. di voler provocare la deliberazione della stampa delle dette considerazioni e documenti perchè se ne faccia distribuzione ai deputati.

« Con perfetta osservanza

« *Il ministro*  
« Maiorana-Calatabiano. »

Do atto all'onorevole ministro di agricoltura e commercio della presentazione di queste petizioni e di questi documenti, i quali saranno inviati alla Commissione, stampati e distribuiti ai signori deputati.

**PROPOSTA DELL'ONOREVOLE MINISTRO DELLE FINANZE.**

**PRESIDENTE.** L'onorevole ministro delle finanze ha facoltà di parlare.

**MAGLIANI, ministro delle finanze.** Pregho la Camera di volere approvare che il disegno di legge: « Modificazione di alcuni dazi della tariffa doganale » che mi onorai di presentare alla Camera stessa nella tornata del 23 aprile 1879, sia mandato per l'esame alla Commissione che esaminò i trattati di commercio.

**PRESIDENTE.** L'onorevole ministro fa istanza che il disegno di legge da lui presentato per modificare alcune voci della tariffa doganale, sia mandato alla

Commissione la quale esaminò i trattati di commercio, ed oggi esamina le leggi sugli zuccheri e gli alcool.

(La Camera approva.)

**SEGUITO DELLA DISCUSSIONE DEL DISEGNO DI LEGGE PER LE NUOVE COSTRUZIONI DI STRADE FERRATE.**

**PRESIDENTE.** Onorevole Guala, ha facoltà di riprendere il suo discorso.

**GUALA.** Avendo dovuto stancarmi molto in questa mezz'ora, alzando soverchiamente la voce per farmi udire, in un momento che la Camera era tutta intenta in quelle conversazioni che sono naturali, dopo un discorso come quello dell'onorevole Baccarini; io non voglio nemmeno immaginare una malattia, ma...

**PRESIDENTE.** Ho capito, è l'influsso epidemico delle 6 1/4! (*ilarità*)

**GUALA.** Sono le 6 e mezzo.

**PROPOSTA DEL DEPUTATO CANCELLIERI.**

**PRESIDENTE.** Allora domani alle 11...

**CANCELLIERI.** Domando di parlare sull'ordine del giorno.

**PRESIDENTE.** Parli pure. Pregho gli onorevoli colleghi di riprendere i loro posti.

**CANCELLIERI.** In nome dell'ufficio che m'onoro di presiedere, volevo pregare l'onorevole presidente, che per aver un maggior tempo utile alla discussione negli uffici della legge elettorale, si volesse compiacere di destinare, per la convocazione dei medesimi, le ore 10 piuttosto che le 11. (*No! no!*)

**PRESIDENTE.** Onorevoli colleghi, li prego di riprendere i loro posti perchè vi sono delle opposizioni e converrà quindi votare.

L'onorevole Cancellieri propone che da domani in poi, nei giorni stabiliti per la loro riunione, gli uffici sieno convocati per le 10 anzichè per le 11.

**UMANA.** Chiedo di parlare.

**PRESIDENTE.** Parli pure.

**UMANA.** Io mi compiaccio dello spirito che ha indotto l'onorevole Cancellieri a fare questa proposta, con la quale egli intende di accelerare i lavori degli uffici a proposito della legge elettorale; ma io farò riflettere all'onorevole Cancellieri, che se si comincia alle 10 si potrà lavorare fino a mezzogiorno, mezzogiorno e mezzo, al tocco, al più tardi, ed allora non ci si guadagna nulla sul sistema solito

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 2 MAGGIO 1879

di cominciare alle 11 e finire alle 2. (*Bravo!*) Per conseguenza io credo che la proposta sia poco utile e non raggiunga lo scopo.

**PRESIDENTE.** Onorevole Cancellieri, insiste sulla sua proposta?

**CANCELLIERI.** Ho fatto la proposta per il mandato che ho ricevuto dall'ufficio 8.

**PRESIDENTE.** Dunque ella persiste.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Vastarini-Cresi.

**VASTARINI-CRESI.** Io mi associerei ai desiderii dell'onorevole Cancellieri, ma se votassi la sua proposta potrei condannarmi a non prender parte alla discussione di questo disegno di legge negli uffici, perchè facendo parte della Commissione per la verifica dei poteri, ch'è convocata alle 10 non potrei intervenire all'ufficio; e perciò sono dolente di votare contro la proposta dell'onorevole Cancellieri.

**PRESIDENTE.** Verremo dunque ai voti. L'onorevole Cancellieri propone che gli uffici si riuniscano alle 10 antimeridiane. Coloro che approvano questa proposta sono pregati di alzarsi.

(Dopo prova e controprova la proposta Cancellieri non è approvata.)

La seduta è levata alle 6 30.

*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.*

